

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ ПЕТРА ВАСИЛЕНКА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ.**

**ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

МАШКАНЦЕВА СВІТЛАНА ОЛЕКСАНДРІВНА

УДК 339.168.6:338.47(447)


ДИСЕРТАЦІЯ

**ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В
СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка
Економічні науки

Подається на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

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

 С.О. Машканцева

Науковий консультант:
Ільченко Світлана Віталіївна,
доктор економічних наук,
професор



Харків – 2020

АНОТАЦІЯ

Машканцева С. О. Інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка 2020. – Одеська національна академія харчових технологій, 2020.

Дисертаційна робота присвячена обґрунтуванню теоретико-методологічних засад та розробці практичних рекомендацій щодо формування інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень та стратегії його реалізації в умовах інтеграції з європейським простором.

Доведено, що ефективним напрямом функціонування транспортної галузі регіону є перехід на інноваційний тип розвитку, який ґрунтується на постійному оновленні, вдосконаленні, модернізації всіх складових соціально-економічної системи та форм їх взаємодії.

Транспортну галузь регіону в системі мультимодальних перевезень визначено як складну міжгалузеву систему управління, яка представляє собою сукупність транспортних засобів, підприємств і організацій, інфраструктурне забезпечення та спрямована на задоволення потреб суб'єктів господарської діяльності у перевезеннях вантажу, що одночасно виконується декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором в межах певної територіально-адміністративної одиниці.

Розкрито організаційно-економічні аспекти функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Виокремлено ознаки трактування дефініції «транспорт»: галузь національної економіки, що має своїм призначенням перевезення вантажів та пасажирів;

процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі, тобто транспортування; вид людської діяльності або спеціальність; комплекс транспортних засобів, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів.

Визначено, що під інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень необхідно розуміти процес спрямованої закономірної зміни стану соціально-економічної системи, джерелом якого є науково-технічні, організаційно-комунікаційні, фінансово-економічні інновації, що створюють якісно нові можливості для одночасного перевезення вантажу декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором на ринку транспортних послуг з метою забезпечення задоволення потреб споживачів та підвищення конкурентоспроможності галузі у мінливому середовищі з урахуванням специфічних регіональних особливостей певної території.

Використання системи факторів впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі регіону дозволить оцінювати інформацію щодо прийняття рішень про впровадження інновацій в розвиток транспортної галузі регіону та надати комплексну оцінку інноваційної діяльності галузі при значному скороченні інвестицій.

Сформовано ознаки класифікації «інновацій» (характер потреб, що задовольняються; предмет і сфера застосування; міра радикальності; причини виникнення; місце і роль в процесі виробництва; масштаб поширення) визначають такі характерні їх риси, як: ефективна зміна об'єкту, процесу; практичний результат з точки зору діяльності суб'єкта господарювання; виробнича технологія організації виробництва, управління як предмет змін; засіб реалізації цілей розвитку суб'єкта, результатом чого є підвищення ефективності його діяльності.

Розроблено методологічний інструментарій оцінки діяльності підприємств транспортної галузі регіону та поглиблено систему показників і критеріїв комплексного аналізу управління інноваційним розвитком

транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, що дає змогу розрахувати ефект від впровадження організаційно-управлінських інновацій і ґрунтується на використанні критеріїв, кількісних і якісних показників, сукупності коефіцієнтів, що характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу.

Визначено, що при формуванні методологічного базису оцінки аспектів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень необхідно враховувати принципи дослідження інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, які нами згруповано в три групи: концептуальні, інструментальні, специфічні.

Управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону доцільно розглядати як діяльність суб'єктів (держави, регіональних органів влади, транспортних підприємств), що направлена на процес зміни стану транспортної галузі за допомогою інновацій (технологій, управлінських і організаційних рішень тощо) з метою задоволення потреб споживачів транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі певної території (регіону). Сформовано методологічні підходи до побудови механізмів та стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Проаналізовано стан та ефективність діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. За результатами моніторингу інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень встановлено, що ефективному управлінню інноваційними процесами на підприємствах транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень перешкоджає низка проблем: удосконалення правової бази в сфері забезпечення інноваційного розвитку суб'єктів господарювання; недостатній обсяг державного фінансування інновацій в транспортну галузь; відсутність

умов для проведення досліджень і подальшої реалізації інновацій у закладах вищої освіти та на підприємствах за принципами бізнес-інкубаторів; створення умов для формування транспортної інфраструктури тощо.

Доведено, що для ефективної роботи підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень необхідно активізувати інноваційну діяльність, спрямовану на підтримку стратегічних змін у галузі, створення та удосконалення системи комунікацій, спрямовану на покращення надання транспортних послуг споживачам, формування інноваційної організаційної структури управління.

Обґрунтовано інструменти інституційного забезпечення державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Вдосконалення інституційного середовища транспортної галузі на регіональному рівні доцільно спрямувати на: розвиток організаційно-економічного підґрунтя для інвестиційної діяльності у сфері транспорту; формування транспортної, інформаційної та митної інфраструктури; удосконалення системи безпеки діяльності підприємств транспорту; забезпечення сприятливих умов для налагодження тісної співпраці компетентних центральних і регіональних органів влади з представниками приватних структур з метою впровадження спільних стратегічних дій щодо розвитку транспортної галузі України; розробку бази електронної документації для обслуговування вантажних потоків і супутникових радіонавігаційних систем; забезпечення відповідних умов для розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень; впровадження технологій щодо спрощення та прискорення процесів транспортування вантажів; модернізацію матеріально-технічної бази транспортної галузі для зменшення енергозатратності та мінімізації негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

Розроблено концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Запропонована модель стратегії реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень у вигляді транспортно-логістичного кластера дозволить при раціональному використанні транспортного потенціалу регіону вирішити питання інноваційного розвитку транспортної галузі за рахунок скорочення сукупних логістичних витрат в дистрибуції при перевезенні вантажу на основі оптимізації логістичних схем доставки.

Визначено, що діяльність транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень сприятиме удосконаленню організації перевезень, забезпеченню комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг, створенню умов для розвитку системи мультимодальних перевезень, зниженню екологічного навантаження на навколишнє природне середовище.

Запропонований транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень регіону концентрує та розподіляє вантажопотоки, виконуючи при цьому важливі функції транспортно-логістичного сервісу на основі передових логістичних технологій.

Сформовано організаційно-економічний та фінансовий механізми інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень розглядається як сукупність організаційно-економічних інструментів та фінансових методів для реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, метою якої є забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та задоволення потреб споживачів транспортних послуг на засадах інноваційного розвитку на регіональному рівні.

Встановлено, що використання механізму державно-приватного партнерства забезпечить подолання суперечностей між державними та приватними інтересами і створить підґрунтя для залучення знань і досвіду

управління. Відповідно до договору про державно-приватне партнерство запропонований транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень має діяти на засадах концесії, функціонування якого фінансується як державою (морські порти, залізниця), так і відповідними територіальними громадами – суб'єктами господарювання (приватний сектор).

З'ясовано, що інвестиційний клімат транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень формується під дією чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру.

Визначено, що логістичний менеджмент як інтегрований підхід до управління на засадах логістики, дає змогу здійснювати процеси управління транспортною галуззю регіону не ізольовано від інших підприємницьких структур, а у ланцюгу поставок, завданням якого є задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах.

Окреслено інноваційні технології для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону. Визначено, що модернізація транспортно-логістичної інфраструктури сприяє зниженню суми транспортних витрат та підвищує продуктивність використання інших факторів виробництва. Інтегровані транспортні системи надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу.

Ключові слова: транспорт, транспортна галузь, вантажні перевезення, інноваційний розвиток, інновації, мультимодальні перевезення, регіональна економіка.

ANNOTATION

Mashkantseva S.O. Innovative development of the transport industry of the region in the system of multimodal transportation. - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of economic sciences on a specialty 08.00.05 - development of productive forces and

regional economy. - Kharkiv national technical university of agriculture named after Peter Vasylenko 2020. - Odessa national academy of food technology, 2020.

The dissertation is devoted to substantiation of theoretical and methodological bases and development of practical recommendations on formation of innovative development of transport branch of region in system of multimodal transportations and strategy of its realization in the conditions of integration with the European space.

It is proved that the effective direction of the transport sector of the region is the transition to an innovative type of development, which is based on constant renewal, improvement, modernization of all components of the socio-economic system and forms of their interaction. The transport sector of the region in the system of multimodal transport is defined as a complex intersectoral management system, which is a set of vehicles, enterprises and organizations, infrastructure and aimed at meeting the needs of economic entities in freight transport, performed simultaneously by several modes of transport under one responsibility. operator under a single contract within a certain territorial-administrative unit.

The organizational and economic aspects of the functioning of the transport sector of the region in the system of multimodal transportation are revealed. The signs of interpretation of the definition of "transport" are singled out: the branch of the national economy, which has the purpose of transporting goods and passengers; the process of moving goods or passengers in space, ie transportation; type of human activity or specialty; a complex of vehicles that carry goods and passengers.

Determined that under the innovative development of the transport sector in the region in the system of multimodal transport it is necessary to understand the process of directed natural state changes of the socio-economic system, the source of which are technical-scientific, organizational, communication, and financial innovations are creating new opportunities for the simultaneous transport of cargo by several modes of transport under the responsibility of a single operator in a single contract for the market of transport services to meet the needs of consumers

and enhance the competitiveness of the industry in a changing environment taking into account specific regional peculiarities of a certain territory.

The use of system factors influence the formation of criteria and indicators of the status and effectiveness of innovative development of the region's transportation industry will assess the information concerning the decision-making on innovation in the development of the transport industry in the region and provide a comprehensive assessment of the innovation activities of the industry with significantly reduced investment.

Formed features of the classification of innovation (the nature of the needs being met; the subject and scope; the degree of radicalness; the causes; the place and role in the production process; the scale of the distribution) is determined such typical characteristics, such as: effective change of the object process; a practical result from the point of view of the activities of a business entity; products, technology, organization of production, management of changes; the means of achieving the goals of development of the subject, resulting in an increase of efficiency of its activities.

The developed methodological tools for evaluating the activities of the transport industry in the region and in depth system of indicators and criteria for complex analysis of innovative development of the transport sector in the system of multimodal transportation, which gives the possibility to calculate the effect of the introduction of organizational and managerial innovation and is based on the use of the criteria quantitative and qualitative indicators, the totality of coefficients of the system of multimodal transportations from the point of view of the logistic approach.

Determined that the formation of methodological basis of the assessment of aspects of management of innovative development of the transport sector in the region in the system of multimodal transport it is necessary to consider the principles of research of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transport, which we grouped into three groups: conceptual, instrumental, specific.

Management of innovative development of the transport sector in the system of multimodal transportation in the region should be considered as the activities of actors (States, regional authorities, transport companies) to process state changes of the transport industry through innovation (technologies, managerial and organizational decisions) to meet the needs of consumers of transport services and competitiveness of the transport industry in a particular territory (region). Formed methodological approaches to creation of the mechanisms and the strategy of innovative development of the transport sector in the region in the system of multimodal transport.

Analyzed the condition and efficiency of activity of economic entities of the transport sector of the region in the system of multimodal transport. According to the results of monitoring of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transport it is established that effective management of innovative processes at the enterprises of the transport industry in the system of multimodal transportation prevents a number of problems: improvement of legal base in the sphere of ensuring innovative development of business entities; insufficient state financing of innovation in the transport sector; the lack of conditions for research and subsequent implementation of innovations in higher education institutions and enterprises according to the principles of business incubators, creating conditions for the formation of the transport infrastructure.

It is proved that for the efficient operation of the transport industry in the system of multimodal transport it is necessary to intensify innovation activities aims to support strategic change in the industry, the development and improvement of communication system, aimed at improving the provision of transport services to consumers, the formation of an innovative organizational management structure.

Justified institutional support of state regulation of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transport. Improving the institutional environment of the transport industry at the regional level it is expedient to direct on: the development of organizational and economic

foundations for investment activities in the sphere of transport; developing transport, information and customs infrastructure; improvement of the system safety activities of transport enterprises; provision of favorable conditions for close cooperation of the competent Central and regional authorities with representatives of private structures with the purpose of implementation of joint strategic actions for the development of transport industry of Ukraine; development of a database of electronic documentation for maintenance of cargo flows and satellite navigation systems; ensuring appropriate conditions for the development of intermodal and multimodal transport; the introduction of technologies to simplify and accelerate transportation of goods; modernization of material-technical base of the transport sector to reduce energy consumption and minimize the negative impact of transport on the environment.

Developed the conceptual basis of the strategy of innovative development of the transport sector in the region in the system of multimodal transport. The proposed model of implementation of the strategy of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transport in the transport and logistics cluster will allow the rational use of the transport potential of the region to solve the questions of innovative development of the transport industry by reducing total logistics costs in distribution for shipping based on the optimization of logistic schemes of delivery.

Determined that the activity of the transport-logistics center multimodal transportation will help to improve the organization of transport, providing of complex service of consumers of transport services, creating conditions for the development of multimodal transport, reducing environmental load on the environment.

The proposed transport and logistics center multimodal transportation in the region concentrates and distributes traffic while performing the essential functions of transportation and logistics services based on advanced logistics technologies.

Organizational and economic and financial mechanisms of innovative development of the transport sector in the region in the system of multimodal

transport. The mechanism of innovative development of the transport sector in the system of multimodal transportations by us is considered as a set of organizational-economic tools and financial methods for the realization of strategy of innovative development of the transport sector in the system of multimodal transport, the purpose of which is to ensure the competitiveness of the transport industry in the system of multimodal transport and meet the needs of users of transport services on the basis of innovative development at the regional level.

It is established that the use of public-private partnership will ensure the overcoming of the contradictions between public and private interests and will provide the basis for raising knowledge and experience management. According to the agreement on public-private partnership proposed by the transport and logistics centre for multimodal transport must act on the principles of concession, the operation of which is financed both by the state (ports, Railways) and the relevant territorial communities, business entities (private sector).

It is found that the investment climate in the transport sector of the region in the system of multimodal transport is formed under the influence of factors of objective and subjective character. To include the objective territorial advantage and resource potential of the region, socio-economic characteristics of the investment attractiveness of the regional economy and the transport system, main directions of structural transformation of the economy, fiscal self-sufficiency of the region, the level of inter-regional and intra-regional transport and economic relations and transport development areas. Subjective factors are directly linked to the identification of priority modes of transport and areas of investment, the nature of the actions of local authorities aimed at creating a favorable investment climate, the reliability of information on business opportunities and risks in the region.

Defined logistics management as an integrated approach to the management of logistics, gives you the opportunity to implement processes for management of transport sector in the region is not isolated from other business structures, and in the supply chain tasked with meeting the needs of consumers in the quality of transport services.

Planned innovative technologies for modernization of transport and logistics infrastructure of the region. It is determined that the modernization of transport and logistics infrastructure reduces the amount of transport costs and increases the productivity of other factors of production. Integrated transport systems provide traffic control services at a higher level of interaction of process participants, with a higher level of security and transmission of complete information about the state and position in the space of objects in real time.

Keywords: transport, transport branch, freight transportation, innovative development, innovations, multimodal transportation, regional economy.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону: теорія, методологія, практика: монографія. Миколаїв. ФОП Швець В.М., 2019. 418 с. (17,4 друк. арк.).

Статті у наукових фахових виданнях України, у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз:

2. Машканцева С.О. Умовля устойчивого позиціонування морського транспортного флоту. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 2. – С. 147-150. (0,13 друк. арк.).

3. Mashkantseva S. Post-crisis restoration of maritime trade (Післякризове відновлення морської торгівлі). *Економічні інновації. Зб. наук. праць Інституту проблем ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України*. Вип. 50. – Одеса: ІПР і ЕЕД НАН України. - 2012. – С. 146-153. (0,3 друк. арк.).

4. Машканцева С.О. Особливості формування потенціалу національної морської транспортної індустрії. *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. [Електронний ресурс]. 2014. № 5 (15). – С. 218-223. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n5.html> (0,21 друк. арк.).

5. Машканцева С.О. Пріоритети розвитку підрозділів національного судноплавного комплексу. *Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту*. 2015. Вип. 11. С. 352-360 (0,34 друк. арк.).

6. Машканцева С.О. Обґрунтування вибору напрямків розвитку національного торговельного флоту. *Проблеми економіки. Зб. наук. праць науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України*. Вип. 1. - Харків: НДЦПР НАН України, Видавничий Дім «ІНЖЕК», 2015. – С. 190-195. (0,31 друк. арк.).

7. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Том 3. № 4. С. 331-336 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (0,25 друк. арк.).

8. Ільченко С.В., Машканцева С.О. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства*. Економічні науки. 2019. Випуск 202. С. 361-373 (індексується в наукометричній базі *Google Scholar*) (загальний обсяг – 0,5 друк. арк., особистий внесок автора – 0,2 друк. арк.: досліджено регіональний інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі).

9. Машканцева С.О. Методичні аспекти оптимізації витрат в системі мультимодальних перевезень. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства*. Економічні науки. 2019. Випуск 206. С. 305-318 (індексується в наукометричній базі *Google Scholar*) (0,54 друк. арк.).

10. Машканцева С.О. Формування механізмів інноваційного розвитку транспортної системи регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2019. № 6 (55). С. 162-166 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,16 друк. арк.).

11. Машканцева С.О. Понятійно-категоріальний апарат дослідження

системи мультимодальних перевезень регіону. *Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва*. 2019. № 95. С. 198-205 (0,3 друк. арк.).

12. Машканцева С.О. Логістична інфраструктура як вектор розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2019. № 6.1-2 (56). С. 73-77 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,16 друк. арк.).

13. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва*. Економічні науки. 2019. № 2. С. 132-140 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (загальний обсяг – 0,25 друк. арк., особистий внесок автора – 0,2 друк. арк.: проаналізовано концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи).

14. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Глобалізація як фактор впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва*. Економічні науки. 2019. № 3. С. 96-105 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*)) (загальний обсяг – 0,38 друк. арк., особистий внесок автора – 0,16 друк. арк.: досліджено фактори глобалізації інноваційного розвитку транспортної галузі).

15. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Інноваційний розвиток транспортно-логістичної системи як запорука економічної безпеки регіону. *Український журнал прикладної економіки*. 2019. № 2. С. 123-129 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (загальний обсяг – 0,25 друк. арк., особистий внесок автора – 0,12 друк. арк.: досліджено можливості безпеки розвитку транспортно-логістичної системи).

16. Машканцева С.О., Скляр Л.Б. Інноваційний розвиток транспортної системи регіону: проблеми та перспективи. *Український журнал прикладної економіки*. 2019. № 1. С. 48-53 (індексується в

наукометричних базаз: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (загальний обсяг – 0,21 друк. арк., особистий внесок автора – 0,1 друк. арк.: досліджено перспективи інноваційного розвитку транспортної системи регіону).

17. Машканцева С.О. Формування та особливості функціонування регіональних транспортно-логістичних центрів. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 3. С. 33-37 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,21 друк. арк.) (0,17 друк. арк.).

18. Машканцева С.О. Транспортно-логістична система регіону: стан і перспективи функціонування. *Український журнал прикладної економіки*. 2019. № 3. С. 324-329 (індексується в наукометричних базаз: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (0,21 друк. арк.).

19. Машканцева С.О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в транспортній системі регіону. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 4. С. 5-9 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*). (0,16 друк. арк.).

20. Машканцева С.О. Інформаційні технології системи управління транспортної галузі регіону. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 3. С. 33-37 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*). (0,16 друк. арк.).

21. Машканцева С.О. Державно-приватне партнерство як механізм фінансування транспортної галузі регіону. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки*. 2019. № 4. С. 132-140 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,25 друк. арк.).

22. Машканцева С.О. Економічна діагностика стану та перспективи діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*, 2019, випуск 3(81), С. 123-129. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,30 друк. арк.).

23. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*, 2019, випуск 4(82), С. 64-69. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,41 друк. арк.).

24. Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2020. №2 (58). С. 41-45. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,17 друк. арк.).

25. Лагодієнко В.В., Машканцева С.О., Долинська О.О., Богданов О.О. Розвиток регіональної системи маркетингу в сфері транспортних послуг. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2020. № 1. С. 72-77 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (загальний обсяг – 0,17 друк. арк., особистий внесок автора – 0,04 друк. арк.: досліджено особливості маркетингу в сфері транспортних послуг).

26. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Український журнал прикладної економіки*. 2020. № 1. С. 115-122 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,29 друк. арк.).

Статті в наукових виданнях іноземних держав:

27. Ilchenko S. V., Mezina L. V., Mashkantseva S. A., Larina T. F. Parfmetric features and criteria of the development of the market for linear transportation (Параметричні особливості та критерії розвитку ринку лінійних перевезень). *Financial and credit activity: problems of theory and practice*. Vol 4, No 31 (2019) С. 184-195. (загальний обсяг – 0,46 друк. арк., особистий внесок автора – 0,15 друк. арк.: розкрито напрямки розвитку ринку лінійних перевезень).

Опубліковані праці апробаційного характеру:

28. Машканцева С.А. Реализация национальных приоритетов в

системе морського транспорту. Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.7. Одеса: ОНМА, 2013. С. 194-203. (0,36 друк. арк.).

29. Машканцева С.О. *Перспективи та ризики реформи портового комплексу України. Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.9. Одеса: ОНМА, 2015. С. 135-136. (0,04 друк. арк.).*

30. Машканцева С.О. *Динаміка національного зернового ринку та розвиток портової інфраструктури України. Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.10. Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 168-170. (0,08 друк. арк.).*

31. Машканцева С.О. *Проблеми організаційного розвитку інноваційного підприємства в системі морської транспортної індустрії. Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.11. Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 277-280. (0,08 друк. арк.).*

32. Машканцева С.О. *Завдання розвитку морських торговельних портів України в умовах сучасних інтеграційних процесів. Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.12. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 204-207. (0,125 друк. арк.).*

33. Машканцева С.О. *Регіональні особливості активізації інноваційного розвитку транспортної галузі. Наука, технології, інновації: світові тенденції та регіональний аспект: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27-28 вересня 2019 р.). Одеса.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2019. С. 106-107 (0,04 друк. арк.).*

34. Машканцева С.О. *Аспекти інноваційного розвитку регіональної транспортної системи. The Modern Economic Research: Theory, Methodology, Practice: II International Scientific Conference (Kielce, September 27th, 2019).*

Kielce, Poland: Baltija Publishing. p. 21-23 (0,08 друк. арк.).

35. Машканцева С.О. *Мультимодальні перевезення в розвитку регіональної транспортної системи*. Стратегічні пріоритети розвитку економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 3 жовтня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 19-20 (0,08 друк. арк.).

36. Машканцева С.О. *Мультимодальні перевезення в системі звязків регіональної транспортної системи*. Перспективи розвитку нової економічної системи на державному і регіональному рівнях: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 5 жовтня 2019 р.). К.: Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського, 2019. С. 81-84 (0,13 друк. арк.).

37. Машканцева С.О. *Ефективний розвиток транспортної системи для формування економічної безпеки регіону*. Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку ХХІ століття: збірник матеріалів VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 15-16 жовтня 2019 р.). Одеса: Одеська національна академія харчових технологій, 2019. С. 182-183 (0,04 друк. арк.).

38. Машканцева С.О. *Розвиток транспортної системи у формуванні економічної безпеки регіону*. Сучасні управлінські та соціально-економічні аспектів розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання в умовах трансформації публічного управління: збірник матеріалів II міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 6 листопада 2019 р.). Одеса.: ДВНЗ «Одеський національний політехнічний університет», 2019. С. 77-79 (0,08 друк. арк.).

39. Машканцева С.А. *Современные аспекты формирования системы мультимодальных перевозок на региональном уровне*. Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем: сб. науч. тр. XI Международной научно-практической конференции (г. Гомель, 21-22 ноября 2019 г.). Гомель: ГГТУ им. П. О. Сухого, 2019. С. 69-72 (0,13 друк. арк.).

40. Машканцева С.О. Особливості інноваційного розвитку транспортної галузі регіону. "Світ економічної науки. Випуск 18": матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції економічного спрямування (28 листопада 2019 р.). У двох частинах. – Частина 2. - Тернопіль, 2019. С. 111-113. (0,08 друк. арк.).

41. Машканцева С.О. *Оптимізація витрат в системі мультимодальних перевезень*. Модернізація та наукові дослідження: парадигма інноваційного розвитку суспільства і технологій: матеріали III Міжнародної науковопрактичної конференції (м. Київ, 24–25 січня 2020 р.). К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 97-100 (0,13 друк. арк.).

42. Машканцева С.О. *Інвестиційно-інноваційний розвиток транспортної галузі в умовах економічних трансформацій регіону*. Суспільство, економіка, право: теорія, методологія, концепції розвитку: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 07-08 лютого 2020 р.). К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 102-104 (0,08 друк. арк.).

Машканцева С.О. *Інтеграційні аспекти розвитку мультимодальних контейнерних перевезень в Україні*. Матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.14. Одеса: НУ «ОМА», 2020. С. 146-150. (0,17 друк. арк.).

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	17
1.1. Організаційно-економічні аспекти функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	17
1.2. Сутність та регіональні особливості інноваційного розвитку транспортної галузі.....	37
1.3. Наукові засади інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	58
Висновки до розділу 1.....	85
РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ	88
2.1. Методологічний інструментарій оцінки рівня інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень.....	88
2.2. Методологія регіонального управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень.....	107
2.3. Методологічне забезпечення механізмів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	129
Висновки до розділу 2.....	143
РОЗДІЛ 3. СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	146
3.1. Економічна діагностика діяльності підприємств транспортної галузі регіону.....	146

3.2. Оцінка ефективності функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	173
3.3. Моніторинг системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	188
Висновки до розділу 3.....	204
РОЗДІЛ 4. РЕГІОНАЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	208
4.1. Інституційне забезпечення державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	208
4.2. Концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	234
4.3. Кластеризація як ефективний інструмент управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	251
Висновки до розділу 4.....	276
РОЗДІЛ 5. МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	280
5.1. Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	280
5.2. Фінансовий механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.....	302
5.3. Інноваційні технології модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону.....	323
Висновки до розділу 5.....	347
ВИСНОВКИ.....	350
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	357
ДОДАТКИ.....	397

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Сучасна парадигма глобалізаційних процесів формується в фарватері пошуку принципово нових підходів до розвитку міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Сполучною ланкою процесу глобалізації світової економіки є транспортна галузь, яка виступає важливим важелем у розширенні міжнародної співпраці, розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, інформаційних і телекомунікаційних систем, організації інтермодальних та мультимодальних перевезень вантажів. Суттєвих змін в функціонуванні транспортної галузі можливо досягнути при створенні та впровадженні системи мультимодальних перевезень на основі використання інноваційних технологій організації перевізного процесу, побудованих на концептуальних засадах логістичного управління.

Діяльність суб'єктів господарювання транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень впливає на процес територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку регіону. Інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень забезпечує якісно нові можливості для підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг у мінливому зовнішньому середовищі та задоволення потреб споживачів з урахуванням специфічних особливостей регіону.

Теоретико-методологічні аспекти дослідження питань розвитку та функціонування транспортної галузі регіону, сучасних технологій перевезення вантажів в свої працях висвітлили такі вчені, як О. Бакаєв, С. Войт, В. Галабурда, Д. Дорошкевич, В. Копитко, О. Кравченко, М. Макаренко, В. Маліков, Л. Миротин, В. Назаренко, Д. Ніколаєв, О. Проценко, В. Сергєєв, О. Соколова, Н. Ткаченко та інших. Організації мультимодальних перевезень та особливостей взаємодії усіх видів транспорту присвячені праці С. Ільченко, Г. Левікова, В. Подкопаєва,

М.Постана, Н. Правдина, С. Резера, Л. Савченко, В. Тарабанько. Науковою проблематикою економіки та управління регіональним розвитком займалися широке коло науковців, а саме: З. Варналій, В. Геєць, М. Долішній, І.Іртищева, Я. Жаліло, В. Кравців, В. Лагодієнко, О. Меліх, О. Павлов, К. Павлов, В. Поповкін, В. Ткач, А.Ужва, М. Чумаченко. Питання інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі вивчали О. Білоконь, Т. Блудова, Б.Буркинський, В. Гросул, С. Ілляшенко, О. Котлубай, М. Макаренко, К.Михайличенко, А. Новікова, І. Савенко, І. Седікова, І. Совершенна тощо.

Проте, незважаючи на вагомий науковий доробок вище згаданих вчених, питання формування стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень та механізмів її реалізації на регіональному рівні залишаються недостатньо опрацьованими в теоретико-методологічному та прикладному аспектах. Відтак, потреба в обґрунтуванні методології системного підходу щодо впровадження та використання інноваційних підходів стосовно процесу управління суб'єктами господарювання залізничного, автомобільного, водного видів транспорту регіону в системі мультимодальних перевезень зумовила вибір теми дисертаційної роботи, постановку мети і завдань.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Отримані автором наукові результати, розроблені теоретико-методологічні положення й висновки відповідають тематиці науково-дослідних робіт Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка, зокрема, темі «Механізми підвищення конкурентоспроможності, розвитку економічного та виробничо-технологічного потенціалу суб'єктів агропромислового виробництва» (номер державної реєстрації 0116U003477, 2016-2020 рр.), де автором проведено дослідження теоретичних засад інноваційного розвитку транспортної галузі, розкрито методологічні основи дослідження транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, проведено оцінку використання ресурсного потенціалу транспортної галузі регіонів, обґрунтовано прогноз впливу домінуючих компонентів на

інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретико-методологічне обґрунтування засад і розробка практичних рекомендацій щодо формування інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень та стратегії його реалізації в умовах інтеграції з європейським простором.

Відповідно до визначеної мети окреслено сукупність основних завдань, спрямованих на її досягнення:

- вивчити теоретичну базу дослідження шляхом поглиблення наукових знань стосовно адаптаційних процесів функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень до сучасної парадигми розвитку галузей національної економіки;
- з'ясувати сутність економічної категорії інноваційного розвитку транспортної галузі з врахуванням регіональних особливостей для конструювання понятійного апарату дослідження;
- розробити інструментарій оцінки рівня інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень для проведення його системного аналітичного дослідження;
- систематизувати методологічні підходи регіонального управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень з метою визначення пропозицій щодо його удосконалення;
- розвинути методологічні засади формування механізмів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень для реалізації його стратегії;
- проаналізувати стан та ефективність діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень з метою визначення проблемних питань підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг;
- здійснити моніторинг інноваційного розвитку транспортної галузі

регіону в системі мультимодальних перевезень для виокремлення пріоритетних завдань процесу його управління;

- обґрунтувати інструменти інституційного забезпечення державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- розробити концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- сформулювати пропозиції щодо використання кластерного підходу при управлінні інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- запропонувати організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- окреслити фінансовий механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- запропонувати інноваційні технології для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону.

Об'єктом дослідження є процеси інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень на регіональному рівні.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних та практичних засад розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень на принципах інноваційності.

Методи дослідження. Теоретичною основою дослідження є головні положення економічної теорії, наукові роботи закордонних та вітчизняних вчених, нормативно-правове регулювання розвитку транспортної галузі, статистична база, що дає кількісну характеристику сучасного стану транспортної галузі регіонів, рівня її використання в системі мультимодальних перевезень.

Методологічною основою роботи є системний підхід до дослідження аспектів інноваційного розвитку транспортної галузі регіону. Регіональні особливості формування та розвитку інноваційного потенціалу транспортної

галузі розглядаються з позиції цілісності і нерозривності даного об'єкту та середовища в системі мультимодальних перевезень.

Для досягнення мети дисертаційної роботи використано загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема: метод термінологічного аналізу – для вивчення та уточнення поняття «інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень»; монографічний – для детального вивчення явищ, процесів, європейського досвіду щодо ефективного розвитку транспортної галузі та використання мультимодальних перевезень; діалектичний та абстрактно-логічний – для узагальнення теоретико-методологічних положень формування стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; структурно-функціональний – для систематизації принципів та критеріїв оцінки впливу регіональних особливостей на розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; системного аналізу – для формування концептуальних засад стратегії інноваційного розвитку усіх видів транспорту регіону в системі мультимодальних перевезень; статистичного аналізу – для проведення моніторингу стану та ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону; метод кластерного аналізу – для економічного обґрунтування умов формування мультимодального транспортно-логістичного кластеру в регіоні; метод SWOT-аналізу – для оцінки позицій усіх видів транспорту стосовно вибору оптимальної стратегії, визначення їх слабких і сильних сторін, маркетингових небезпек та можливостей; методи економіко-математичного моделювання – для обґрунтування оптимальних параметрів доставки вантажів при мультимодальних перевезеннях; графічний – для наочного представлення ілюстративного матеріалу роботи.

Інформаційну базу дослідження становлять нормативно-правові акти України; монографії, наукові статті, доповіді на конференціях закордонних та вітчизняних вчених із проблем інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; передовий практичний

закордонний та вітчизняний досвід забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі; матеріали Державної служби статистики України, Головних управлінь державної служби статистики України в Миколаївській, Одеській та Херсонській областях; аналітичні довідники з питань розвитку транспортної галузі України; інформаційні видання професійних, громадських та міжнародних організацій (БІМКО, ІНТЕРТАНКО, ІРУ, ІАТА, ЮНСІТРАЛ, ММК, ІКАО), ресурси мережі Internet.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у системному вирішенні важливої науково-прикладної проблеми – обґрунтування теоретико-методологічних засад і розробка практичних рекомендацій щодо формування інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та стратегії його реалізації з урахуванням регіональних особливостей. Основні теоретико-методологічні та практичні результати дисертаційної роботи, які характеризують її наукову новизну, такі:

вперше:

- сформовано концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, що представляють собою поєднання залізничного, автомобільного, водного видів транспорту з метою досягнення стратегічних цілей на основі обраних критеріїв та визначення напряму розвитку транспортної галузі, підвищення її конкурентоспроможності, задоволення потреб споживачів в транспортних послугах. Це дасть змогу використати їх як теоретико-методологічне підґрунтя для управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень з урахуванням впливу регіональних особливостей на функціонування всіх видів транспорту та сприятиме координації інноваційного типу розвитку регіону в цілому;

- запропоновано модель реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень у вигляді формування мультимодального транспортно-логістичного кластера, яка

враховує галузеві та регіональні особливості діяльності суб'єктів господарювання, можливості залучення інвестицій та покращення екологічних параметрів регіону. Така модель дасть змогу при оптимальному використанні транспортного потенціалу регіону забезпечити досягнення інноваційного розвитку транспортної галузі за рахунок скорочення сукупних логістичних витрат в дистрибуції при перевезенні вантажу на основі оптимізації логістичних схем доставки;

- розроблено організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, який включає організаційний та економічний блоки, систему забезпечення, функціональну і цільову системи, що сприяють ефективному управлінню системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні. Сформований організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень направлений на впровадження управлінських рішень в сфері інноваційної політики транспортної галузі при забезпеченні раціонального використання інноваційного потенціалу та регіональних особливостей і отриманні синергетичного ефекту контрактних відносин та сукупних капіталовкладень;

удосконалено:

- трактування економічної категорії «інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень», яка, на відміну від існуючих, визначена як процес спрямованої закономірної зміни стану соціально-економічної системи, джерелом якого є науково-технічні, організаційно-комунікаційні, фінансово-економічні інновації, що створюють якісно нові можливості для одночасного перевезення вантажу декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором на ринку транспортних послуг з метою забезпечення задоволення потреб споживачів та підвищення конкурентоспроможності галузі у мінливому середовищі з урахуванням специфічних регіональних особливостей певної території;

- система факторів впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі регіону (попит на транспортні послуги та мобільність; транспортні альтернативи; пов'язаність складових транспортної мережі; доступність за тарифом на перевезення вантажу; землекористування; інтеграційні процеси), використання яких дасть змогу розробити методологічний інструментарій моніторингу результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень з урахуванням регіональних особливостей;

- науково-методичний підхід до аналізу інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, в результаті якого виділено: критерії, що характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу; кількісні і якісні показники інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі регіону; сукупності коефіцієнтів (коефіцієнт рангової кореляції Кендала, коефіцієнт рангової кореляції Спірмена, які відображають інтегральну оцінку ефективності діяльності суб'єктів транспортної галузі регіону; коефіцієнт Енгеля, коефіцієнт Успенського, коефіцієнт Гольца, які показують забезпеченість регіону шляхами сполучення, обсягами виробництва продукції тощо). Такий підхід дозволить оцінити інформацію щодо прийняття рішення стосовно розробки та впровадження інновацій для функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; сформувати сукупність показників, які відображають взаємозв'язок всіх видів транспорту між собою, координацію і технологічну єдність їх роботи;

- теоретично-концептуальні засади обґрунтування ефективного функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень в умовах глобалізації економіки, що передбачає використання та впровадження інновацій, формування стратегії побудови господарських зв'язків, посилення взаємодії галузей національної економіки на базі сучасних інформаційних технологій. Це дасть змогу довести необхідність

переходу транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень на інноваційний тип розвитку, який характеризується впровадженням прогресивних організаційних рішень в системі управління, постійним оновленням, модернізацією, вдосконаленням всіх складових соціально-економічної системи;

- методика діагностики стану інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, яка, на відміну від існуючої, ґрунтується на аналізі регіональних особливостей, що дозволяють виокремити стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі через ефективність використання усіх видів транспорту;

набули подальшого розвитку:

- науково-теоретичний підхід до визначення якісних характеристик поняття «транспорту», в результаті чого виокремлено такі його ознаки: галузь національної економіки, що призначена для перевезення вантажів та пасажирів; процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі; вид людської діяльності або спеціальність; комплекс транспортних засобів, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів, що забезпечить формування категоріального базису дослідження особливостей розвитку транспортної галузі регіону, як складної управлінської системи, побудованої з окремих детермінант (транспортні засоби, транспортні організації і підприємства, транспортна інфраструктура), призначених для задоволення потреб споживачів з усіх видів перевезення вантажів;

- класифікація факторів впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень через поділ їх на зовнішні (державне регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі, інноваційна регіональна політика місцевих органів влади, рівень конкурентоспроможності регіону, освітня діяльність в напрямі формування попиту та пропозицій на наукомістку продукцію транспортної галузі) та внутрішні (система організаційно-управлінської діяльності в транспортній галузі, інноваційний потенціал регіону, інноваційна інфраструктура в

транспортній галузі регіону). Це дозволить розширити наукові засади щодо формування авторського бачення побудови моделі інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- методологічні принципи дослідження інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, які згруповано в три групи: концептуальні (цільової спрямованості; системності; комплексності; синергетичності; динамічності; синхронізації), інструментальні (випереджувальної дії; ієрархічної взаємодії; соціологізації та екологізації; вмотивованості; організаційної взаємодії), специфічні (єдності інтересів; рефлексії; інтелектуалізації). Запропоновані принципи враховані при формуванні ефективної, дієвої системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, використання якої забезпечить: підвищення техніко-технологічного стану транспортної галузі; розвиток транспортної інфраструктури; збільшення фінансування та кількості конкурентоспроможних підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень; покращення рівня життя населення через розширення робочих місць та рівня екологізації регіону;

- методичні підходи до розробки конструктивної моделі стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, яка представляє собою структуровану сукупність стратегічних цілей, завдань, критеріїв, що сприяють забезпеченню підвищення конкурентоспроможності діяльності залізничного, автомобільного та водного видів транспорту в системі мультимодальних перевезень регіону через використання логістичного підходу для оптимізації витрат на транспортування вантажів та покращення якості транспортних послуг з метою задоволення потреб споживачів. Така модель дозволить виокремити особливості, які враховуються при формуванні стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, а саме: організаційно-технологічна взаємодія

різних видів транспорт; напрями зміни зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на формування стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень;

- пріоритетні напрями вдосконалення інституційного забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, впровадження яких дасть змогу підвищити якість транспортних послуг; активізувати розвиток мультимодальних перевезень та залучення інвестицій в галузь; мінімізувати негативний вплив транспорту на довкілля.

Практичне значення одержаних результатів дисертаційної роботи полягає в тому, що сформульовані та обґрунтовані автором науково-методологічні розробки дають можливість сформувати стратегію інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень вантажів. Одержані в процесі дослідження наукові результати, прийняті до впровадження організаціями та установами та використовуються у практичній діяльності: Бюро регіонального розвитку, КП Одеської обласної державної адміністрації (довідка № 665 від 24.10.2016 р.); Миколаївського обласного фонду розвитку і підтримки громадських ініціатив (довідка № 68 від 11.04.2018 р.); Регіонального фонду підтримки підприємництва в Миколаївській області (довідка № 13/25 від 19.06.2017 р.); Херсонської обласної ради (довідка № 1127-21/10-19 від 21.10.2019 р.); Спеціалізованого морського порту «Ольвія» (довідка №484/20-03 від 18.02.2020р.); Національного університету «Одеська морська академія», м.Одеса (довідка № 3050/58/2-16 від 18.05.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Основні наукові положення, розробки, висновки та пропозиції, викладені у дисертації, одержані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використані лише ті ідеї та положення, які є результатом особистої роботи дисертанта. Особистий внесок автора в наукові праці, опубліковані у співавторстві, представлено окремо в списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення, наукові результати та практичні розробки дисертаційної роботи пройшли апробацію в ході обговорення доповідей здобувача на таких міжнародних науково-практичних конференціях: «Наука, технології, інновації: світові тенденції та регіональний аспект» (м. Одеса, 27-28 вересня 2019 р.); «Сучасні економічні дослідження: теорія, методологія, практика» (м. Кельце, 27 вересня 2019 р.); «Перспективи розвитку нової економічної системи на державному і регіональному рівнях» (м. Київ, 5 жовтня 2019 р.); «Сучасні управлінські та соціально-економічні аспекти розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання в умовах трансформації публічного управління» (м. Одеса, 6 листопада 2019 р.); «Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку XXI століття» (м. Одеса, 15-16 жовтня 2019 р.); «Стратегічні пріоритети розвитку економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі» (Полтава, 3 жовтня 2019 р.); «The Modern Economic Research: Theory, Methodology, Practice» (Kielce, September 27th, 2019); «Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем» (г. Гомель, 21-22 ноября 2019 г.); «Модернізація та наукові дослідження: парадигма інноваційного розвитку суспільства і технологій» (м. Київ, 24–25 січня 2020 р.); «Суспільство, економіка, право: теорія, методологія, концепції розвитку» (м. Київ, 07-08 лютого 2020 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертаційної роботи опубліковані в 43 наукових працях (з яких 7 у співавторстві) загальним обсягом 24,89 друк. арк. (особисто автору належить 23,7 друк. арк.), в тому числі 1 монографія загальним обсягом 17,4 друк. арк., 26 статей, в яких опубліковано основні наукові результати (з них 20 – у періодичних виданнях інших держав та у виданнях України, які внесені до міжнародних наукометричних баз) загальним обсягом 6,31 друк. арк., 16 праць апробаційного характеру загальним обсягом 0,87 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг

дисертації викладено на 428 сторінках. Робота містить 38 таблиць (7 розміщено на окремих сторінках), 36 рисунків (12 розміщено на окремих сторінках), 14 додатків на 33 сторінках. Список використаних джерел із 420 найменувань розміщений на 40 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Організаційно-економічні аспекти функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Формування нових напрямів розвитку світової економіки пов'язано, перш за все, з активізацією процесів глобалізації, які розвиваються в усіх сферах суспільного життя. Повноцінна участь України у глобалізаційних світогосподарських процесах стане можливою лише за умови якісного вдосконалення всіх складових, що визначають становище країни у світовій економіці і міжнародних економічних відносинах. В сучасних умовах пріоритетним вектором у системі становлення міжнародних економічних відносин виступає глобалізація, яка є незворотнім процесом поглиблення зв'язків між різними країнами світу, їх діяльності на економічному, культурному, технологічному та інших рівнях. Внаслідок прискорення світових глобалізаційних тенденцій розвитку міжнародних економічних відносин виникає об'єктивна необхідність структурних змін у функціонуванні галузей національної економіки України, в тому числі і транспортної галузі. В міжнародному товарообігу транспортна галузь займає особливе місце. Це пояснюється тим, що на світовому ринку послуг вона є експортером; важливим чинником здійснення міжнародного поділу праці, що є факторами поглиблення рівня глобалізації у транспортній системі.

Сучасна парадигма глобалізаційних процесів відбувається в фарватері неоліберальної моделі економіки, яка сформувалась у міжнародних економічних відносинах з кінця 1970-х – початку 1980-х років. Для України привабливою є європейська модель мислення як підґрунтя для узгодження інтересів країн з різним рівнем соціально-економічного розвитку.

Глобалізація вивчається через форми її прояву і наслідки, що мають значення для світового розвитку, сприяє гармонізації національної економіки з потребами потенційних конкурентів. М. Хохлов стверджує, що в умовах сьогодення недостатнім є вивчення теорії глобалізації і розглядає її в двох напрямках:

- економічна глобалізація – це природний результат прояву глибинних властивостей ринкового господарства, розвитку його суперечностей, і нове полягає не у глобалізації економічних процесів, а в монополізації однією з розвинених країн, що веде до посилення нерівностей у світі, до загострення суперечностей;

- слід виділяти два аспекти глобалізації, а саме: як процес здійснення виробництва у світовому масштабі на основі сучасного НТП і новітніх інформаційних технологій розвитку світогосподарських зв'язків та соціально-економічну форму глобалізації, в якій вона виступає в умовах сьогодення, характеризуючи собою природу власних відносин, зведених до світового масштабу [374, с. 66].

Теоретичною парадигмою міжнародних економічних відносин виступає концепція глобалізації, побудована на концепції синергетичного історизму, яка включає такі детермінанти:

- синергетична феноменологія (описує процес самоорганізації як чередування ієрархізації і деієрархізації соціальних дисипативних структур);

- синергетична есенціологія (пояснює феноменологію соціальної самоорганізації за допомогою відбору однієї з нових можливих структур завдяки взаємодії існуючих структур);

- синергетична есхатологія (в контексті ієрархізації і деієрархізації на основі соціального відбору балансує соціум між простими і складними локальними аттракторами).

Відтак, процеси глобалізації сприяють розвитку вітчизняної економіки в напрямку використання та впровадження інновації, формування стратегії побудови господарських зв'язків, посилення взаємодії галузей національної

економіки України на базі сучасних інформаційних технологій та узгодження принципів регулювання, створення гнучких ринків продукції, товарів, робіт, послуг.

З довгострокової точки зору темпи глобалізації та науково-технічного прогресу взаємозалежні, тобто протягом багатьох років мав місце циклічний процес, в якому нові технології виступають в якості базису для економічної і соціальної глобалізації. Однак, глобалізаційні процеси забезпечують потоки людських ресурсів, товарів, капіталів і, насамперед, ідей і знань, дозволяючи тим самим досягти безпрецедентних темпів технологічних змін. Саме інноваційний продукт справедливо можна визнати таким, що в найбільшій мірі піддається впливу глобалізації. Глобалізацію наукових технологій викликають значні темпи розвитку інновацій за технічним сприянням глобальних мереж, що поєднують дослідницькі центри державної і приватної підпорядкованості, а також за посередництвом процесів стандартизації. Розвиток і підтримка міжнародних інноваційних мереж, спільна науково-технічна діяльність багатьох країн і їх організацій в рамках не тільки приватного інтересу, але й загальноекономічного і науково-технічного розвитку всього світу, є найважливішим напрямом розвитку глобалізації в умовах сьогодення. Істотною особливістю інновацій є майже миттєве розповсюдження технологій у світовому масштабі й одночасне зниження тривалості виробничого циклу і впровадження технологічних інновацій.

Рушійним фактором глобалізації є інновації, тому виокремимо основні аспекти їх взаємозв'язку:

1. Міжнародні корпорації, які виступають наслідком глобалізації, впливають на інноваційний розвиток галузі.

2. Суттєво скорочується час, необхідний для впровадження нових продуктів, як зменшується і власне їх життєвий цикл. Провідну роль у цьому напрямі грає розвиток інформаційних і комунікаційних технологій, що дозволяє сформувати бази даних, глобальні мережі передачі і поширення інформації, розробити техніку її обробки.

3. Відбувається співробітництво на рівні окремих підприємств і розвиток мережних організаційних структурних утворень між організаціями, зі збереженням при цьому прямих організаційних та інформаційних контактів і безпосереднього управління товарними і фінансовими потоками.

4. Здійснюється функціональна інтеграція і співробітництво всередині підприємств. Окремі підрозділи підприємства швидко довідаються про інновації в технології, про доступність нових компонентів, устаткування, про нові концепції у виробництві і обслуговуванні тощо та постійно і якісно інформуються про ці інноваційні фактори.

5. Підприємства активно співробітничать з центрами виробництва знань — державними і приватними лабораторіями, університетами, центрами академічної освіти і прикладної науки.

6. Інформатизація сучасного суспільства, необхідність формування єдиного інформаційного поля для створення світової економіки, обміну результатами інтелектуальної діяльності і накопичення досвіду впровадження високих технологій також є важливим чинником інноваційного розвитку в умовах глобалізації. При загальному збільшенні обсягу міжнародної торгівлі і зростання в цьому обсязі частки послуг зростає і роль передачі знань. Це приводить до зміни бізнес-моделей, поширення аутсорсінгу як форми організації економічної діяльності.

7. Під впливом глобалізації стандарти інноваційної діяльності для підприємств піддаються впливу світових тенденцій. Відбувається зсув векторів якості на принципи міжнародної стандартизації, широко застосовуються принципи загального управління якістю.

Значний вплив у майбутньому на діяльність транспортної галузі матимуть:

- глобалізація транспортних систем і процесів, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами;

- широке впровадження в діяльність транспорту і в систему надання його послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій й вимогах світового рівня.

Напрями інноваційного розвитку транспортної галузі визначаються не лише державними потребами в забезпеченні продовольчої, екологічної, енергетичної та інших видів безпеки, а й значною мірою залежать від факторів зовнішнього середовища, від процесів, які відбуваються світовому соціально-економічному просторі. З розвитком і прискоренням глобальних процесів тіснота зв'язку між ними і транспортною галуззю збільшуватиметься, змінюватиметься співвідношення в структурі інститутів впливу на економічний та інноваційний розвиток економіки, ускладнюватимуться завдання, підходи до управління інноваційним розвитком галузей економіки України, в тому числі і транспортної. Особливо, як підтверджують наукові дослідження, це проявлятиметься стосовно розвитку тих глобальних процесів, які лише розгортаються або знаходяться на початковій стадії становлення.

Україна має унікальне географічне положення, яке сприяє значному ефекту від процесів глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної галузі. Стабільне та ефективне функціонування транспортної галузі в системі національної економіки України забезпечує цілісність держави, її обороноздатність, надходження до Державного бюджету України тощо. Транспортна галузь України являє собою сукупність підприємств та організацій незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які надають транспортні послуги та мають однорідне споживче або функціональне призначення.

Використовуючи термінологічний підхід проаналізуємо, яке теоретичне значення містить економічна категорія «транспорт». Так, дефініція «транспорт» походить від латинського слова «transportare», утвореного від trans - «через» і «portare» - «носити» та визначає сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажу, інформації з одного місця в

інше. Однак, цей термін має більш широке значення з точки зору економічного спрямування. В економічній енциклопедії транспорт розглядається як одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби національного господарства та населення в усіх видах перевезень [361, с. 276].

Новак В.О. схиляється до думки, що транспорт – це важлива галузь народного господарства, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби національної економіки та населення в усіх видах перевезень, «його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України» [251].

Аналогічної думки дотримуються Канторович Л. В., Паесон Н. В., які розглядають транспорт як найважливішу галузь національної економіки, що створює необхідні умови для функціонування і розвитку всієї економіки, впливає на кінцеві результати практично у всіх галузях національної економіки, є важливим фактором підвищення ефективності виробництва [133, с. 85].

Згідно з статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. визначено, що «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях» [112]. Отже, законодавство визначає транспорт як важливу галузь суспільного виробництва, що перебуває у тісній взаємодії з промисловістю; енергетичним, агропромисловим, будівельним і торговельним комплексом; зв'язком; житловим господарством, побутовим обслуговуванням населення; сферою використання й охорони природних ресурсів тощо [112].

В наукових працях радянських вчених післявоєнного часу Звонкова В.В., Образцова В. Н. транспорт розглядався як система [113, с. 11.]. Для вирішення проблем організації та управління в транспорті починаючи з 70-х

років ХХ століття активно застосовувався системний підхід та методи системного аналізу, моделювання.

На сучасному етапі розвитку наукової думки поняття «система» набуло важливого пізнавального значення і становить основу вивчення проблем управління, організації, контролю процесу виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг. Данилишин Б. М., Шостак Л. Б. під системою розуміють сукупність елементів, що складають єдине ціле, які перебувають у взаємозв'язку і взаємодії [81, с. 67]. Дефініція «ціле» є відображенням внутрішньо необхідного взаємозв'язку компонентів системи, причому зміна одного з компонентів викликає зміну в іншому, а нерідко і всієї системи. Нові властивості цілого виникають в результаті взаємодії його частин, тому що знати ціле, потрібно поряд з знанням особливостей частин, знати закон організації цілого, тобто закон взаємодії частин. Так як компоненти є складовими системи або цілого, то вони вступають в різні відносини між собою. В системі цілого спостерігається підпорядкованість частин цілому. Система цілого характеризується тим, що може створити частини, яких їй не вистачає, тому тільки сукупні єдність частин складає системну організацію системи, її цілісність.

Цілісний підхід до вивчення систем пов'язаний з поглибленням причинного пояснення дійсності, оскільки він орієнтується на з'ясування недостатності лінійної причинності при аналізі складних систем зв'язку, недостатності пояснення специфіки об'єкта ззовні та на виявлення внутрішньої детермінації властивостей цілісного об'єкта. Поняття «цілісність» є головним індикатором системного пізнання дійсності. Цілісність відображає певну завершеність, внутрішню єдність об'єкта, його відносну автономність, пов'язану із внутрішньою активністю, якісну своєрідність об'єкта, зумовлену притаманним йому специфічним закономірностям функціонування та розвитку [355, с. 49].

Згідно з діалектичним підходом при дослідженні сутності системи нами визначено такі її принципові властивості:

- цілісність – полягає в тому, що зміна будь-якого компонента системи впливає на всі інші компоненти і системи в цілому, і навпаки, будь-яка зміна системи реагує на всі зміни її компонентів;
- цілеспрямованість – діяльність системи підпорядкована визначеній меті;
- синергетичний ефект – цілеспрямованість дій компонентів посилює ефективність функціонування системи;
- структурність – можлива декомпозиція системи на компоненти, встановлення зв'язків між ними;
- самоорганізація та саморегулювання складових системи.

В свою чергу, Казанський М. М. стверджує, що транспорт – це складна міжгалузева система, яка займає ключове положення в територіальній організації продуктивних сил [132, с. 127].

Резер С.М. пропонує транспортні системи розглядати як «складні динамічні системи щодо здійснення перевезень вантажів та пасажирів, які є водночас економічними, технічними, технологічними, і крім того, мають соціологічний аспект [294, с. 147]. Наявність у цих складних системах множини елементів різної природи і складних зв'язків між ними є головною проблемою організації їх ефективного функціонування [185, с. 240].

Покровський А. К. зазначає, що транспорт – це організаційна сукупність елементів транспорту і зв'язків між ними, вони розглядають тільки конкретну (певну) кореспонденцію транспортування [273]. Проте, Качан Є. П., Ковтонюк М. О., Петрига М. О. дають інше тлумачення економічній категорії «транспорт», тобто це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, які задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування вантажів та пасажирів [136, с. 156].

Марінцева К. В. доводить, що більшість наукових робіт присвячені вивченню проблем окремих видів транспорту. І розглядаються ці питання здебільшого по взаємодії двох видів транспорту, наприклад, морського та

залізничного, залізничного та автомобільного, авіаційного і морського, авіаційного та автомобільного або залізничного [185, с. 468].

Виходячи з вищезазначеного, відмітимо, що науковці пропонують різну кількість складових елементів системи транспорту: від одного (а саме транспорту), до трьох (транспорт, інфраструктура, підприємства та фахівці, що обслуговують транспортну галузь). Відтак, комбінація трьох складових, найбільш наближена до реальності, адже транспортні засоби самі по собі або у поєднанні з наявною транспортною інфраструктурою не здатні забезпечити ефективний процес перевезення пасажирів та вантажів без певної управлінської системи. Сучасне визначення поняття «транспорт» змінилося, і трактується як специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. При цьому системний підхід до дослідження економічної категорії «транспорт» спрямований на виявлення функціональних особливостей, властивостей, механізмів взаємодії між підсистемами і елементами з урахуванням впливу зовнішнього середовища даних систем [185, с. 453].

На основі узагальнення точок зору науковців, нами з'ясовано, що транспорт – це специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва й сфери обслуговування, яка забезпечує потреби населення й господарства з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку зовнішніх і виробничо-технологічних внутрішніх зв'язків країни. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації регіонів, їх комплексного розвитку. Транспортний фактор здійснює вплив на розміщення й галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил [100, с. 83].

Відтак, дослідивши науковий базис трактування дефініції «транспорт» визначимо такі його ознаки, як:

- галузь національної економіки, що має своїм призначенням перевезення вантажів та пасажирів;

- процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі, тобто транспортування;

- вид людської діяльності або спеціальність;

- комплекс транспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу та пасажирів водним, повітряним, залізничним, дорожніми шляхами.

Складовими інфраструктурного забезпечення транспорту є:

- транспортні засоби – рухомий склад (автомобілі, причепи, напівпричепи, транспортні трактори, вагони, локомотиви, літаки, судна, вертольоти), трубопроводи, контейнери, піддони, тара;

- шляхи сполучення – автомобільні дороги (шляхи), залізничні колії, водні шляхи, повітряні лінії, монорейкові колії, канатні дороги;

- засоби управління та зв'язку: пункти диспетчерського зв'язку, пункти автоматизованої системи дорожнього управління;

- технічні пристрої та механізми: вантажно-розвантажувальні механізми, конвеєри, пакетоформуєчі машини;

- споруди: АТП, зупинки, депо, СТО, доки, ремонтні майстерні та заводи, склади, термінали, вокзали, аеропорти, причали, компресорні та насосні станції [100, с. 47].

В Вікіпедії поняття «галузь» трактується як сукупність виробничих одиниць, які здійснюють переважно однакові або подібні види виробничої діяльності, отже, в економіці цей термін означає сукупність підприємств і організацій, що характеризуються спільністю ознак виробничо-господарської діяльності [51].

Ґрунтуючись на системному підході, використовуваному нами в процесі дослідження, ми розглядаємо транспортну галузь як складну управлінську систему, яка складається з окремих детермінант (транспортні засоби, транспортні організації і підприємства, транспортна інфраструктура), що забезпечують задоволення потреб населення у якісних перевезеннях вантажів усіма видами транспорту.

На підставі проведених теоретичних досліджень нами виділено групи принципів функціонування транспортної галузі (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Принципи функціонування транспортної галузі*

** систематизовано автором*

Транспортна галузь не виробляє продукції, а виконує її перевезення, тобто переміщує її між окремими галузями національної економіки. В процесі дослідження нами узагальнено та виокремлено ряд особливостей функціонування транспорту як галузі національної економіки, зокрема:

- оскільки основне завдання транспортної галузі – задоволення потреб підприємств та населення в перевезенні, то основною продукцією є транспортні послуги, які не можуть бути заготовлені про запас, як продукція інших галузей;

- транспортні послуги в матеріальному вигляді не можуть бути напівфабрикатами;

- виробничий процес в транспортній галузі здійснюється поза територією транспортного підприємства;

- виробничий процес різних транспортних підприємств може відбуватися на одній території (морський, річковий, порти, аеродроми);

- засоби виробництва підприємств транспортної галузі перебувають у постійному русі.

Структура транспортної галузі формується під впливом багатьох факторів, найважливіші з яких представлені на рисунку 1.2.



Рис. 1.2. Фактори впливу на функціонування транспортної галузі України*

**згруповано автором за джерелом [242, с. 90].*

Використовуючи метод стратифікації, який передбачає розподіл всієї сукупності на дрібні підсукупності, кожна з яких має власну характеристику,

розглянемо ознаки класифікації транспорту з практичної та економічної точки зору (додаток А).

Отже, рівень розвитку транспортної галузі – одна з вагомих ознак її технологічного прогресу. Ми погоджуємося з думкою Данилківа Х. П., Горбової Х. В., Побурко О. Я., що в умовах сьогодення залишаються невирішеними проблеми функціонування транспортної галузі, які характеризуються:

- спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багаторазовим зростанням цін на ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту;

- низькою конкурентоспроможністю транспортної галузі на зовнішньому і внутрішньому ринках;

- невирішеністю питань щодо джерел фінансування;

- відсутністю іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку транспорту;

- недостатньою ефективністю функціонування транспортної галузі, яка пов'язана, насамперед, із повільним вирішенням питань приведення у відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційного персоналу та основних фондів, транспортної інфраструктури, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсоощадних технологій;

- недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності транспортної галузі, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права [82, с. 34].

Світовий досвід ефективного функціонування транспортної системи на макро- та мікрорівнях свідчить, що формування та розвиток мультимодальних перевезень забезпечить якісні зміни в транспортній галузі України. При цьому досить ефективним є впровадження сучасних технологій в процесі перевезення вантажів, використовуючи логічні теорії та методи. Протягом останніх років зберігається тенденція збільшення вантажопотоків

на напрямках, що поєднують Східну та Західну Європу з країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи «Союз» (з Уралу в країни Європи) та «Уренгой-Ужгород» (із Західного Сибіру в країни Європи), а також нафтопровід «Дружба» (Західний Сибір – країни Європи). У світі Україна посідає 4 місце після США, Росії, Канади, за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Залізнична мережа України в Європі є однією з найпотужніших, ще в 1990-х роках вона за вантажонапруженістю займала перше місце. Україна володіє розвиненою інфраструктурою «водного транспорту, тобто вона має Міжнародні транспортні коридори: Пан'європейські транспортні коридори (3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (3, 4, 5, 7, 8, 10) та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (Трасека)» [147, с. 27].

Науковим базисом вивчення поняття «мультимодальні перевезення» стала ідея збільшення вантажних одиниць і перевезення вантажу з використанням різних видів транспорту в США. В умовах трансформаційної економіки дефініція «мультимодальні перевезення» ототожнюється з поняттям «комбіновані та змішані перевезення».

Поняття «мультимодальні перевезення» визначені такими офіційними документами ООН, як документі Європейської економічної комісії з питань розвитку та торгівлі, Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), інших міжнародних організацій.

В міжнародній діяльності мультимодальними називаються перевезення з використанням декількох видів транспорту, що виконуються під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом та за єдиною наскрізною ставкою [145].

В документі Європейської економічної комісії з питань торгівлі і розвитку ООН (ЮНКТАД) визначено, що міжнародне мультимодальне перевезення – це перевезення товарів мінімум двома видами транспорту на

основі мультимодального транспортного контракту з місця відправки товарів з однієї країни, в якому їх збирає мультимодальний транспортний оператор, до місця призначення вантажу в іншій країні [338].

Конвенцією ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів 1980 р. встановлено, що міжнародне мультимодальне перевезення – це перевезення вантажу як мінімум двома видами транспорту на основі мультимодального договору перевезення з пункту в одній країні, де вантаж приймається під відповідальність мультимодальним транспортним оператором в пункт призначення, розташований в іншій країні [149].

За Вікіпедією мультимодальні перевезення трактуються як транспортування вантажів за одним договором, але виконане щонайменше двома видами транспорту. Перевізник несе відповідальність за все перевезення, навіть якщо це транспортування виконується різними видами транспорту [51].

Соколова О.Є. стверджує, що мультимодальні перевезення – це інтегрована та взаємозв'язана транспортна система, завданням якої є прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» за умов організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу [317, с. 115].

Згідно з діалектичним підходом, можна визначити, що мультимодальне перевезення є сучасним способом доставки вантажів, в основу якого покладено логістичні принципи та концепції. В результаті дослідження, ми дійшли висновку, що основними перевагами такого виду транспортування продукції є:

- перевезення усіх видів вантажів за логістичним принципом «від дверей до дверей» за мінімальними затратами;
- використання контейнеризації в процесі доставки вантажів;
- механізм узгодженої роботи різних складових транспортної інфраструктури;
- організація доставки вантажів одним оператором транспортних послуг.

Дефініція «змішане перевезення» використовується науковцями як синонім терміну «мультимодальне перевезення». Змішане перевезення (частіше змішане сполучення) в залежності від організаційно-правових аспектів може бути як мультимодальне так і сегментоване. В свою чергу, змішане перевезення поділяється на інтермодальне і комбіноване.

Отже, в процесі дослідження розглядатимемо термін «мультимодальне перевезення» як процес доставки вантажу, що здійснюється декількома видами транспорту, що пов'язані між собою, контролюються оператором, відповідальним за перевезення вантажу «від дверей до дверей» за єдиним договором та наскрізною ставкою фрахту за наявності єдиного органу управління.

Мультимодальне перевезення вантажів здійснюється по міжнародним транспортним коридорам, передбачає тісну інтеграцію, що заснована на єдності, взаємодії та координації всіх учасників ланцюга доставки в організаційно-функціональному та технологічному аспектах.

В сучасних умовах транспортна галузь України та її регіонів перебуває в глибокій системній кризі. Ми погоджуємося з твердженням Заблодської І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилової І. О., що «рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що, в свою чергу, знижує ефективність функціонування транспортної системи регіону» [100, с. 71]. Отже, розвиток транспорту має вагоме значення, зокрема, для регіонального розвитку.

Соціально-економічний розвиток України ґрунтується на динамічних змінах у соціально-економічному розвитку регіонів. Теоретичні аспекти оцінки організаційних та правових засад функціонування інституцій регіонального розвитку висвітлені в працях вітчизняних науковців, а саме: Балабаєвої З., Вакуленка В., Васильєвої О., Варналія З., Долішнього М., Грицяка І., Керецмана В., Рубцова В., Саханенка С., Топалової Е. та ін.

Реалізація соціально-економічних перетворень за допомогою інституційно-економічного інструментарію на регіональному рівні залежить від розробки і використання моделей розвитку регіонів, які формуються на основі взаємозв'язків між територіальною, економічною, соціальною, інфраструктурною, екологічною складовими. В процесі дослідження з'ясуємо трактування економічної категорії «регіон».

Дефініція «регіон» визначена Некрасовим М. М. як велика частина території країни з відносно однорідними природними умовами, характерною спрямованістю розвитку продуктивних сил на основі поєднання комплексу природних ресурсів із наявною та перспективною соціальною інфраструктурою [246, с. 183]. Бібік Н. В. розглядає регіон як складну, багатокомпонентну, цілісну систему, яка динамічно й перманентно адаптується до змін у внутрішньому й зовнішньому середовищі, структурні елементи якої впливають на нього з метою забезпечення сталого розвитку територій і держави [18].

Гранберг О.Г. трактує регіон як визначена територія, що відрізняється від інших територій за низкою ознак і характеризується певною цілісністю, взаємопов'язаністю її складових елементів [74, с. 361].

На думку Романюк С. А. регіон – це адміністративно-територіальна одиниця субнаціонального рівня, яка має виборну владу, юридичну незалежність та власний бюджет [300, с.286]. Арженовський І. більш ширше дає визначення категорії «регіон», а саме це частина території країни, що виділилася у процесі суспільного (територіального) поділу праці і характеризується спеціалізацією на виробництві тих чи інших товарів та послуг, спільністю і специфічним відносно інших територій характером відтворювального процесу; комплексністю і цілісністю господарства; наявністю органів управління, які забезпечують вирішення завдань, що стоять перед регіоном [8, с. 20].

На наше переконання, регіон – це адміністративно-територіальна одиниця, яка є цілісною системою, структурні елементи якої взаємопов'язані та функціонують з врахуванням їх специфічних особливостей.

Наукове дослідження основних положень теорій регіонального розвитку дає можливість сформулювати концептуальні підходи, механізми, інструменти для прийняття економічних та управлінських рішень в сфері розвитку та ефективного функціонування транспортної галузі регіону.

Базисом теорій і концепцій розвитку територій виступає теорія регіонального розвитку, яка має свій початок з II половини XX століття, підґрунтям якої є класичні, неокласичні та кейнсіанські підходи, що застосовували у світі для пошуку ефективних моделей регіонального розвитку починаючи з 50-х рр. За думкою, Максименко С. «їхні методологічні відмінності стосуються допоміжної і вимагаючої стратегій, де підхід регіонального розвитку може призвести до зашкоджуючих моделей, в той час як вимагаючий може призвести до моделей, оснований на економічних імпульсах» [291, с. 86].

В дисертаційному дослідженні розглянуто теорію полюсів зростання і центрів розвитку Перру Ф., за якою процес концентрації виробництва зосереджує перспективні галузі в певному місці (регіоні) – «полюсі зростання» [264, с. 429]. На цій теорії ґрунтується концепція необхідності стимулювання розвитку відсталих регіонів. Концепція полюсів зростання Перру Ф. поглиблювала основні аспекти теорії центральних місць Крісталлера В., методу «витрати-випуск» Леонтьєва В., теорії виробничо-територіальних комплексів Колосовського М. Теорія полюсів зростання і центрів розвитку Перру Ф. практично використовується як концепція стимулювання регіонального розвитку, що спрямована на забезпечення економічного розвитку окремих регіонів, оскільки «полюси зростання» формують позитивний ефект на свою територію.

Теорія саморозвитку регіонів (ендогенного розвитку) Ромера П. вивчає принципи самодостатності функціонування регіонів з урахуванням наявних

соціально-економічних ресурсів територій. Теорія саморозвитку регіонів заснована на використанні локальних конкурентних переваг, культури управління, традицій, які згодом стали базисом теорії конкурентоспроможності територій. Чинниками її становлення були зростання кількості регіонів, посилення конкуренції регіонів, що є пріоритетним вектором для територіального управління.

В умовах сьогодення теорія саморозвитку регіонів (ендогенного розвитку) є затребуваною, оскільки основні її положення знаходять відображення у багатьох теоріях сучасності, вона популяризує актуальність ефективності використання праці і знань як факторів розвитку. В Україні цією наукою займаються дослідники: Мамонова В., Голиков А., Беленький П., Куйбіда В., Жихор О. тощо.

Верланов Ю. доводить, що «досвід та знання збільшуються за тих самих причин, що і капітал, оскільки люди приймають рішення інвестувати ресурси в діяльність, яка дозволяє сподіватися на їх зростання, вони займаються науково-дослідницькою діяльністю, створюють нові ринки, товари та нові виробничі процеси» [48].

Також використовувалась концепція знаннєвої економіки, яка сформувалась у процесі дослідження закономірностей економічного розвитку світової спільноти лише протягом останніх 15-20 років. Виявилось, що неспроможність здійснювати структурну перебудову національної економіки відповідно до вимог нової технологічної парадигми (укладу) чи зволікання з проведенням таких структурних змін не просто гальмує її розвиток, а й призводить до економічної деградації. Тому актуальним є завдання розбудови інтегральної системи стратегічного управління, спрямованої на забезпечення високого рівня глобальної соціально-економічної конкурентоспроможності країни. Для регіональної політики це завдання не змінюється, тому що новою важливою особливістю розвитку стало суттєве підвищення конкуренції не тільки на зовнішньому, а й на внутрішньому ринку [12, с. 220].

Дисертаційне дослідження базується на теорії економічного районування, яка характеризується сукупністю знань щодо особливостей діяльності в економічних районах. Економічне районування представляє собою вибір доцільних варіантів розміщення нових виробництв та вдосконалення територіальної структури господарства. Теорія економічного районування сприяє поступовому зближенню рівнів соціально-економічного розвитку регіонів України на основі здійснення раціонального розміщення продуктивних сил; посиленню інтеграційних процесів в економічному розвитку регіонів за рахунок спеціалізації і кооперації виробництва, ефективного використання природно-ресурсного і трудового потенціалу; зростанню ринку власних товарних ресурсів і витісненню товарів іноземних фірм, які можуть вироблятися підприємствами України.

Також використовувалась теорія конкурентоспроможності регіону, основоположником якої є Портер М. Значна цінність концепції Портера М. полягає в тому, що за її допомогою визначаються стадії розвитку регіону та відповідні механізми підвищення його конкурентоспроможності. Теорія конкурентоспроможності регіону «узагальнює підходи всіх існуючих регіональних концепцій, економічних та соціальних теорій і передбачає застосування інноваційних механізмів для забезпечення територіального розвитку» [281, с. 415].

Вивчено основні положення теорії регіональних кластерів М. Енрайта, яка базується на припущенні, що конкурентні переваги створюються не на національному рівні, а на регіональному, де головну роль відіграють історичні передумови розвитку регіонів, різноманітність культур ведення бізнесу, організації виробництва та здобуття освіти.

Відтак, використання наукового арсеналу існуючих теорій економічного розвитку в діяльності регіональних і місцевих органів влади, органів місцевого самоврядування забезпечить формування ефективних механізмів для стратегії регіонального розвитку. Розвинена транспортна галузь формує передумови динамічного соціально-економічного розвитку регіонів і є базою

для територіального розподілу праці.

В процесі дослідження транспортну галузь в системі мультимодальних перевезень регіону розглядатимемо як складну міжгалузеву систему управління, яка представляє собою сукупність транспортних засобів, підприємств і організацій, інфраструктурне забезпечення, та спрямована на задоволення потреб суб'єктів господарської діяльності у перевезеннях вантажу, що одночасно виконується декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором в межах певної територіально-адміністративної одиниці.

1.2. Сутність та регіональні особливості інноваційного розвитку транспортної галузі

Інтегрованість економіки України до світового господарства, активізація процесів глобалізації обумовлюють об'єктивну необхідність підвищення рівня гнучкості та адаптивності функціонування транспортної галузі. Сучасні умови господарювання суб'єктів транспортної сфери характеризуються значним впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, які спричинили кризовий стан галузі. Капліна А.С. відмічає, що «процес, який дає змогу не лише виживати, але й стабільно функціонувати за таких умов, є розвиток» [134, с. 60].

Дефініція «розвиток» належить до економічних категорій, які вивчаються практично в усіх наукових течіях, починаючи з часів античності. Відтак, з метою визначення поняття «розвиток» доречним є аналіз його етимології. Наукові підходи до обґрунтування категорії «розвиток» є різноманітними та багатоаспектними. З точки зору філософського розуміння поняття «розвиток» пов'язане з відтворенням загальних характеристик усього різноманіття зв'язків і процесів реальності і як наслідок – виникнення нового якісного стану об'єкта. Так, філософський словник трактує «розвиток» як закономірні якісні зміни матеріальних та ідеальних об'єктів,

що характеризуються як незворотні і спрямовані [371, с. 149]. Філософський енциклопедичний словник визначає розвиток як розгорнутий у часі процес кількісних та якісних змін в організмі та психіці, поступальний рух, еволюція, перехід від одного стану до іншого [370, с. 379].

Філософ античності Гесіод застосував ідею тенденцій історичного розвитку, відповідно до якої людство в своєму розвитку, починаючи від Золотої доби приречено на фізичне і моральне виродження, проте його думка була досить песимістичною [280, с. 137].

Платон підсумував свій суспільний досвід і запропонував закон історичного розвитку, відповідно до якого усі соціальні зміни є розпадом, загниванням або виродженням [280, с. 149]. Зрозуміло, що на той період філософам складно було до кінця визначити і дати пояснення сутності розвитку і впливу на нього чинників зовнішнього і внутрішнього середовища, але їхні теорії надали поштовх до подальшого дослідження розвитку.

Німецькі філософи Кант І., Фіхте Й., Шеллінг Ф., Фейербах Л., Гегель Г. згрупували і обґрунтували методи розв'язання традиційних проблем буття, співвідношення світу і людини, теорії пізнання, моральності. Особливо змістовні ідеї німецьких науковців зосередились в області розвитку: систематизовано попередні погляди і положення з питань протиріччя, взаємопереходу протилежностей, створено цілісну теорію розвитку – діалектику. Гегель Г. доводив, що принципом історичного розвитку є національний дух. І для кожного століття певній нації належить місія провести світ через стадію діалектики [289, с. 579]. Шпенглер О. визначив, що розвиток переходить у тривалий незмінний стан, який характеризується дивним змішуванням рафінованих натхненних і зовсім примітивних рис [393, с. 751]. Тойнбі А. висунув ідею, що розвиток суспільства, як і розпад, є циклічним ритмічним процесом, який відбувається там, де виклик пробуджує успішний відгук, котрий породжує подальший і вже відмінний виклик. Дослідження розвитку західної цивілізації дозволило йому розрізнити низку

послідовних викликів, що пробуджували успішні відгуки [345, с. 357]. За Е. Трельчем, розвиток людства є не лише таким, що перевершує сили людини і можливості знання, але й сприймається як пусте і насильницьке, як фантастичне і міфічне. Крім цього, він здається логічно неможливим, бо розвиток людства в його цілісності залишається все ще невідомим саме тому його неможливо конструювати [350, с. 173].

Отже, науковий арсенал представників різних філософських шкіл сприяв виникненню різних наукових підходів до тлумачення економічної категорії «розвиток». В сучасній науці впровадження концепції глобального еволюціонізму формує нове розуміння цього поняття. Для сучасних процесів розвитку найважливішими характеристиками є нелінійність, багатоваріантність (альтернативність), стохастичність, непередбачуваність, конструктивна роль хаосу (безладдя), випадковість у виникненні нового [72]. Розвиток через протиріччя, діалектичне заперечення старого новим, перетворення випадкового на необхідне є підґрунтям у поняттях і принципах синергетики.

Шимановська-Діанич Л.М. в свої працях систематизувала дефініцію «розвиток» з філософської точки зору та визначає його «як процес самопросування від низового рівня (простого) до вищого (складного), внаслідок якого відбуваються розкриття і реалізація внутрішніх тенденцій та сутності явищ, що, у свою чергу, веде до виникнення нового і зумовлює будь-які зміни в різноманітних формах матерії» [390, с. 347].

В сучасній науковій літературі дефініція «розвиток» вивчається з економічної точки зору. Одна група науковців визначає «розвиток» як зміну, інша як процес (додаток Б). Погорелов Ю.С. у своїх дослідженнях розглядає розвиток із трьох сторін: як закон, як принцип та як явище. Розвиток як закон характеризує перехід від одного буття до іншого, кращого за кількісними або якісними характеристиками. Розвиток як явище є протилежним до буття, яке знаходиться в незмінному стані. Розвиток як принцип є іманентною рисою буття, його невід'ємною характеристикою [271, с. 33]. Отже,

термінологічний підхід до поняття «розвиток» визначає його як системне поняття, яке відображає процес закономірної зміни якісного стану об'єкта з метою забезпечення сталості в динамічних умовах середовища, появу нових суспільних форм, інновацій, а також трансформацію внутрішніх та зовнішніх зв'язків між об'єктами економічної системи.

За твердженням Маймінаса Є. З. тип розвитку економіки визначено як «історична тенденція, пов'язана із відпрацюванням стійкої реакції на потреби і умови розвитку суспільства, які чітко детерміновані для кожного типу і закріплюються в процесі історичного розвитку в окремих соціальних інститутах й через останні обумовлюється поведінка соціально-економічної системи в майбутньому» [177, с. 94]. Згідно з такою позицією виокремлено 3 типи розвитку: екстенсивний, інтенсивний, інноваційний.

В свою чергу, екстенсивний тип розвитку – це нарощування виробництва послуг на основі збільшення кількості факторів відносно технологій. Інакше кажучи, обсяг послуг зростає за рахунок збільшення чисельності робочої сили, обсягу інвестицій, використовуваних транспортних потужностей та інших ресурсів. При цьому продуктивність праці залишається незмінною.

Інтенсивний тип розвитку – це збільшення виробництва послуг на основі підвищення ефективності використання ресурсів – підвищення кваліфікації працівників, застосування принципово нових машин і механізмів, поліпшення використання капіталу, ефективної організації діяльності тощо. За цього типу зростання продуктивність праці підвищується.

За визначенням Вікіпідії, «інноваційний тип розвитку характеризується:

- перенесенням акценту на використання принципово нових прогресивних технологій;
- переходом до випуску високотехнологічної продукції;

- створення технопарків, технополісів, проведення політики ресурсозбереження, інтелектуалізації всієї виробничої діяльності та сервізації економіки» [51].

В сучасних умовах спостерігається перехід транспортної галузі України в цілому, так і її регіонів на інноваційний тип розвитку, який ґрунтується на постійному оновленні, вдосконаленні, модернізації всіх складових соціально-економічної системи та форм їх взаємодії.

Пріоритетне місце в економічному ракурсі дослідження категорії «розвиток» займає категорія «інновація». З метою розуміння наукових аспектів і закономірностей трактування цієї дефініції визначимо поняття «інновації», яке в деяких працях ототожнюється з поняттям «нововведення». З історії економічної теорії відомо, що загальною ідеологією формування інновацій є еволюційна концепція «дифузії нововведень» Шумпетера Й., яка стала базою для багатьох теорій інноваційного розвитку ХХ ст. Шумпетер Й. зазначав, що рушійною силою економічної динаміки в умовах прискорення темпів науково-технічного прогресу є дифузія нововведень. Він довів, що інновації є важливим фактором, що спричиняють прогрес у формі циклічного руху, оскільки вони, порушуючи економічну рівновагу, зумовлюють невизначеність в економічній динаміці та перехід економічної системи із одного стану рівноваги в інший. Життєві цикли нововведень є своєрідним процесом творчого руйнування та набувають форму кластерів, які нерівномірно з'являються в економічній системі. При цьому науковець вважав, що нововведення можуть мати форму продукту або процесу, між якими існують взаємозалежність та взаємодія [395, с. 254].

В свою чергу, Стадник В. та Йохна М. розглядають інновації і нововведення як синоніми і визначають їх як кінцевий результат інноваційної діяльності, втілений у вигляді виведеного на ринок нового або вдосконаленого продукту, нового або вдосконаленого процесу, який використовується в практичній діяльності, або нового підходу до надання споживчих послуг [322, с. 294]. Аналогічної позиції додержуються Келм В. Ж., Михайлов А. П., Шведовський В. А., які визначають, що

інновація, тобто нововведення – це поняття, яке вказує на те, що в суспільство вноситься дещо нове, спонукальне до руху вперед гасло [138, с. 117].

Проте, Федулова Л. І. визначає, що інновації є основним засобом збільшення прибутку підприємств за рахунок задоволення ринкового попиту і зниження виробничих витрат порівняно з конкурентами і стверджує, що «нововведення являють не тільки продукт діяльності, але і процес (упровадження), а новація – це об’єкт інноваційної діяльності, те, що необхідно упровадити і використовувати» [369, с. 101].

Проведений аналіз літературних джерел щодо інноватики дозволив встановити існування різних точок зору щодо визначення поняття «інновації» (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Характерні ознаки трактування поняття «інновації» в контексті економічних учень *

**розроблено автором*

Ми погоджуємося з думкою Фатхутдінова Р. А., який вважає, що поняття «нововведення» і «інновація» необхідно розмежовувати. Він стверджує: «нововведення – це оформлений результат фундаментальних і прикладних досліджень, експериментальних робіт у будь-якій сфері діяльності з метою підвищення її ефективності». Впровадження ж нововведення перетворює його на особливу форму – інновацію, при цьому інноваційну діяльність він подає як «кінцевий результат упровадження нововведення з метою зміни об'єкта управління і одержання різних ефектів» [365, с. 470].

Санто Б. пропонує розуміти інновації як суспільно-техніко-економічний процес, який через практичне використання ідей та винаходів приводить до створення кращих за своїми якостями виробів, технологій і дає прибуток, її поява на ринку може принести додатковий дохід [306, с. 210].

Отже, ми розглядаємо економічну категорію «інновації» як результат процесу створення та впровадження нового продукту (товару, послуги), комерційного підходу, техніко-технологічного, організаційного або управлінського рішення, використаного суб'єктами господарської діяльності з метою отримання соціально-економічного та екологічного ефектів. В процесі дослідження нами з'ясовано, що науковці пропонують різні ознаки та види класифікації інновацій.

Відтак, враховуючи точки зору науковців та комплексний підхід щодо трактування поняття «інновації» визначимо такі характерні риси, як:

- ефективна зміна об'єкту, процесу;
- практичний результат з точки зору діяльності суб'єкта господарювання;
- вироби, технології організація виробництва, управління як предмет змін;
- засіб реалізації цілей розвитку суб'єкта, результатом чого є підвищення ефективності його діяльності.

Нами систематизовано та виділено основоположні ознаки класифікації «інновацій» та представлено на рисунку 1.4.

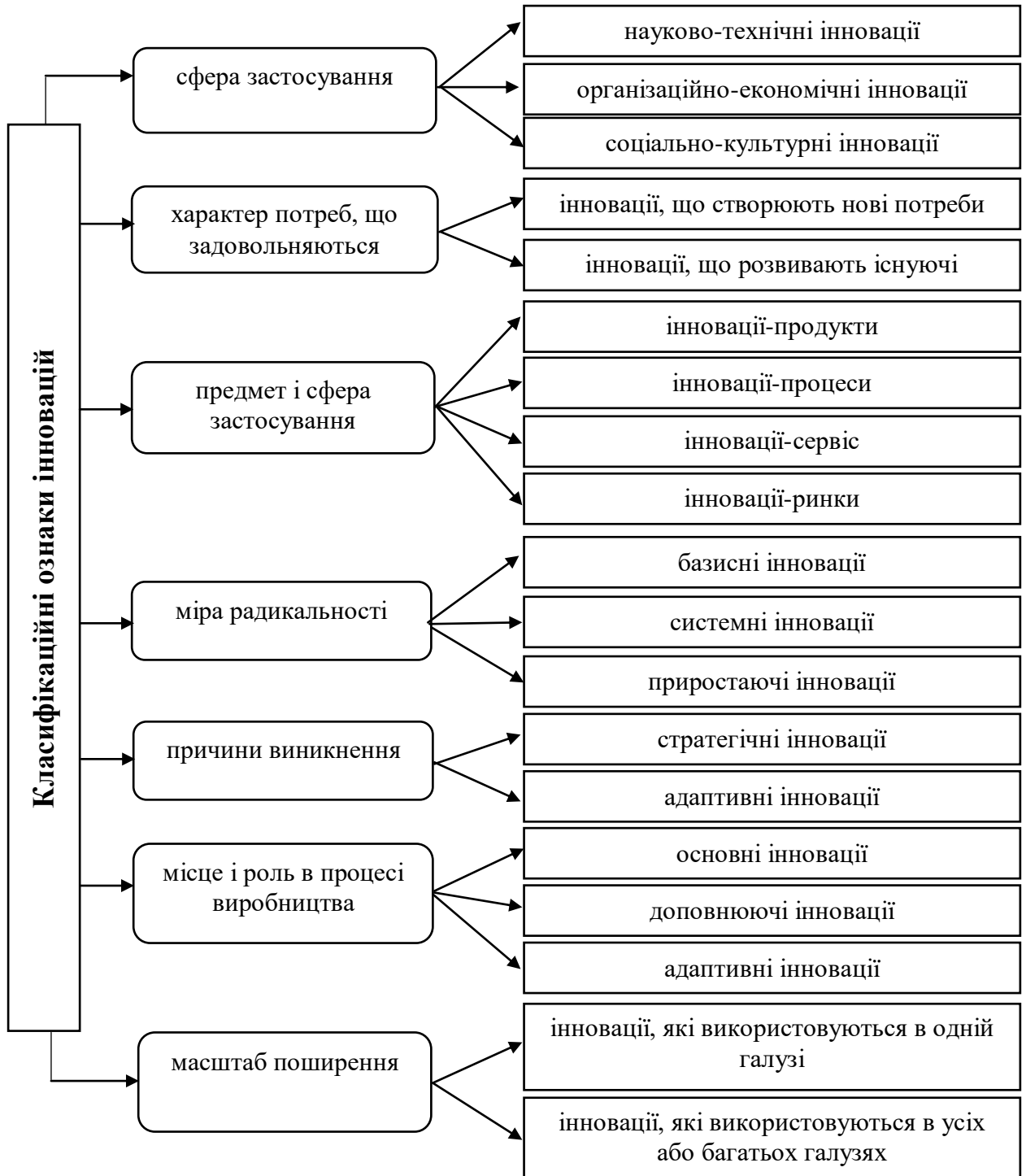


Рис. 1.4. Ознаки та види класифікації інновацій в науковій думці*

**систематизовано автором*

Зарубіжний досвід організації інноваційного розвитку економіки свідчить, що безумовними лідерами у виробництві наукової продукції є США

і Японія. В США виробляється близько 80 % усіх інновацій, витрати на них перевищують сумарні витрати Англії, Франції, ФРН, Італії [60, с. 136]. Другою світовою державою, що здійснює значні витрати на інновації, є Японія. За цими витратами на душу населення вона знаходиться на одному рівні з США. Японія займає перше місце в світі з виробництва інновацій в будівництво суден, автомобілів, тракторів та іншої техніки [116, с. 226].

В умовах мінливого середовища діяльності транспортної галузі таплинності технологічних змін саме інновації є пріоритетною умовою економічного зростання підприємств галузі, а інноваційний вектор розвитку – необхідним інструментом формування конкурентних переваг. Кузнець С.С. стверджував, що сучасне економічне зростання зумовлено науково-технічним прогресом [399].

Одна група науковців розглядає дефініцію «інноваційний розвиток» як процес. Так, на думку Егорова П.В., Шакури О.А. інноваційний розвиток – це процес збалансованого вдосконалювання різних сфер діяльності суб'єктів господарювання на основі впровадження науково-технічних, організаційно-комунікаційних і фінансово-економічних інновацій, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності, ділової активності, забезпечення фінансової стійкості, ліквідності й платоспроможності суб'єктів господарювання [92, с. 95]. Федулова І. визначає, що це такий розвиток підприємства, де джерелом є інновації [368, с. 115]. В свою чергу, Ковальчук С. стверджує, що інноваційний розвиток – це безперервний процес, під час якого відбувається безупинний пошук та створення нових технологій, матеріалів, інших видів ресурсів, їх подальше використання в діяльності господарюючого суб'єкта задля формування, виявлення та забезпечення максимального задоволення потреб і запитів споживачів найбільш ефективним способом та створення конкурентних переваг у мінливому зовнішньому середовищі [142, с. 34].

Друга група науковців тлумачать поняття «інноваційний розвиток» як діяльність. Колоколов В.А. зазначає, що інноваційний розвиток – це

«організаційно-економічна форма здійснення інноваційної діяльності й сприяння її проведенню, пошуку інноваційних рішень, а також важіль стимулювання й регулювання цієї діяльності» [144, с. 341]. За словами Адаменко О. інноваційний розвиток – це діяльність підприємства, що спирається на постійний пошук нових методів та засобів задоволення потреб споживачів та підвищення ефективності господарювання; розвиток, що передбачає розширення меж інноваційної діяльності та впровадження інновацій в усі сфери діяльності підприємства [1, с. 8].

Отже, дослідники визначають дві ознаки тлумачення дефініції «інноваційний розвиток»: процес та діяльність. В процесі дослідження ми дійшли висновку, що в вузькому розумінні інноваційний розвиток – це процес, протягом якого інновації як каталізатор змін, формуються та впроваджуються в економіку. Рогоза М. Є., Вергал К. Ю. зазначають, що на характеристику визначення «інноваційний розвиток» впливає часовий фактор, який відображає життєвий цикл нововведень як складових такого типу розвитку, наголошує на нерівномірності, дискретності змін, наявності часових проміжків, за які необхідно ці зміни здійснити [298, с. 96].

В результаті наукового пошуку визначення понять «інноваційна діяльність» та «інноваційний процес» встановлено, що в економічній думці відсутнє однозначне їх трактування (додатки В, Д). Використовуючи термінологічний підхід зазначимо, що інноваційний процес розглядається як процес формування інновацій, що представляє собою сукупність послідовних етапів робіт від зародження ідеї і створення нововведення до його освоєння та виробництва самої інновації.

Інноваційний розвиток є цілеспрямованим та незворотним внаслідок циклічного переходу на якісно новий рівень. При цьому як складова економічного розвитку, будучи багатофакторним процесом, інноваційний розвиток проходить всі етапи нерівномірно, з наявними періодами зростання та спаду, позитивних та негативних тенденцій та повинен розглядатися у певному періоді часу. Створення, освоєння і реалізація інновацій є інноваційним

процесом. Інноваційні процеси, що відбуваються в складній виробничо-господарській системі, характеризуються сукупністю прогресивних, якісно нових змін, що безперервно виникають у часі та просторі. Поняття «інноваційний розвиток» безпосередньо пов'язано з активізацією інноваційної діяльності, тобто з постійним і ефективним її здійсненням. В свою чергу, інноваційна діяльність забезпечується інноваційним процесом.

Отже, інноваційний процес – це система, всередині якої виконується інноваційна діяльність, результатом якої є інновація для практичного використання та розповсюдження (рис. 1.5).

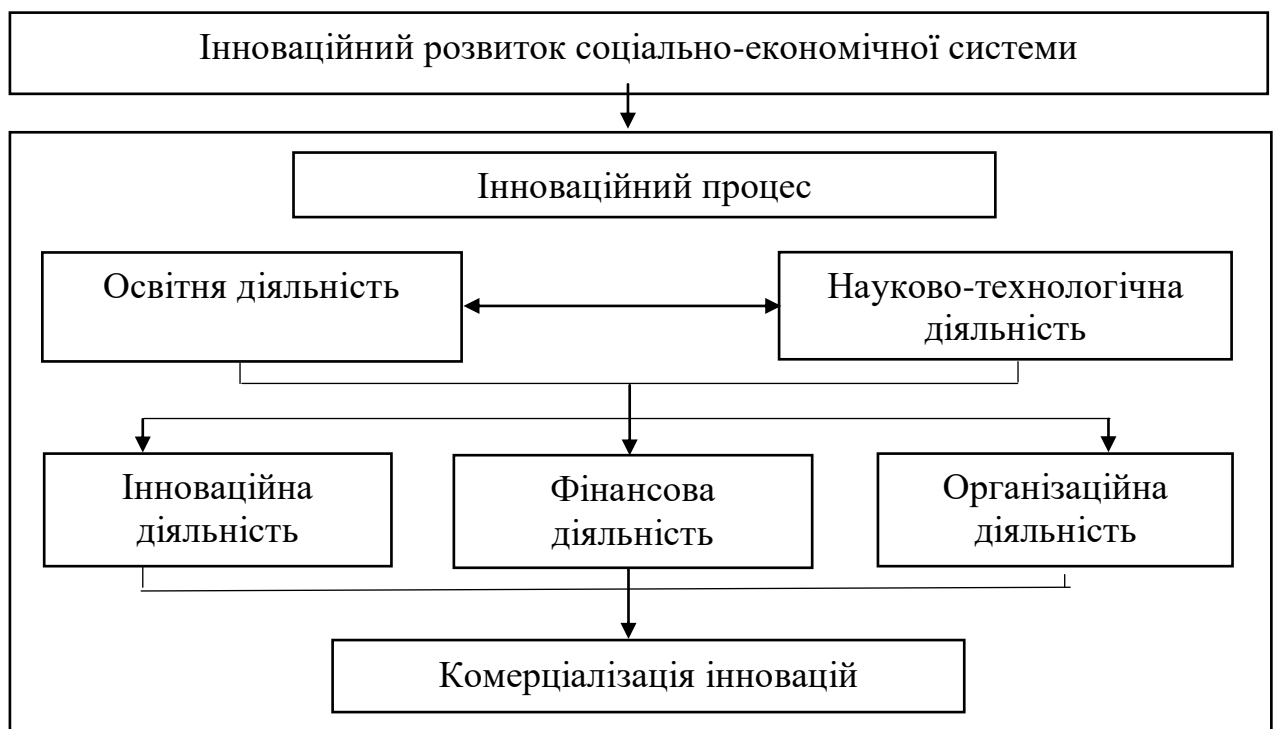


Рис. 1.5. Категоріальний апарат дослідження інноваційного розвитку соціально-економічної системи*

**розроблено автором*

Інноваційні програми, інтелектуальні проекти, знання, організаційно-технічні рішення, управлінські процеси, інтелектуальні продукти, які підвищують результати діяльності суб'єктів господарювання поліпшують структуру і якість виробництва, соціальної сфери, сировинних ресурсів,

методів їх видобутку та переробки, механізми формування споживчого ринку і збуту товарної продукції є об'єктами інноваційної діяльності.

Відповідно до теорії інноваційного розвитку, ключовим аспектом інноваційного типу розвитку соціально-економічної системи є вивчення внутрішніх чинників оновлення, до яких відносяться ресурси та процеси, кількість і якість яких визначає ефективність дії на повний відтворювальний цикл. В процесі дослідження з'ясовано, що інновації є організаційно-економічним процесом, який ґрунтується, з однієї сторони, на сукупності наукового потенціалу, новітніх технологій, техніки, і з другої – на інтелектуальному потенціалі, який забезпечує впровадження інновацій на всіх стадіях виробничої та комерційної діяльності. Основною складовою цього процесу є інвестиційне забезпечення – надходження та витрачання значних грошових коштів.

Згідно з чинним законодавством України інноваційний розвиток галузей національної економіки забезпечується за рахунок фінансування з різних джерел, а саме:

- кошти Державного бюджету України;
- кошти місцевих бюджетів;
- власні кошти фінансово-кредитних установ;
- власні чи залучені кошти суб'єктів інноваційної діяльності;
- кошти (інвестиції) будь-яких фізичних і юридичних осіб;
- інші джерела, не заборонені законодавством України.

Зокрема, закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність» встановлює, що «одним з основних важелів здійснення державної політики у сфері наукової і науково-технічної діяльності є бюджетне фінансування» [109]. Держава має забезпечувати бюджетне фінансування наукової та науково-технічної діяльності в розмірі не менше 1,7 % ВВП України. Бюджетне фінансування наукових досліджень здійснюється шляхом базового та програмно-цільового фінансування.

В Україні сформовано законодавчу базу стосовно регламентації інноваційного розвитку: Закон України «Про наукову та науково-технічну діяльність» зі змінами та доповненнями № 2704-VIII від 25.04.2019 р. [109], Закон України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій» зі змінами та доповненнями № 766-VIII від 10.11.2015 р. [103], Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» зі змінами та доповненнями № 3715-VI від 08.09.2011 р. [110], Закон України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» зі змінами та доповненнями № 5460-VI від 16.10.2012 р. [111], Закон України «Про інноваційну діяльність» зі змінами та доповненнями № 5460-VI від 16.10.2012 р. [107], Закон України «Про інвестиційну діяльність» зі змінами та доповненнями № 155-IX від 03.10.2019 р. [106].

В Стратегії інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів» зазначається, що перехід національної економіки до стандартів екологічно безпечного виробництва і споживання з метою забезпечення сталого економічного розвитку в цілому викликаний все більш зростаючою залежністю вітчизняної економіки від зовнішніх, здебільшого негативних факторів, серед яких найбільш суттєвими є обмеженість та висока вартість енергетичних ресурсів, нераціональне використання сировинної бази та робочої сили [3, с. 146].

Основними передумовами інноваційного розвитку в Україні є:

- зміна концептуальних засад, що визначають в теперішній час роль і практичні функції держави в ринковій економіці;
- структурна перебудова економіки, в першу чергу, промисловості;
- подолання кризової економічної нерівності населення;
- відновлення довіри населення до держави і влади.

Інноваційний розвиток транспортної галузі України гальмується внаслідок таких факторів:

- нестачею фінансових ресурсів для впровадження інновацій у підприємствах транспортної галузі, що зумовлено падінням обсягів

перевезень; низьким рівнем рентабельності підприємств внаслідок застарілої матеріально-технічної бази, нераціональної структури витрат; низьким рівнем державно регульованих тарифів на перевезення; збитковістю пільгових перевезень;

- відсутністю фундаментальних наукових досліджень, які спрямовані на здійснення якісних змін у системі продуктивних сил, та недостатньою кількістю прикладних наукових досліджень у сфері транспортної галузі;

- повільними темпами реалізації структурних реформ у сфері транспортної галузі [147, с. 27].

Розробка та реалізація напрямів Транспортної стратегії України на період до 2020 р. модернізує транспортну галузь та підвищує ефективність її функціонування, збільшує пропускну спроможність транспортної мережі, підвищує рівень безпеки на транспорті, прискорює темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використовує транзитний потенціал держави [282].

Визначено, що «з метою збереження навколишнього середовища шляхом зменшення шкідливих викидів і споживання невідновлюваних ресурсів, світова автопромисловість здійснює виробництво «зелених автомобілів», тобто автомобілів, які використовують менше бензину і виробляють менше викидів. Китай та Індія можуть стати світовими лідерами на прибутковому ринку екологічно чистих автомобілів, які, в свою чергу, поділяються на такі категорії: автомобілі, що працюють на бензині і на електриці; автомобілі, що працюють тільки на електриці; автомобілі, що використовують біопаливо; дизельні – «зелені авто»» [94].

Інноваційний розвиток вітчизняної транспортної галузі може ґрунтуватися на використанні зарубіжного досвіду впровадження інновацій, а саме: перехід на екологічно чисті технології, інтелектуальні дороги, платні дороги, інформацію про дорожній рух в режимі реального часу, інтелектуальний громадський транспорт, інтегрований порт, пневматичну пошту тощо [98, с. 75] (рис. 1.6).

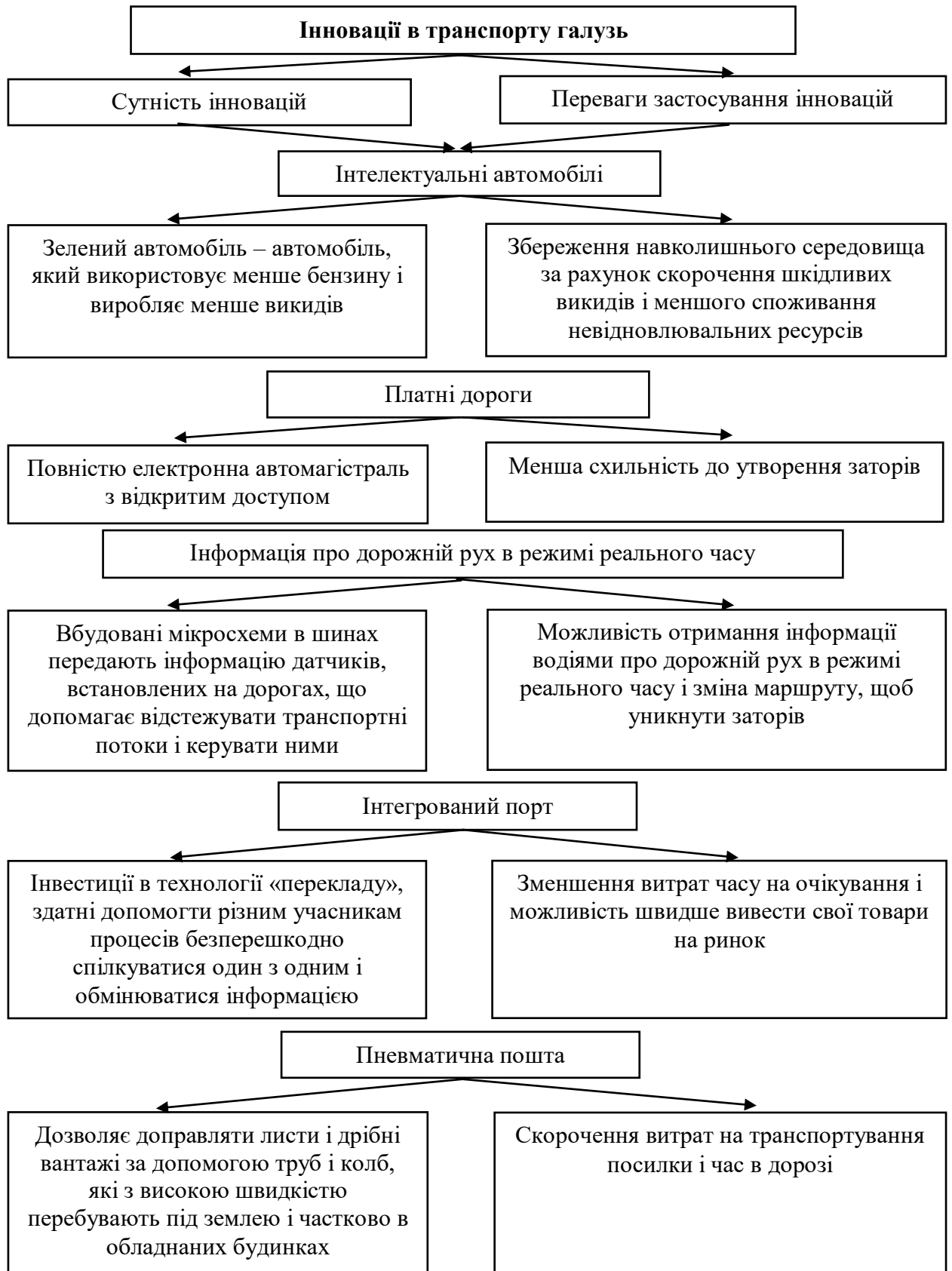


Рис. 1.6. Види та характеристика інновацій в транспортну галузь зарубіжних країн*

* розроблено автором

Інтелектуальні дороги вирішують проблеми розвантаження автомобільного руху на них. Досліджено, що «у Лондоні і Стокгольмі реалізуються пілотні проекти систем стягування дорожніх зборів, де розмір плати підвищується в години пік. У місті Торонто в Канаді створена перша в світі повністю електронна автомагістраль з відкритим доступом, що надає водіям більш дорогу, але менш схильну до утворення заторів альтернативу безкоштовними дорогами. Проте така система має свої недоліки: збори призводять до створення дворівневої системи, від якої страждають працівники, що не мають можливості змінити маршрут або сплачувати додаткові збори» [290, с. 26].

Васильєв В.І., Ільясов Б.Г. стверджують, що «система інтелектуального громадського транспорту дозволяє за допомогою мобільного телефону дізнатися про кількість вільних місць у громадському транспорті, можливість отримання інформації щодо напрямків руху поїздів, автобусів тощо. Складання маршрутів спрощує інтеграція за межами однієї системи, що дозволяє об'єднати тарифи і послуги різних видів транспорту в різних містах, країнах» [43, с. 253].

Досліджено, що «порт Сінгапуру є прикладом діяльності інтегрованого порту, характерними особливостями якого є інвестиції в технології «перекладу», здатні допомогти різним учасникам процесів безперешкодно спілкуватися один з одним, передаючи інформацію» [126].

«Пневматична пошта дозволяє доставляти листи та дрібні вантажі за допомогою труб і колб, які з високою швидкістю, перебуваючи під землею і частково в обладнаних будинках, передають ваше відправлення. Такий вид пошти дозволяє скоротити витрати на транспортування (бензин, автомобілі, зарплата водіям і вантажникам) вантажу, що має велике значення в антикризових умовах господарювання. Наприклад, пневматична система використовується в деяких медичних центрах, що дозволяє практично миттєво передавати аналізи і матеріали серед корпусів, підтримуючи повну схоронність відправлення. Серед переваг пневматичної пошти можна назвати

підземне розташування, високу швидкість передачі, можливість транспортування негабаритних предметів» [126].

В сучасних умовах в Україні вчені активно проводять діяльність щодо створення і впровадження інтелектуальних транспортних систем різного масштабу. Вони призначені для збору, обробки і передачі інформації про стан транспортних засобів, а також для обміну інформацією між користувачами і керуючими структурами в режимі реального часу і управління наземним транспортом. Рішення транспортних задач засноване на застосуванні сучасних інформаційних і телекомунікаційних технологій та методів управління. Впровадження інтелектуальних транспортних систем має практично необмежену масштабованість і інтегрується з існуючими інформаційними системами та базами даних державних органів, у тому числі, служб дорожнього патруля та правопорядку.

Наукові дослідження вчених з проблематики теорії регіонального розвитку свідчать, що концепція національної інноваційної системи стала поштовхом до розроблення регіональної інноваційної системи. Поняття «національна інноваційна система» у наукову практику увів в кінці 80-х років ХХ ст. англійський економіст, представник неошумпетеріанського напрямлення в економічній думці Фрімен К., який акцентував увагу на інституційному аспекті інноваційної діяльності та вважав, що результативність інноваційного розвитку економіки залежить від взаємодії економічних суб'єктів як елементів комплексної системи створення і використання знань, а також із суспільними інститутами [401].

У 1992 р. побачила світ праця шведського економіста Лундвалла Б.-А. «Національна система інновацій» [402], а також майже одночасно у 1993 р. праця «Національна інноваційна система: компаративний аналіз» – професора Колумбійського університету США Нельсон Р. [403]. Це стало поштовхом для обґрунтування концепції регіональної інноваційної системи як окремого напрямку теорії інноваційних систем, що об'єднує в собі

регіональні аспекти інноваційного процесу та системний характер інноваційної діяльності.

До регіональної інноваційної системи сформувалось три підходи:

- по-перше, «згори – донизу» так, Хауельс Дж., Карлссон Б., Станкевич Р. та інші наковці вважають, що базис регіональної інноваційної системи формується на принципах національної інноваційної системи, повторюючи її складові та властивості [404].

- по-друге, «знизу – догори», Брачик Х., Кук П. та інші науковці вважають, що рівень інноваційного розвитку регіону залежить від інтелектуально-інноваційного потенціалу та від можливостей регіону генерувати знання, впроваджувати та поширювати інновації тощо [405].

- по-третє, Ламбой Дж. і Бошма Р. та інші, твердження яких ми поділяємо, наголошують на інтеграційному підході, який об'єднує попередні та вважають, що регіональна інноваційна система залежить від територіальної інституційної структури, наявного інтелектуально-інноваційного потенціалу, інноваційно-технологічного розвитку, розвитку підприємництва та інноваційної діяльності тощо.

Концепція регіональної інноваційної системи доводить, що «важливим у інноваційному процесі є географічна локалізація для налагодження ефективних взаємовідносин між суб'єктами інноваційної діяльності та розвиненістю інноваційної інфраструктури» [351, с. 168].

В свою чергу, «Концепція регіональної інноваційної системи передбачає розвинену інноваційну інфраструктуру, створення регіонального центру управління інноваційними процесами, налагодження ефективних взаємовідносин між суб'єктами інноваційної діяльності та наявність регіональних інноваційних програм, що розробляються регіональною владою за участю зацікавлених суб'єктів з метою активізації інноваційних процесів» [406].

З метою «практичного застосування концепції регіональної інноваційної системи необхідні значні державні інвестиції, зокрема для створення

інноваційної інфраструктури» [406]. Проте, як зазначають зарубіжні дослідники «сама по собі інфраструктура, хоч і є необхідною умовою інноваційного розвитку, але без налагоджених ефективних мереж співробітництва та взаємодії не відіграватиме значної ролі. Незважаючи на велику наукову популярність, в Україні концепція регіональної інноваційної системи ще не набула практичних ознак. Разом з тим, за рівнем розвитку регіональної інноваційної системи оцінюється якість регіонального управління, оскільки саме ця система не створюється сама, випадково, вона потребує постійної уваги з боку влади» [406].

Регіональна інноваційна система формується внаслідок створення інститутів, які розробляють і впроваджують нововведення через об'єднання науково-технічного і соціально-економічного потенціалів на певній території. За словами Вахович І.М. та Денисюк Г.Л. інноваційний розвиток регіону – це «якісно новий рівень збалансованого розвитку господарського комплексу регіону за рахунок впровадження інноваційних програм, що забезпечують оновлення й нарощення його економічного потенціалу» [45, с. 139].

За твердженням Тихомирова С.А. інноваційний розвиток регіону – це «цілеспрямований і керований процес змін в різних сферах життя, спрямований на досягнення високої якості життя на території регіону, з найменшим збитком для природних ресурсів і найбільшим рівнем задоволення поточних і перспективних колективних потреб населення та інтересів держави» [342, с. 33].

Доценко О.Ю. виокремлює такі характерні риси інноваційного розвитку регіонів:

- безперервність змін шляхом послідовного перетворення соціально-економічних процесів у регіоні, досягнення високого рівня конкурентоспроможності й забезпечення адаптації до нових умов;

- інноваційний розвиток перебуває в постійному саморозвитку, що ґрунтується на постійному рості суспільних потреб у регіоні, які

задовольняються комерціалізацією інновацій, і у свою чергу, приводить до формування нових потреб більш високого рівня і є основою до подальшого інноваційного розвитку;

- інноваційний розвиток характеризується проявом причинно-наслідкових відносин і відображається у взаємодії й мотивації всіх елементів регіонального розвитку [89, с. 27].

Сукупність визначених характеристик тісно взаємопов'язані між собою, доповнюють один одного в процесі впровадження інноваційного розвитку, критерієм якого є підвищення конкурентоспроможності регіону та забезпечення якості життя населення. При цьому інноваційний розвиток регіону нами розглядається як процес зміни стану соціально-економічної системи на основі впровадження інновацій з виокремленням впливу зовнішніх та внутрішніх факторів при визначеній ефективності інноваційних перетворень з урахуванням специфічних особливостей.

Відтак, регіони мають низку специфічних особливостей: економіко-географічне положення, ґрунтово-кліматичні умови та природні ресурси, спеціалізація і концентрація виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг, рівень розвитку господарських взаємозв'язків з іншими територіями, рівень життя населення, екологічна ситуація та використання екологічно безпечних технологій, які безпосередньо враховуються при розробці механізму реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі. Важливою регіональною особливістю, яка визначає ступінь ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі є географічне положення регіону, яке, в першу чергу, визначає розташування транспортних шляхів сполучення залізничним, автомобільним, водним, повітряним транспортом та транспортних вузлів.

Так, на 100 тис. км² території України припадає 372 км залізничних колій, 78 км внутрішньоводних і 2800 км автомобільних шляхів із твердим покриттям. Найбільше перевозить вантажів і пасажирів залізничний та автомобільний види транспорту. Найважливіші автомагістралі: Київ –

Житомир – Рівне – Львів – Ужгород; Київ – Полтава – Харків; Київ – Умань – Одеса; Харків – Запоріжжя – Сімферополь. До полімагістралей відносяться, наприклад, залізнично-автомобільна Київ – Тернопіль – Львів, автомобільно-залізнично-річкова Київ – Дніпропетровськ – Запоріжжя та ін. За довжиною автомагістралей Україна поступається багатьом європейським країнам. Основною перевагою автомобільного транспорту є те, що він майже не залежить від природно-кліматичних умов і може доставляти вантажі за технологією від «дверей до дверей». Проте, застаріла матеріально-технічна база автопарку, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту.

Територією України проходять найкоротші сухопутні, морські та повітряні шляхи сполучення, що зв'язують Європу та країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Міждержавний транзит українською територією – це великий, але досі нереалізований національний ресурс [165, с. 253].

Розташування України у центрі Європи, на перехресті головних транспортних напрямів континенту, обумовило проходження через її територію міжнародних транспортних коридорів, напрям яких збігається зі старовинними транзитними шляхами Схід – Захід та Південь – Північ. Головним етапом здійснення якісних та ефективних міжнародних вантажних перевезень є етап вибору перевізника, від діяльності якого залежить кінцевий результат транспортного процесу доставки [286, с. 124].

Дослідження свідчать, що важливу роль у розвитку вантажних перевезень відіграють саме міжнародні транспортні коридори, тому що являють собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства [382, с. 263]. Великими

транспортними вузлами є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Умань, Львів. Основні автомобільні «виходи» з України – автошляхи з Ковеля, Львова, Ужгорода, Чернівців, Одеси, Ізмаїла, Маріуполя, Харкова, Сум, Глухова, Чернігова. Передбачається будівництво транс'європейської автомагістралі Київ – Мадрид [286, с. 123].

В процесі дослідження інноваційний розвиток транспортної галузі регіону розглядатимемо як процес спрямованої закономірної зміни стану соціально-економічної системи, джерелом якого є науково-технічні, організаційно-комунікаційні, фінансово-економічні інновації, що створюють якісно нові можливості для подальшої діяльності підприємств транспортної галузі на ринку транспортних послуг з метою забезпечення задоволення потреб споживачів та підвищення конкурентоспроможності галузі у мінливому середовищі з урахуванням специфічних регіональних особливостей певної території.

Для забезпечення безперервного інноваційного розвитку транспортної галузі регіону необхідні тісна взаємодія науки і виробництва, повномасштабне та ефективне застосування конкурентоспроможних науково-технічних досягнень, що сприятиме забезпеченню високої якості транспортних послуг; своєчасності виконання замовлень та перевезень; впровадженню сучасних інформаційних систем; використанню енергозберігаючих технологій; підвищенню екологічності транспортних послуг тощо.

1.3. Наукові засади інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Транспортна галузь регіону в системі мультимодальних перевезень забезпечена необхідним підґрунтям для динамічного інноваційного розвитку та виходу на лідируючі позиції серед інших галузей регіону. Проте, на сучасному етапі існують локальні проблеми, які характерні різним видам

транспорту. Так, для автотранспортних підприємств актуальними проблемами є побудова ефективної організаційної структури управління, слабе економічне обґрунтування ефективності замовлень на перевезення, нецільове використання транспортних засобів, перевитрати та крадіжки паливо-мастильних матеріалів, труднощі у відстеженні транспортного засобу в рейсі. Для залізничного транспорту значні проблеми виникають у зв'язку з моральною та фізичною зношеністю рухомого складу та транспортних засобів, високою фондоємністю, матеріаломісткістю та енергоємністю послуг. Проблеми водного та повітряного транспорту пов'язані з технічним станом матеріальної бази галузі та загальним рівнем розвитку економіки [76, с. 256]. Отже, такий стан транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень спричиняє негативні тенденції її інноваційного розвитку.

Інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є характерним для розвинутих країн світу та забезпечує їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. Його ефективність обумовлена змістом відповідних цілей та напрямків, які вирішують питання ефективного розвитку галузей національної економіки. Слід відмітити, що система мультимодальних перевезень в транспортній галузі широко впроваджується в країнах Європейського Союзу і направлена на зменшення завантаженості транспортних шляхів, зниження викидів CO₂, більшої зайнятості населення тощо.

Так, в країнах Європейського Союзу використовується інтелектуальна транспортна система – це система, яка використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем і регулюванні транспортних потоків, що гарантує кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху порівняно зі звичайними транспортними системами [299, с. 176].

Концепція інтелектуальної транспортної системи як інтегрованої системи визначається як система, що інтегрує сучасні технології управління з телематикою, призначена для автоматизованого пошуку та прийняття

найбільш ефективних сценаріїв керування транспортним засобом з метою забезпечення мобільності при встановленому рівні якості обслуговування користувачів. Науковці стверджують, що інтенсифікація транспортних потоків призводить до суттєвого забруднення довкілля, витрат енергії, часу і грошових коштів, а також впливає на стан здоров'я. Ці проблеми можна вирішити за допомогою систем управління транспортними потоками та інфраструктурними об'єктами. Здатність керування на підставі інформації, що отримана в реальному часі можливо усім користувачам транспорту.

Встановлено, що «світова практика розвитку інтелектуальної транспортної системи свідчить, що зусилля громадськості, держав, міжнародних організацій, а також наукової та бізнес-спільнот сконцентровані на кількох ключових проблемах, пов'язаних із використанням наземної транспортної інфраструктури:

- підвищенні безпеки дорожнього руху;
- боротьбі із затримками транспортних засобів і заторами в транспортних мережах усіх видів транспорту;
- підвищенні продуктивності мультимодальної транспортної системи» [299, с. 184].

Цілями розробки та просування інтелектуальної транспортної системи є підвищення:

- управлінського інструментарію транспортною галуззю в регіонах;
- якості стратегічного планування транспортною галуззю і транспортною інфраструктурою;
- якості транспортного обслуговування населення;
- транспортного та екологічного рівня безпеки населення.

За даними компанії «Сітронікс», завданнями створення інтелектуальних транспортних систем на регіональному рівні є:

- збільшення пропускної спроможності регіональної транспортної системи;

- розвиток сектора громадського транспорту, підвищення рівня його привабливості;
- оптимізація роботи дорожніх служб, підвищення ефективності реагування на дорожньо-транспортні пригоди;
- надання керівникам державного управління всіх рівнів необхідної інформації для прийняття оперативних і стратегічних рішень у сфері транспорту;
- підвищення безпеки, дисципліни і культури дорожнього руху в регіоні;
- зростання інвестиційної привабливості регіону за рахунок оптимізації транспортних перевезень і розвитку транспортної інфраструктури;
- зростання обізнаності суб'єктів дорожнього руху.

Отже, інтелектуальна транспортна система є ефективним інноваційним бізнесом, що сприяє вирішенню багатьох соціально-економічних проблем та реалізації антикризових заходів. Взаємодія держави, бізнесу, наукової спільноти та користувачів забезпечується створенням національних і континентальних товариств (асоціацій), таких як ІТС Америка, ЕРТІКО (ІТС Європа), ІТС Японія, ІТС Азія, ІТС Китай, ІТС Австралія, ITS Arab тощо.

У 1991 році організовано Європейську Асоціацію учасників ринку інтелектуальних транспортних систем ERTICO в вигляді консорціуму, до складу якого включено провідні європейські виробники, громадські організації, представники різних міністерств і відомств, інфраструктурні оператори зв'язку, споживачі тощо.

Основною метою діяльності ERTICO є створення інтелектуальних програм, які забезпечують формування європейських інноваційних технологій у напрямку розвитку транспортної інфраструктури, використання інтелектуальних транспортних систем для управління дорожнім рухом, зростання мобільності населення та вантажів, покращення якості життя населення, забезпечення безпеки на дорогах і зменшення шкідливого впливу автотранспорту на природне середовище.

Відповідно до Директиви 2010/40/EU «інтелектуальні транспортні системи» трактуються як програми, в яких інформаційні технології застосовані до сфери:

- дорожнього руху, включаючи інфраструктуру, транспортні засоби, користувачів;
- управління дорожнім рухом і пересуваннями, включаючи сполучення з іншими видами транспорту [407].

Основною метою інтелектуальних транспортних систем є надання інноваційних послуг у процесі пересування, які відносяться до різних видів транспорту та управління рухом і дають учасникам дорожнього руху змогу отримувати необхідну інформацію, що забезпечує більш безпечне, скоординоване і розумне використання транспортних мереж. Інтелектуальна транспортна система впроваджує телекомунікації, електроніку та інформаційні технології в транспортну техніку з метою планування, створення, керування і контролю транспортної системи. Впровадження таких технологій у дорожньому русі поліпшує захист довкілля, ефективність, у тому числі, доцільність використання енергії, підвищує рівень безпеки дорожнього руху, а також громадську безпеку, а, крім того, сприяє функціонуванню внутрішнього ринку шляхом збільшення конкурентоспроможності та зайнятості серед держав – членів ЄС.

ЄС виділяє такі пріоритетні напрями для розвитку інтелектуальної транспортної системи:

- оптимальне використання доріг, дорожнього руху та інформації про рух;
- нерозривність управління дорожнім рухом та управління перевезеннями вантажів;
- безпека дорожнього руху в рамках ІТС;
- зв'язок транспортного засобу з транспортною інфраструктурою.

Директива 2010/40/EU зобов'язує Європейську Комісію створити Європейську раду з інтелектуальних транспортних систем, яка даватиме

консультації з питань підприємництва та технічного аспекту у сфері впровадження та використання ІТС [407].

Геоінформаційні системи спрощують прийняття управлінських рішень та доступ громадян до інформації. Вони активно впроваджуються в різних галузях інфраструктури, становлять сукупність програмного забезпечення і даних для візуалізації просторової інформації, аналізу співвідношення між ними, моделювання географічних процесів та явищ і прийняття управлінських рішень.

Внаслідок використання геоінформаційної системи згідно з «Біла Книга – транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» в ЄС мають виникнути нові транспортні схеми, відповідно до яких більші обсяги вантажів та більша кількість подорожуючих повинні разом доставлятися до місця призначення найбільш ефективними видами транспорту (їх комбінацією) [20].

Майбутній розвиток передбачає більш ефективне використання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR) до 2020 р. та завершення формування спільного європейського повітряного простору, використання рівнозначних систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS), (ITS), (SST та LRIT), RIS, використання європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo), транспорту та інфраструктури за рахунок удосконаленого управління перевезеннями та інформаційних систем (ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), передових логістичних та ринкових заходів.

Отже, в Україні необхідно ширше застосувати масштабні інтелектуальні та експлуатаційно сумісні технології (SESAR, ERTMS, RIS, ITS тощо) для оптимізації пропускної потужності та використання інфраструктури транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. Використання зарубіжного досвіду впровадження інноваційних рішень в транспортну галузь України та її регіонів сприятиме ефективності управління галузі;

реконструкції наявних та будівництву нових об'єктів транспортної інфраструктури; поліпшенню якості, безпеки й доступності транспортних послуг для задоволення потреб споживачів у перевезеннях, що відповідають міжнародним стандартам.

Пріоритетним вектором інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є розробка та впровадження науково обґрунтованої структурної організації раціональної побудови системи управління галуззю.

Інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень в будь-якій країні базується на взаємодії трьох партнерів, «які приймають активну участь в процесі транспортування вантажів:

- держава, яка розробляє та запроваджує національну та регіональну законодавчу базу стосовно вантажних перевезень;
- постачальники транспортно-логістичних послуг, тобто оператори мультимодальних перевезень;
- споживачі транспортно-логістичних послуг, тобто експортні організації, виробники» [169, с. 241].

В умовах трансформаційної економіки на діяльність транспортної галузі впливають невирішені питання її державного регулювання, тобто неефективна транспортна політика. Відповідно до «Закону України «Про транспорт» державне регулювання в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потребах 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;
- координацію роботи різних видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту» [112].

Так, в Законі України «Про залізничний транспорт» відмічено, що з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємства і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища, Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту. Крім того, управління процесом перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями, провадяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарського суб'єкта [105]. В Законі України «Про автомобільний транспорт» зазначено, що «основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики» [102].

Відповідно до Повітряного кодексу України «держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство інфраструктури України з Комітетом з використання повітряного простору України за такими напрямками:

- забезпечення розвитку цивільної авіації;
- нагляд за безпекою польотів повітряних суден;
- сертифікація, реєстрація та ліцензування;
- регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху;

- захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність тощо» [270].

До арсеналу форм державного регулювання економіки відноситься адміністративно-правове та економічне регулювання. Адміністративні методи регулювання на транспорті полягають у:

- організації дорожнього руху, в тому числі через обмеження кількості транспортних засобів виходячи з пропускної спроможності дорожньої мережі;
- контролю над цінами (економічні методи прямого впливу);
- квотуванні викиду шкідливих речовин в атмосферу, тобто регламентація технічного стану транспортних засобів;
- забороні діяльності через позбавлення ліцензії, у разі порушення нормативних приписів, тобто ліцензування та сертифікація;
- організації необхідного рівня кількісного та якісного обслуговування населення підприємствами транспорту [27, с. 194].

Інструменти економічного регулювання ґрунтуються на координації ринку транспортних послуг через балансування попиту та пропозиції, конкурентної боротьби. У транспортній галузі виділяють основні економічні інструменти:

- використання коштів податкового регулювання;
- встановлення мінімального розміру оплати праці;
- пряме встановлення цін на надавані послуги і лімітування підвищувальних коефіцієнтів, примус до виконання наданих пільг на проїзд;
- фінансування науково-дослідних розробок;
- диференційована 100 кредитна політика;
- конкурентний розподіл державного та регіонального замовлення та відповідних бюджетних дотацій;
- державні замовлення на обслуговування серед приватних підприємців;

- фінансова підтримка розвитку пасажирського транспорту бюджетами різного рівня, включаючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії тощо [187, с. 30].

У свою чергу, економічне регулювання може бути представлено у двох формах і носить автоматичний і безадресний характер: пряме регулювання припускає використання фінансів, податкових і бюджетних методів, що включають різного роду дотації та доплати зі спеціальних фондів державного, регіонального та місцевих рівнів, а також пільгові кредити. Непряме регулювання задіє економічні інтереси і стимули, що впливають на економічну поведінку господарюючих суб'єктів і споживачів, а не сам фізичний процес виробництва і споживання.

Використовуючи комплексний підхід, виокремимо функції державного управління транспортною галуззю (рис. 1.7).

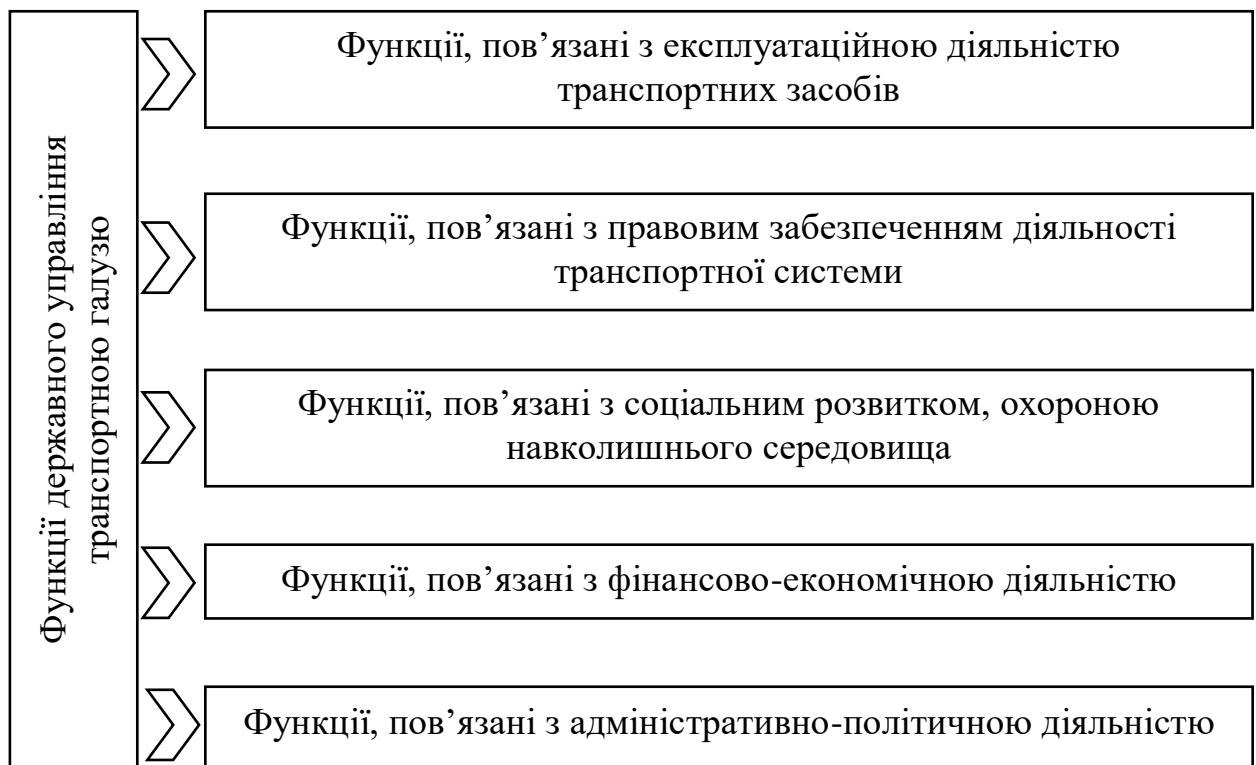


Рис. 1.7. Функції державного управління транспортною галуззю *

**узагальнено автором*

1. Функції пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів, до яких належать:

- діяльність підприємств, установ та організацій всіх видів транспорту, дорожнього господарства та їхніх об'єднань;
- підготовка і спрямування рухомого складу транспортних засобів відповідно до планів перевезень і укладених договорів;
- формування і затвердження графіка руху всіх видів транспорту;
- купівля, модернізація та капітальний ремонт рухомого складу і контейнерів.

2. Функції, пов'язані з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи:

- підготовка та узгодження правил перевезень вантажів, технічні умови навантаження і кріплення вантажів, правила перевезення багажу, вантажобагажу і пошти. Правила дорожнього руху, правила надання послуг, інші нормативні акти, пов'язані з забезпеченням на транспорті норм санітарного стану і гігієни, безпеки руху транспортних засобів, охорони праці та пожежної безпеки, сертифікації і технічної експлуатації рухомого складу, правил поведінки громадян на транспорті та їх безпеки;
- статuti, контракти, договори учасників транспортного процесу.

3. Функції, пов'язані з соціальним розвитком, охороною навколишнього середовища:

- впровадження галузевих програм наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, досягнень науки і техніки та нових технологій;
- активізація заходів, спрямованих на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників транспорту, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;
- розробка та здійснення заходів, спрямованих на зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

4. Функції, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю:

- розвиток національного та регіонального ринку транспортних послуг, формування організаційних структур усіх форм власності та господарювання;

- розробка та затвердження єдиної тарифної та цінової політики на транспорті, організація проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів, здійснення інноваційної та інвестиційної політики.

5. Функції, пов'язані з адміністративно-політичною діяльністю:

- становлення єдиної транспортної системи України, створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури транспортного комплексу і дорожнього господарства України;

- впровадження напрямів реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, підготовка пропозицій про укладення міжнародних договорів;

- організація та забезпечення мобілізаційної підготовки і цивільної оборони на транспорті, розробка заходів на час ліквідації наслідків аварії, стихійного або іншого лиха.

Слід додати, що пряме економічне регулювання передбачає використання різноманітних форм безповоротного фінансування галузі та організацій. Це субвенції, або прямі субсидії, які включають в себе дотації та доплати з бюджетів різних рівнів на компенсацію доходів виконавцям послуг. Сюди необхідно віднести пільгові кредити, податкові пільги, лізинговий інструментарій для відновлення зношеної виробничо-технічної бази транспорту. До непрямих форм відносяться важелі податкової, амортизаційної, митно-тарифної політики.

Головне завдання держави у сфері інноваційного розвитку транспортної галузі полягає у створенні умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної та регіональної економіки і якості життя населення через забезпечення доступу до безпечних і сучасних

транспортних послуг, перетворення географічних особливостей регіонів на їх конкурентні переваги.

Міністерство інфраструктури України, спеціально уповноважені органи виконавчої влади та місцеві ради наділені повноваженнями щодо державного регулювання транспортної галузі країни і регіонів. Міністерство інфраструктури є центральним органом, який забезпечує управління транспортом на території всієї держави. Міністерство реалізує державну політику в області транспорту і дорожнього господарства; сприяє структурній перебудові економіки; здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом; несе відповідальність за його розвиток; координує роботу об'єднань, установ, підприємств і організацій залізничне, морське, річкове, авіаційне, автомобільне і дорожнє господарства, які входять в сферу його управління [187, с. 30].

Стратегічні пріоритетні напрями розвитку транспортного сектора України на період до 2030 р. «на сучасному етапі соціально-економічного розвитку країни визначено положеннями чинної оновленої Національної транспортної стратегії України, яка розроблена та прийнята Міністерством інфраструктури України, а саме:

- пріоритетний напрям 1: Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- пріоритетний напрям 2: Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- пріоритетний напрям 3: Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- пріоритетний напрям 4: Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція» [283].

Відповідно до Закону України «Про інноваційну діяльність» державне регулювання інноваційної діяльності здійснюється шляхом:

- визначення і підтримки пріоритетних напрямів інноваційної діяльності державного, галузевого, регіонального і місцевого рівнів;

- формування і реалізації державних, галузевих, регіональних і місцевих інноваційних програм;
- створення нормативно-правової бази та економічних механізмів для підтримки і стимулювання інноваційної діяльності;
- захисту прав та інтересів суб'єктів інноваційної діяльності;
- фінансової підтримки виконання інноваційних проектів;
- стимулювання комерційних банків та інших фінансово-кредитних установ, що кредитують виконання інноваційних проектів;
- встановлення пільгового оподаткування суб'єктів інноваційної діяльності;
- підтримки функціонування й розвитку сучасної інноваційної інфраструктури [107].

В Україні формування нормативно-правової бази наукової, науково-технічної, інноваційної діяльності транспортної галузі незавершене і позбавлене системного підходу, що підтверджує відсутність цілеспрямованої, послідовної державної політики і стримує створення інноваційної інфраструктури. Водночас, нормативно-правова база інноваційного розвитку транспортної галузі є фрагментарною, суперечливою і неповною мірою відповідає засадам економіки, «що ґрунтується на знаннях». До цього часу відсутні: достатня ефективність захисту прав інтелектуальної власності; не створені правові умови для функціонування венчурного капіталу як ринкового інституту; процедури створення окремих суб'єктів інноваційної діяльності безпідставно ускладнені. Відсутні також законодавчо встановлені критерії інноваційності проектів і розмежування інвестиційних та інноваційних проектів. Недостатньо внормовані питання об'єктивної експертизи та конкурсних засад у бюджетному фінансуванні наукових, науково-технічних, інноваційних програм і проектів.

В сучасних умовах регіональний аспект формування моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є актуальним питанням української спільноти. Перспективним

вектором забезпечення розвитку регіону та зростання його конкурентоспроможності є впровадження науково-технічних розробок в діяльність транспортних підприємств, формування політики сталого розвитку регіону в напрямку адаптації інновацій в систему управління.

Соціально-економічний, виробничий, техніко-технологічний розвиток становлять регіональну сукупність, яка, враховуючи зовнішні і внутрішні фактори впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень (рис. 1.8), напрями інноваційної регіональної політики та інструменти механізму управління транспортною галуззю формує модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень.



Рис. 1.8. Фактори впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень*

* розроблено автором

Визначені фактори, їх взаємозв'язок формують особливості інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень окремого регіону та сприяють розвитку найбільш ефективної моделі його реалізації. Значний вплив на регіональний інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень відіграє інноваційний потенціал регіону, який за словами Куцай Н.С., являє собою оптимальне поєднання сукупності ресурсів: кадрових, науково-дослідницьких, матеріально-технічних, ринкових, політико-правових, інформаційних, фінансових, які максимально уможливають їх використання для успішного соціально-економічного зростання регіону та підвищення якості життя його населення [166].

Так, Стеченко Д.М. пропонує таку систему організаційно-методичних принципів регіонального управління (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Принципи регіонального управління транспортною галуззю*

* узагальнено автором за джерелом [327, с. 10]

Сучасні підходи до формування системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень на регіональному рівні та методи і принципи державного регулювання процесів соціально-економічного, техніко-технологічного, виробничого забезпечення є об'єктивною необхідністю умов сьогодення.

Формування системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень ґрунтується на:

- регіональна економічна система має складну структуру;
- складові елементи регіональної економічної системи вимагають для управління розробки специфічного механізму управління;
- механізми повинні бути взаємно несуперечливі.

Управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень на регіональному рівні опирається на систему принципів, що відображають об'єктивні закономірності регіонального інноваційного розвитку.

Розробка принципів управління регіонального управління транспортною галуззю ґрунтується на науковому пізнанні об'єктивних закономірностей управління в цілому. Зважаючи на те, що регіональна інноваційна політика спрямована на вирішення комплексу взаємозалежних проблем і завдань, її необхідно розглядати як цілісну систему інструментів, які використовуються на основі єдиних цільових настанов і науково-методологічних підходів і принципів.

Інноваційну регіональну політику можна визначити як систему заходів, напрямків діяльності держави, які ставлять перед собою мету створення комплексного механізму підтримки інноваційної діяльності, підвищення конкурентоспроможності наукоємної продукції через систему інституціональних перевтілень, розробок і удосконаленню нормативно-правової бази та розвитку інфраструктури інноваційного процесу на регіональному рівні. Найбільш дієвими інструментами державної інноваційної політики виступають:

- державні цільові програми;

- програми технологічного розвитку, що формуються для вирішення галузевих завдань, технологічному переозброєнню галузей господарства, що надають максимальний ефект економіки в цілому;

- окремі інноваційні проекти високого ступеню комерціалізації.

Наявність фінансових стимулів для впровадження інновацій в регіоні зв'язано з наступним фактором інноваційного розвитку регіону, інноваційною політикою місцевих органів влади. Місцеві органи влади формують інноваційну політику розвитку регіону у вигляді Регіональної програми інноваційного розвитку на довгостроковий період, яка спрямована на сприяння найбільш повній реалізації інноваційних ресурсів регіону через систему функцій регіональних органів влади:

- акумулювання вільних коштів за рахунок оптимізації управління бюджетом, його планування та виконання, підтримка структурної збалансованості доходної та витратної частин бюджету;

- сприяння кооперації та взаємодії різноманітних суспільних інститутів в здійсненні інновацій: банків, підприємницького сектора, науково-дослідних інститутів, вузів тощо; організація постійно діючих науково-технічних салонів, ярмарок, виставкових комплексів зі стендами нових розробок наукових установ, нової продукції підприємств, бізнес-планів інноваційних пропозицій;

- координація інноваційної діяльності в регіоні через формування власної інноваційної стратегії розвитку кожного регіону обласного рівня, а в рамках області – адміністративного району, міста;

- розробка та використання системи обов'язкових відрахувань частини прибутку добувних галузей, які використовують ресурси регіону, для створення фонду екологічних інновацій;

- стимулювання інновацій шляхом розміщення в технопарках чи на підприємствах бізнес-інкубаторів державних замовлень від регіональної адміністрації;

- ініціювання створення регіональних інноваційних структур місцевою владою, надання їм юридичних, консультаційних, ділових послуг, допомога в пошуку партнерів, укладання угод під гарантії регіональних органів влади, захист інтересів наукових організацій при тимчасовому наданні обладнання та приміщень в оренду;
- здійснення кадрового забезпечення інновацій шляхом тренінгів, семінарів;
- регулювання інноваційного підприємництва шляхом різного роду регіональних преференцій (податкових пільг, цільових субсидій, звільнення від місцевих платежів, кредитних гарантій) [330].

Фінансова підтримка інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону є одним з важливих факторів стимулювання його формування. Зважаючи на те, що джерелом власних коштів транспортних підприємств, що спрямовуються на інноваційну діяльність, є прибуток, то зрозуміла причина низького рівня інноваційної активності. Більшість транспортних підприємств працює збитково, а ті, що отримують прибуток, не ризикують ним, адже інноваціям притаманий високий рівень ризику.

Зарубіжний досвід свідчить, що, наприклад, в США, де законодавчо визначено, що пенсійні фонди повинні інвестувати принаймні 15% доходів у практичну економічну діяльність, створюються умови для потужного фінансування венчурних фондів [60, с. 140].

Одним з інструментів стимулювання інвестицій у науково-технологічну сферу є дослідницький податковий кредит–зменшення суми нарахованого податку на прибуток, що надається суб'єкту господарювання в обсязі, що дорівнює встановленому відсотку від обсягу витрат суб'єкта господарювання на НДДКР у поточному році, який не перевищує встановленого відсотка річного прибутку підприємства. В Японії промислові компанії мають право зменшення податку на прибуток у розмірі 7% інвестицій у передову техніку та технології. У Канаді аналогічна знижка коливається від 7% до 20%. У

Бельгії дозволено зменшувати оподатковуваний прибуток на 13,5% інвестиційних витрат для малих і середніх компаній і у стовідсотковому обсязі інвестиційних витрат, пов'язаних із нововведеннями для всіх компаній. У Голландії з оподатковуваного прибутку можна відраховувати частину інвестиційних витрат – близько 20-25%. За останні роки уряд Індії з метою поживлення інвестицій в інновації впровадив кілька змін у системі оподаткування. Однією з найважливіших змін було вилучення з прибуткового податку доходів з експорту програмного забезпечення, а також звільнення програмного забезпечення і пов'язаних послуг від податку на продаж [59, с. 20].

Основним завданням у процесі формування мультимодальної системи перевезення є комплексний розвиток усіх її підсистем та елементів. Використовуючи системний підхід, мультимодальну систему доставки вантажів розглядаємо як складову підсистему транспортної галузі, що складається з:

- мультимодальної транспортної мережі (всі види транспорту, що забезпечують мультимодальне перевезення);
- мультимодальних (міжнародних) транспортних коридорів;
- об'єктів мультимодальної транспортної інфраструктури (мультимодальні транспортні вузли) [317, с. 116].

Економічна категорія «логістика» трактується науковцями в різних аспектах, а саме:

- логістика є складовою загальної теорії управління;
- особливістю логістики є її здатність управляти потоковими процесами, забезпечувати організацію раціонального управління ними з метою виявлення резервів управління у вигляді додаткових доходів і прибутку підприємства та інших ринкових структур;
- особливістю логістики є її призначення для реорганізації форм і методів управління потоковими процесами з метою виявлення та

використання додаткових резервів за рахунок продуктивних факторів і джерел [38, с. 20].

Ефективність реалізації механізму управління транспортною галуззю в системі мультимодальних перевезень визначається використанням логістичного підходу до процесу перевезень вантажів. Основним завданням при плануванні та здійсненні мультимодальних перевезень вантажу є оптимальний вибір того чи іншого виду транспорту залежно від критеріїв, що забезпечують виконання умов за низкою індикаторів (рис. 1.10).



Рис. 1.10. Критерії логістичного підходу до транспортування в системі мультимодальних перевезень*

* сформовано автором

В процесі дослідження ми визначаємо поняття «логістика» як сукупність методів та засобів оптимізації та ефективності технічного, технологічного та економічного планування функціонування транспортної галузі як господарської системи певної території. Це сприятиме економічній зацікавленості всіх учасників транспортного процесу, використанню єдиних систем планування з метою задоволення оптимізаційних рішень при

перевезенні вантажу. За допомогою технічного планування обґрунтовуються та узгоджуються технічні характеристики транспорту. Узгодженість параметрів дозволяє застосовувати мультимодальні перевезення, використовувати контейнерні, пакетні перевезення та поєднувати декілька видів транспорту під час одного перевезення. Технологічне планування забезпечує застосування єдиної технології перевезення, безперевантажувальне сполучення, мультимодальні технології і методики переміщення. В свою чергу, економічне планування забезпечує моніторинг кон'юнктури ринку транспортних послуг, формування тарифної сітки, розробку та узгодження планів-графіків тощо. Відтак, сутність транспортної логістики полягає в забезпеченні «мінімуму-максимуму» процесу перевезень: переміщення максимально можливої кількості об'єктів перевезення за мінімальний проміжок часу, з максимальною швидкістю за найменших витрат на можливу найбільш коротку відстань з вибором ефективного виду транспорту. Транспортна логістика є актуальною як фундаментальний підхід зростання ступеня формування транспортної інфраструктури.

Проблемними питаннями підвищення рівня розвитку транспортної логістики регіону є:

- розробка екологічних норм граничних викидів шкідливих речовин транспортом;
- усунення перешкод безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення;
- значна зношеність транспортних засобів;
- труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту при реалізації логістичного ланцюга.

Взаємодія різних видів транспорту полягає в узгодженості операцій на різних видах транспорту, що беруть участь у загальному перевізному процесі вантажів і пасажирів. Злагоджений розвиток сприяє створенню регіональних транспортно-логістичних центрів з мультимодальних перевезень, які

виконують безліч функцій, включаючи митне оформлення, складування, розподіл, крос-стикування, а також різні додаткові послуги.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було зумовлене високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків. Зростаюча конкуренція між товаровиробниками примушувала їх шукати додаткові можливості для зниження транспортного складника в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дали змогу у результаті знизити транспортний складник у кінцевій ціні товару до 10–12%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги – на 10–30% [174, с. 167].

В Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30%. А всього загальний обіг європейського ринку логістичних послуг досягає понад 600 млрд. євро. З них близько 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки щороку реалізується логістичними компаніями. Вивчаючи досвід найбільш розвинених європейських транспортно-логістичних центрів, можна відмітити, що там спостерігається висока роль держави у плануванні, інвестуванні та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому найбільш ефективними є саме ті з них, щодо яких сприяння держави є найбільшим.

Найбільшого розвитку транспортно-логістична інфраструктура отримала в Німеччині. Центри транспортної логістики у цій країні формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній та розв'язок. Більшість із них розрахована на паралельне використання автомобільного та залізничного транспорту, є також трьохмодульні логістичні центри [349].

У Німеччині функціонує два типи логістичних центрів: логістичні центри приватної власності та логістичні центри міської комунальної власності. 80% усіх логістичних центрів Німеччини розміщують поблизу залізничних магістралей, вони є об'єктами інфраструктури залізниць (Deutsche Bahn AG) і забезпечують левову частину інвестицій в розвиток цієї інфраструктури. Окрім того, близько 75% логістичних центрів мають сполучення із транспортом загального користування, 60% – використовують у своїй діяльності комбінований транспорт. Такі крупні німецькі транспортні вузли, як м. Бремен та м. Любека, мають пряме сполучення з водним транспортом, а м. Гамбург – з водним і повітряним транспортом [265, с. 176].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG («Німецькі залізниці»); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування за конкретними інвестиціями; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС.

Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та/або інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; містом/муніципалітетом; асоціаціями та спілками. Державний сектор бере

участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [341, с. 10].

Транспортно-логістичні центри Франції формувалася в межах проекту з удосконалення транспортної системи Парижу шляхом концентрації логістичних послуг на периферії. Для французької моделі розвитку транспортно-логістичних центрів характерним є те, що її планування, розвиток та управління здійснюється винятково приватними інвесторами, які повністю забезпечують створення і функціонування цих об'єктів інфраструктури. Нині найбільшими інвесторами ринку логістичної інфраструктури Франції є компанія «Garonor SA», що належить американській інвестиційній компанії «ProLogis», та компанія «Sogaris SA», яка знаходиться в розпорядженні держави та муніципалітетів [162, с. 11].

Британська модель розбудови транспортно-логістичних центрів пов'язана з будівництвом тунелю під Ла-Маншем та передбачала створення 10 інтермодальних терміналів і логістичних центрів для обслуговування промислових районів. Ініціатором їх формування виступала дочірня компанія Британських залізниць «Rail freight Distribution». З приватизацією Британських залізниць відбулася зміна концепції формування транспортно-логістичних центрів у Великобританії, основою якої стали інтермодальні термінали та системи грантів на залізничні перевезення вантажів. Це сприяло розвитку особливої форми фінансування проектів розбудови транспортнологістичних центрів, у межах якої існувало дві основні схеми бюджетного фінансування: гранти на об'єкти вантажної інфраструктури та гранти за доступ до залізничної колії.

Перша схема виділення бюджетних коштів дає змогу покрити витрати на створення інфраструктурних об'єктів з обробки залізничних вантажів. За допомогою неї здійснювалося і відновлення наявних пунктів обробки вантажів. Друга схема дає змогу компаніям здійснювати виплати за користування залізничною інфраструктурою. За оцінкою експертів проекту «Європлатформа», більшість об'єктів ТЛІ Великобританії являють собою

розподільчі центри, що забезпечують інтермодальний зв'язок, а загалом модель їх розвитку характеризується низькою ефективністю через відсутність загальної політики розбудови та підходів до планування цих об'єктів інфраструктури [337, с. 30].

У КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі (Free Trade Zones) регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії тощо [349].

Світовий досвід вказує на те, що більшість транспортно-логістичних кластерів формуються у виробничо-транспортно-споживчих вузлах спільно з мультимодальними термінальними комплексами.

Розвиток бізнесу в провідних країнах світу призводить до вдосконалення логістичних концепцій та технологій. Основною з них є SCM – Supply chain management (управління ланцюгом поставок), яка направлена на орієнтацію логістичної мережі на клієнта; уважне спостереження за ринковим попитом, на основі якого планується вироблення продукції; стратегічне планування поставок; розроблення стратегії ланцюга постачання; використання методів залучення нових каналів розподілу. Недоліки: вартість рішення, дорога підтримка, тривалість впровадження, врахування не всієї специфіки галузі та автоматизація не всіх процесів у повному обсязі [336, с. 36].

Важливе місце в логістиці займають інформаційні технології транспортування. Основними технологіями в управлінні транспортування є системи управління транспортом та системи відбору вантажоперевезень. Transportation Management System (TMS) – Система управління транспортом. Частина структури Supply Chain Management. Така система забезпечує розрахунок вартості перевезення різними видами транспорту, агрегує митні витрати і дані про вантажнорозвантажувальні роботи, відстежує строки перевезень. Одне із завдань системи: за запитом менеджера миттєво видати

інформацію про те, де знаходиться вантаж, які терміни його доставки. Gonrand – Система підбору вантажоперевезень. Одним із завдань інформаційної системи Gonrand є збір інформації про наявність вантажу. Перевізник дає заявку про вільні провізні можливості і напрям перевезення. Інформація заноситься в базу даних. Інформація про вантажі надходить у систему безперервно. Система дозволяє групувати вантажі за відправниками, одержувачами, кількістю місць і видає інформацію про відправлення, найменування вантажоодержувача, номери автомобіля, замовника, код департаменту і суму відправлень по департаментам [268, с. 24].

Videotrans – Бельгійська система підбору вантажоперевезень. Призначена для інформаційного обслуговування підприємств транспорту, які можуть отримувати довідки і вводити інформацію про наявність у їх розпорядженні транспортних засобів або товару для доставки.

СТС – Швейцарська система підбору вантажоперевезень. Надає для експедиторів інформацію про наявність вантажів, типи автомобілів, маршрути найбільш раціонального руху, адреси транспортних фірм, що мають у наявності вільний рухомий склад тощо. Для перевізників система надає таку інформацію: можливість завантаження вантажем, адреса відправника, місце і час завантаження, час прибуття з вантажем, адреса одержувача та інші дані.

Espace Cat – Французька система підбору вантажоперевезень. Повідомляє користувачеві параметри перевезених вантажів і схеми їх розміщення в кузові транспортного засобу, представляючи ці дані у вигляді тривимірних графіків. Система обчислює параметри оптимальної упаковки. Володіючи модульною структурою, вона досить легко пристосовується до вимог користувачів [127].

У результаті дослідження основних технологій в управлінні транспортування визначено, що найефективнішою системою управління транспортом є Transportation Management System, а системою відбору вантажоперевезень Gonrand.

Таким чином, актуалізація наукової проблеми інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону полягає в формуванні дієвого механізму системи управління, яка використовуючи логістичний підхід, направлена на задоволення потреб споживачів у транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності галузі шляхом запровадження організаційно-технічних та технологічних рішень адміністративного та комерційного характеру, що істотно поліпшують структуру та якість транспортних послуг та забезпечують ефективне функціонування транспортної галузі певної території.

Висновки до розділу 1

1. Встановлено, що розвинена транспортна галузь формує передумови динамічного соціально-економічного розвитку регіонів і є підґрунтям для територіального розподілу праці. Розвиток мультимодальних перевезень забезпечить якісні зміни в транспортній галузі України при ефективному впровадженні сучасних технологій в процесі перевезення вантажів, використовуючи логістичні теорії та методи.

2. В процесі дослідження визначено транспортну галузь регіону в системі мультимодальних перевезень як складну міжгалузеву систему управління, яка представляє собою сукупність транспортних засобів, підприємств і організацій, інфраструктурне забезпечення, та спрямована на задоволення потреб суб'єктів господарської діяльності у перевезеннях вантажу, що одночасно виконується декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором в межах певної територіально-адміністративної одиниці.

3. З'ясовано, що ефективним напрямом функціонування транспортної галузі України та її регіонів є перехід на інноваційний тип розвитку, який ґрунтується на постійному оновленні, вдосконаленні, модернізації всіх складових соціально-економічної системи та форм їх взаємодії. Інноваційний

тип розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень характеризується впровадженням прогресивних організаційних рішень в систему управління тощо.

4. Використовуючи комплексний підхід до трактування дефініції «інновація», виокремлено такі її характерні риси, як: ефективна зміна об'єкту, процесу; практичний результат з точки зору діяльності суб'єкта господарювання; вироби, технології організація виробництва, управління як предмет змін; засіб реалізації цілей розвитку суб'єкта, результатом чого є підвищення ефективності його діяльності. В умовах мінливого середовища діяльності транспортної галузі та плинності технологічних змін саме інновації є головною умовою економічного зростання підприємств галузі, а інноваційний вектор розвитку – необхідним інструментом формування конкурентних переваг.

5. Регіони мають низку специфічних особливостей: економіко-географічне положення, ґрунтово-кліматичні умови та природні ресурси, спеціалізація і концентрація виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг, рівень розвитку господарських взаємозв'язків з іншими територіями, рівень життя населення, екологічна ситуація та використання екологічно безпечних технологій, які безпосередньо враховуються при розробці механізму реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі. Важливою регіональною особливістю, яка визначає ступінь ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі є географічне положення регіону, яке, в першу чергу, визначає розташування транспортних шляхів сполучення залізничним, автомобільним, водним, повітряним транспортом та транспортних вузлів.

6. Інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень розглядатимемо як процес спрямованої закономірної зміни стану соціально-економічної системи, джерелом якого є науково-технічні, організаційно-комунікаційні, фінансово-економічні інновації, що створюють якісно нові можливості для одночасного

перевезення вантажу декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором на ринку транспортних послуг з метою забезпечення задоволення потреб споживачів та підвищення конкурентоспроможності галузі у мінливому середовищі з урахуванням специфічних регіональних особливостей певної території.

7. Визначено, що пріоритетним вектором інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є розробка та впровадження науково обґрунтованої структурної організації раціональної побудови системи управління галуззю. Соціально-економічний, виробничий, техніко-технологічний розвиток становлять регіональну сукупність, яка, враховуючи зовнішні і внутрішні фактори впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, напрями інноваційної регіональної політики та інструменти механізму управління транспортною галуззю формує модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень.

8. Актуалізація наукової проблеми інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону полягає в формуванні дієвого механізму системи управління, яка використовуючи логістичний підхід, направлена на задоволення потреб споживачів у транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності галузі шляхом запровадження організаційно-технічних та технологічних рішень адміністративного і комерційного характеру, що істотно поліпшують структуру, якість транспортних послуг, забезпечують ефективне функціонування транспортної галузі певної території.

Результати дослідження, висвітлені в данному розділі, опубліковані у працях [189, 191, 199, 202, 204, 212, 218, 219, 220, 225].

РОЗДІЛ 2

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ

2.1. Методологічний інструментарій оцінки рівня інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень

Важливим завданням розробки обґрунтованої стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону є формування методологічного базису дослідження визначеної гіпотези, який складається з широкого спектру підходів, принципів, методів, критеріїв та індикаторів. Система методів, критеріїв та індикаторів, які використовуються при оцінці стану і рівні інноваційного розвитку транспортної галузі, формують авторську методику дослідження, характерною рисою якої є вплив регіональних особливостей (природних, географічних, виробничо-споживчих тощо) та специфіка функціонування системи мультимодальних перевезень.

Специфічні особливості регіонів здійснюють вплив на показники динаміки обсягів перевезень вантажу, структуру вантажообігу, напрям вантажопотоків. Слід зазначити, що залежно від умов природного середовища відбувається розміщення шляхів і експлуатація транспортних засобів.

За висловлюванням академіка М. Згуровського, в сучасних умовах актуальною є проблема об'єктивності оцінки майбутнього, що не можна інтерпретувати як продовження минулого, і майбутнього, що набуває принципово нових форм і структур [114, с. 18].

Виклики й загрози, що періодично виникають в умовах трансформаційної економіки, зумовлюють необхідність наукового передбачення на об'єктивних засадах хоча б приблизних сценаріїв того, що може відбутися в майбутньому, є необхідним для формування раціональної

та безпомилкової стратегії розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень [114, с. 24].

Досягти цього можна за допомогою сценарного підходу й економіко-математичного моделювання. Головним завданням наукових досліджень є створення нових концептуальних підходів, побудованих на принципах системного підходу, що об'єднують теоретичні положення різних економічних теорій, формування нових методологічних підходів до оцінювання діяльності і інноваційності розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону.

Згідно з системним підходом кожний об'єкт дослідження представлений як підсистема системи вищого рівня, що призводить до виникнення відособлення системи, встановлення її меж. Взаємодія елементів системи і всередині системи, і із зовнішнім середовищем забезпечується завдяки здійсненню комплексу зв'язків, різноманітність яких настільки ж велика, як і властивостей самої системи та середовища. При цьому у процесі аналізу й синтезу систем досліджуються лише найбільш суттєві зв'язки. Побудова моделі системи починається з розробки моделі первинних елементів, з яких безпосередньо складається система. Для методологічного дослідження сучасних форм моделювання складних динамічних систем особливо важливим є принцип єдності загальних рис цього методу і специфічних особливостей використання моделей [335, с. 249].

Поряд з системним підходом, пріоритетне місце в процесі дослідження оцінки функціонування транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону займає логістичний підхід до процесу перевезень. Суть логістичного підходу полягає в забезпеченні «мінімуму-максимуму» процесу перевезень: переміщення максимально можливої кількості об'єктів перевезення за мінімальний проміжок часу, з максимальною швидкістю за найменших витрат на можливу найбільш коротку відстань з вибором ефективного виду транспорту. Транспортні засоби пов'язують між собою споживачів, виробників, посередників, фірми, підприємства, окремі

економічні райони. Тому основною задачею, яка визначається при плануванні та здійсненні перевезення, є оптимальний вибір того чи іншого виду транспорту залежно від критеріїв, які забезпечують виконання умов за низкою показників. До таких критеріїв включають: обсяги вантажу, що перевозиться; термін доставки та швидкість руху; гарантованість збереження вантажу та надійності перевезень; дальність перевезень; пропускна здатність шляхів сполучення; місткість рухомого складу; витрати на перевезення; необхідні капітальні вкладення; механізація навантажувально-розвантажувальних робіт [378, с. 16].

Застосування логістичного підходу до проектування розвитку транспортної галузі регіону передбачає рішення наступних завдань:

- постановку цілей розвитку і знаходження їх оптимального поєднання;
- визначення шляхів і засобів досягнення цих цілей через виявлення зв'язків і дослідження взаємодії факторів та аналізованих об'єктів в кількісній формі;
- формування цілей і засобів їх досягнення враховуючи потребу та обмеженість в ресурсах.

Головними інструментами логістичного підходу є аналіз та синтез. Аналіз дозволяє виявити найбільш суттєві фактори, дає їх характеристику, кількісну оцінку взаємодії один з одним, визначає їх вплив на параметри досліджуваної системи. Синтез забезпечується в процесі розробки і функціонування формалізованої моделі досліджуваних параметрів системи. Логістичний підхід передбачає системність, цілісність, оптимізацію сумарних витрат, єдність проектування та реалізації проектів.

В процесі дослідження використовуються аналітичні і статистичні підходи. Однак, перевага надається аналітичним підходам, які забезпечують більшу точність та встановлюють причинно-наслідкові зв'язки між ендогенними й екзогенними параметрами. При неможливості встановити функціональні взаємозв'язки між показниками використовується статистичний підхід, який встановлює усереднену закономірність між

ендогенними та екзогенними параметрами і не забезпечують точної відповідності в кожному окремому випадку. Оптимізаційний підхід реалізується через визначення кількісних оцінок і встановлення залежності між окремими складовими транспортно-логістичної системи за допомогою економіко-математичних та статистичних методів обробки інформації. В свою чергу, економіко-математичні методи поділяються на: методи кореляційно-регресійного аналізу; методи математичного програмування в економічному аналізі; економетричні (матричні) методи економічного аналізу.

Згідно з маркетинговим підходом, який представляє собою аналіз поточних потреб споживачів транспортних послуг, стратегічне освоєння транспортного ринку, прогнозування розробки послуг, формування конкурентних переваг будується стратегія інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. При використанні даного підходу пріоритетами вибору критеріїв формування потенціалу є підвищення якості транспортних послуг відповідно до потреб споживачів та оптимізація витрат на транспортування вантажів за рахунок зменшення їх статей. Використання функціонального підходу дозволяє найбільш повно задовольнити потреби споживачів транспортних послуг та забезпечити стійку конкурентну перевагу.

Доцільним вважаємо використання інфраструктурного підходу при визначенні перспективного розвитку транспортної галузі. Згідно з цим підходом враховується вплив рівня розвитку інфраструктури на основі транспортних послуг, які були надані, не були надані або були виконані транспортним підприємством не повною мірою. Локаційний підхід дає змогу проаналізувати доступність транспорту з погляду місця знаходження об'єктів, що створюють попит на перевезення з певного місця відправлення до усіх можливих однаково віддалених від нього місць призначення. Такий підхід враховує не тільки географічну складову, але й рівень пропускнуої спроможності мережі в регіоні.

При розв'язанні наукової проблеми значна увага приділяється методам дослідження (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Методи дослідження транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

* згруповано автором

Формуючи систему показників функціонування підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень доцільно враховувати такі принципи:

- економічні (передбачають єдність спеціалізації та кооперації в межах

певної території, що визначає галузі із найменшими транспортними витратами та галузі з інноваційним потенціалом, які мають найбільшу прибутковість, рентабельність);

- соціальні (полягають в забезпеченні зайнятості населення в транспортній галузі; підвищення рівня і якості життя населення; гармонійного розвитку соціальної сфери та культури національно-територіальних утворень);

- екологічні (полягають у здійсненні усунення шкідливого впливу транспорту на природне середовище; вимоги щодо збереження екологічної рівноваги; прогноз зміни природного середовища під впливом суспільної діяльності; особливості взаємодії суспільно-територіальних, виробничо-територіальних і природно-територіальних комплексів, що зумовлюють екологічні проблеми регіону);

- інфраструктурні (передбачають узгодження мережі регіону із мережею транспортних шляхів країни та міжнародних транспортних коридорів; враховують необхідність забезпечення перспективного розвитку транспортної мережі в межах спеціалізації регіону та його зв'язків у національному та глобальному економічному просторі);

- організаційні (враховують, що регіон є життєздатним конструктом в разі наявності ефективних механізмів та інституцій, що забезпечують розвиток регіону як системи; передбачають зміцнення існуючих і формування нових транспортно-логістичних структур, регіональних інноваційних систем, налагодження міжрегіональної взаємодії на перспективних напрямках розвитку) [335, с. 216].

В процесі дослідження, з'ясовано, що науковці пропонують різні методики вивчення стану та ефективності функціонування транспортної галузі регіону в цілому. Так, наприклад, В.В. Волошин, М.В. Григорович, Е.Ф. Коценко доводять, що дослідження доцільно проводити в два етапи. На першому етапі проаналізувати географічне розташування, природні ресурси, рівень економічного розвитку та галузеву структуру транспортної галузі

регіону. При цьому звернути увагу на розподіл вантажних перевезень між різними видами транспорту, їх динаміку та взаємодію на регіональному рівні. У дослідженні елементів територіальної структури транспортної галузі транспортні вузли вивчаються як елементи територіальної концентрації взаємодії різних видів транспорту. На другому етапі здійснити оцінку особливостей розвитку кожного із видів транспорту регіону у територіальному і функціональному аспектах. Територіальний аспект передбачає моніторинг мережі шляхів сполучення із їх обладнанням, а також пунктів зосередження навантажувально-розвантажувальних робіт і транспортних засобів. За допомогою функціонального аспекту визначається роль кожного виду транспорту у перевезеннях, що залежить від рівня розвитку і структури регіону [56, с. 180].

В свою чергу, Н.І. Коноваловою запропоновано методику вивчення діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі у такій послідовності:

1. Значення транспорту в забезпеченні вантажних та пасажирських перевезень, у розвитку внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків.
2. Історія формування транспортної мережі, етапи розвитку та роль кожного виду транспорту в господарстві регіону на кожному з них.
3. Транспортна система регіону, види транспорту, структура вантажо- та пасажирообігу.
4. Географія шляхової мережі, умови та фактори її розвитку.
5. Географія вантажо- й пасажироперевезень.
6. Якісна характеристика транспорту: склад робочої сили, придатність і ступінь використання транспортних засобів і комунікацій.
7. Екологічні аспекти транспортної проблеми [150, с. 54].

Отже, описані методики оцінки діяльності підприємств транспортної галузі регіону представляють собою сукупність показників, які відображають взаємозв'язок всіх видів транспорту між собою, координацію і технологічну єдність їх роботи.

Зважаючи на пріоритетність саме інноваційного шляху розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону пропонуємо систему факторів впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності діяльності транспортних підприємств, їх інноваційного розвитку (рис. 2.2).

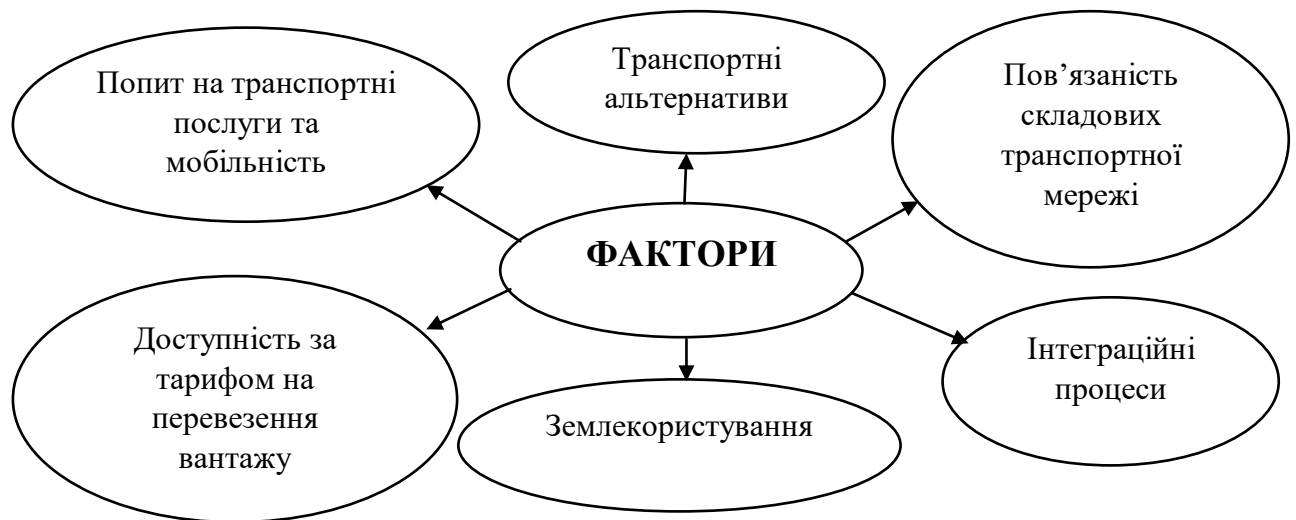


Рис. 2.2. Фактори формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі регіону*

**розроблено автором*

Фактори попиту на транспортні послуги та мобільність формують, використовуючи маркетингові стратегії, транспортні альтернативи, які задовольняють попит, а також залучають споживачів транспортних послуг до більш ефективних способів перевезення вантажу.

Фактори транспортних альтернатив проявляються через покращення рівня безпеки, надійності, доступності за тарифом перевезення та швидкості існуючих транспортних альтернатив.

Фактори інтеграційних процесів характеризуються посиленням зв'язків між різними видами транспорту та місцями призначення.

Фактори доступності за тарифом на перевезення вантажу передбачають розрахунок тарифу на перевезення вантажу відповідно до платоспроможності

регіону.

Фактори пов'язаності складових транспортної мережі проявляються в покращенні пов'язаності різних елементів транспортної мережі для забезпечення оптимальних перевезень різними видами транспорту.

Фактори землекористування здійснюють ефективне планування використання територій регіону для забезпечення оптимального обслуговування споживачів транспортних послуг.

Методика оцінки функціонування транспортної галузі регіону, яку пропонують О.П. Кравченко та Є.П. Медведєв, ґрунтується на достовірній оцінці та визначенні загального рівня ефективності функціонування транспортної галузі регіону за допомогою рекомендованої системи показників, кожний з яких виражається індексом результатів, витрат та ресурсів транспортної галузі [157, с. 50].

Рекомендованою системою показників є сукупність індикаторів, за допомогою яких задаються нормативи. Така система показників поділяється на первинні та вторинні. Первинні – це ті, що отримані в результаті безпосереднього обліку функціонування транспортної галузі регіону (вантажобіг, довжина автомобільних доріг загального користування та інші), вторинні – це ті, що розраховуються (собівартість транспортних послуг, продуктивність праці, фондівіддача, прибуток та інші).

За В.С. Козловим система показників оцінки функціонування транспортної галузі регіону складається з двох груп: інфраструктурні показники регіону (довжина автомобільних доріг загального користування) та показники транспортної роботи регіону (вантажобіг автомобільного транспорту, обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом, вантажобіг залізничного транспорту, обсяг перевезень вантажу залізничним транспортом). Структурно-логічна модель оцінки визначає чотири основні положення:

- формування набору первинних показників, які всебічно характеризують функціонування транспортної галузі регіону;

- розрахунок темпів зростання, який виражає найбільш ефективний режим діяльності транспортної галузі регіону та їх ранжування;
- порівняння фактично упорядкованого темпу зростання з нормативним;
- визначення інтегральної оцінки ефективності функціонування транспортної галузі регіону [143, с. 30].

Проаналізувавши запропоновані методики формування системи показників оцінки та ефективності транспортної галузі регіону, ми дійшли висновку, що відсутній чіткий методичний підхід до складу показників, які визначають діяльність підприємств транспортної галузі регіону. Так, враховуючи критерії, які характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу, тобто оцінки мінімуму витрат на доставку вантажу; строку перевезення вантажу та швидкість доставки; обсягів, способу перевезення вантажів; пропускної та переробної спроможності шляхів сполучення; місткості рухомого складу; високого рівня задоволення потреб споживачів у транспортних послугах регіону пропонуємо систему показників моніторингу стану діяльності підприємств транспортної галузі регіону розподілити на дві групи:

I група – кількісні показники (характеризують стан транспортної галузі регіону):

- обсяг перевезення вантажу (q) – загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту – залізничними вагонами, вантажними автомобілями, річковим та морським транспортом (формула 2.1):

$$q_1 + q_2 + \dots + q_n = \sum q, \quad (2.1)$$

де q_1, q_2, \dots, q_n – кількість вантажу, відправленого відповідно з 1-го, 2-го, ... n-го пункту мережі за певний період часу (тонни).

- вантажообіг (p_l) – загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення за кожною партією вантажу (формула 2.2):

$$p_1 l_1 + p_2 l_2 + \dots + p_n l_n = \sum p l, \quad (2.2)$$

де $p_1 l_1$ $p_2 l_2$... $p_n l_n$ – вантажообіг окремих партій (p_1, p_2 ... p_n) при відповідній відстані їх перевезення (l_1, l_2 ... l_n) (тонно-кілометри).

- середня відстань перевезення однієї тонни вантажу, км та розраховується за формулою 2.3:

$$l_{\text{ср.в.}} = \sum p l l_1 \div \sum p, \quad (2.3)$$

- швидкість доставки вантажів обчислюється за формулою (2.4):

$$V = \sum p l \div \sum p t, \quad (2.4)$$

де $p l$ – вантажообіг окремих партій (p) при відповідній відстані їх перевезення (l) (тонно-кілометри);

$p t$ – сумарний час, витрачений на перевезення вантажів на шляху прямування (тонно-години);

- довжина доріг загального користування, км.

II група – якісні показники (характеризують економічну ефективність функціонування підприємств транспортної галузі регіону):

- собівартість перевезення вантажу – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення. Цей показник обчислюється за формулою (2.5):

$$C = B_v \div \sum p l, \quad (2.5)$$

де B_v – поточні експлуатаційні витрати за розрахунковий період по вантажному руху, грн;

$\sum p l$ – виконаний вантажообіг за розрахунковий період, тонно-кілометри.

Витрати на перевезення вантажу включають у собівартість того звітного періоду, в якому вони виникли, незалежно від дати сплати грошових коштів. Непродуктивні витрати і втрати відображаються в обліку того звітного періоду, в якому вони виникли. Витрати в іноземній валюті на виконання перевезень вантажу відносяться на собівартість у гривнях, згідно з офіційним курсом Національного банку України, що діє на дату здійснення витрат. Слід

відмітити, що особливостями розрахунку собівартості перевезення вантажу на різних видах транспорту є те, що:

- на автомобільному транспорті – витрати, пов'язані з перевезенням вантажів, за винятком витрат на утримання автомобільних доріг;
- на залізничному транспорті поточні витрати входять у собівартість перевезень і складають приблизно 12 – 15% її абсолютної величини;
- на річковому транспорті – витрати, пов'язані з перевезенням, за виключенням витрат на колійне господарство, вантажно-розвантажувальні роботи і підсобно-допоміжні господарства;
- на морському – включають витрати на утримання плавскладу та експлуатацію транспортного флоту [384, с. 292].

До статей витрат, які формують собівартість перевезення вантажу, входять:

- заробітна плата працівникам, що беруть участь в перевезенні вантажу;
- нарахування на заробітну плату працівників, що беруть участь в перевезенні вантажу;
- витрати на паливо, матеріали, запасні частини;
- витрати на поточний ремонт і технічне обслуговування рухомого складу;
- відрахування на амортизацію основних засобів;
- інші загальновиробничі витрати.
- продуктивність праці – показник, який вимірюється в тонно-кілометрах на одного працівника підприємств транспортної галузі, зайнятого на перевезеннях за формулою (2.6):

$$J_t = \sum pl \div R, \quad (2.6)$$

де $\sum pl$ – розрахункові наведені тонно-кілометри за рік;

R – середньооблікова кількість працівників за рік, пов'язаних з перевезенням вантажу, чол.

- трудомісткість праці – показник, який характеризує витрати робочого часу або середню чисельність працівників на виробництво одиниці продукції, розраховується за формулою (2.7):

$$J_t = R \div \sum pl, \quad (2.7)$$

де R – середньооблікова кількість працівників за рік, пов'язаних з перевезенням вантажу, чол.;

$\sum pl$ – розрахункові наведені тонно-кілометри за рік.

- обсяги перевезення вантажів в грошовому виразі (виручка (дохід) від надання послуг підприємствами транспортної галузі регіону), тис. грн;

- рентабельність діяльності підприємств транспортної галузі регіону, %

Ми погоджуємося з науковцями Заблодською І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошиловою І.О., що аналіз ефективності функціонування транспортної системи регіону доцільно визначати на основі двох коефіцієнтів: коефіцієнта Кендала – K_k та коефіцієнта Спірмена – K_s [100, с. 170].

Коефіцієнт рангової кореляції Кендала K_k визначає інтегральну оцінку ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону за формулою 2.8:

$$K_k = 1 - 4 \sum_{i=1}^n m_i \div [n(n-1)], \quad (2.8)$$

де $\sum_{i=1}^n m$ – кількість порушених нормативних співвідношень темпів зростання i -тих показників;

n – число показників у нормативній системі.

Значення чисельника і знаменника формули 2.8 прямо пропорційні числу порушених вимог і відповідно їх загальному числу. Величина коефіцієнта, що розраховується змінюється від -1 до +1. Оцінка +1 відповідає функціонуванню транспортної галузі регіону з найвищою ефективністю. При -1 відбувається погіршення абсолютно всіх показників ефективності. Нульова оцінка ефективності функціонування транспортної системи регіону свідчить про те, що вона в оцінюваному періоді не змінилася порівняно з попереднім [301, с. 180].

Коефіцієнт рангової кореляції Спірмена K_c свідчить про те, що інтегральна оцінка враховує якісний стан та значущість порушених нормативних співвідношень і розраховується за формулою 2.9:

$$K_c = 1 - 6 \sum_{i=1}^n y_i^2 \div [n(n^2 - 1)], \quad (2.9)$$

де y_i – різниця рангів i -го показника у фактичному й нормативному впорядкуванні темпів зростання.

Комплексна оцінка ефективності діяльності транспортних підприємств регіону визначається за формулою 2.10.

$$K_p = [(1 + K_k) + (1 + K_c)] \div 4, \quad (2.10)$$

де K_k – коефіцієнт рангової кореляції Кендала;

K_c – коефіцієнт рангової кореляції Спірмена.

Показники транспортної забезпеченості й доступності відображають рівень обслуговування споживачів транспортних послуг і залежать від довжини мережі шляхів сполучення, їх пропускної й провізної спроможності, конфігурації розміщення транспортних ліній тощо. Такими показниками є:

- територіальний показник густоти мереж, який вимірюється співвідношенням довжини експлуатаційної довжини мережі до 1000 км² площі території;

- комплексний показник густоти мережі, який враховує довжину шляхів сполучення і площу, км.

Для порівняльної оцінки транспортного забезпечення регіону використовується коефіцієнт Енгеля K_e , який характеризує забезпеченість регіону шляхами сполучення та розраховується за формулою 2.11.

$$K_e = L \div \sqrt{(S \cdot P)}, \quad (2.11)$$

де L – довжина всіх транспортних комунікацій регіону, км;

S – загальна територія регіону, км²;

P – чисельність населення регіону, тис. чол.

Коефіцієнт Успенського дозволяє порівнювати транспортне забезпечення різних регіонів з урахуванням території, населення та обсягів виробництва і розраховується за формулою 2.12.

$$K_y = L \div \sqrt[3]{(S \cdot P \cdot Q)}, \quad (2.12)$$

де L – довжина всіх транспортних комунікацій регіону, км;

S – загальна територія регіону, км²;

P – чисельність населення регіону, тис. чол.;

Q – обсяг перевезення вантажів, тис. тон.

Коефіцієнт Гольца K_r виражає чисельність зв'язків між населеними пунктами і розраховується за формулою 2.13

$$K_r = L \div \sqrt{(S \cdot N)}, \quad (2.13)$$

де L – довжина всіх транспортних комунікацій регіону, км;

S – загальна територія регіону, км²;

N – кількість населених пунктів.

Показники якості вантажних перевезень характеризують повноту, швидкість, своєчасність, рівномірність доставки й схоронність вантажів, безпеку перевезень, а також комплексність, доступність обслуговування споживачів транспортних послуг:

- ступінь задоволення попиту за обсягом перевезення вантажів за певний період часу;
- ступінь регулярності перевезень вантажу;
- ступінь виконання встановлених строків доставки вантажів;
- ступінь схоронності перевезених вантажів;
- транспортосемкість валового внутрішнього продукту – інтегрований показник, що залежить від зміни темпів перевізної роботи й стану функціонування транспортної галузі, (тонно-кілометри);
- ступінь зносу й старіння основних засобів – показує рівень працездатності транспорту, %;
- рівень інвестицій у розвиток транспорту – індикатор, що визначає розвиток основних засобів, стійкість роботи транспортних споруджень і навігаційних систем, %.

Відтак, формуючи систему показників ефективності діяльності транспорту, доцільно дотримуватися певних принципів, а саме:

- 1) забезпечення органічного взаємозв'язку критерію та системи конкретних показників ефективності діяльності;
- 2) відображення ефективності використання всіх видів застосовуваних ресурсів;
- 3) можливості застосування показників ефективності до управління різними ланками виробництва на підприємстві (діяльності в організації);
- 4) виконання провідними показниками стимулюючої функції в процесі використання наявних резервів зростання ефективності виробництва (діяльності).

Моніторинг інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень є барометром соціально-економічного розвитку регіону. Інноваційні процеси виникають в результаті відхилення руху транспортної галузі, як соціально-економічної системи, від наміченої траєкторії під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників. Зовнішні чинники залежать від впливу макросередовища (політичні фактори, стан та здійснення інноваційної діяльності на державному рівні, формування інноваційної інфраструктури). На внутрішні чинники безпосередньо впливає ступінь інноваційного розвитку економіки регіону (питома вага регіону в інноваційному розвитку держави, динаміка і структура капітальних інвестицій регіону, розробка та впровадження інновацій регіональними органами влади, інвестиційна привабливість регіону, наявність фінансових, інформаційних та людських ресурсів тощо). Ці чинники тісно пов'язані між собою та формують інноваційну активність (інноваційний потенціал) суб'єктів господарювання.

З метою управління інноваційними процесами транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень доцільний зворотній зв'язок, тобто методи оцінки рівня і ступеня інноваційності в кількісному значенні за кінцевими результатами діяльності. Система показників для оцінки ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень відображає якісні характеристики розвитку

транспортної галузі регіону та відображає узагальнену характеристику розвитку – рівень інноваційності.

Аналіз інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону проводиться в розрізі двох груп систем показників:

- аналіз рівня інноваційного розвитку транспортної галузі регіону;
- аналіз ефективності інноваційної діяльності транспортної галузі регіону

Перша група показників включає: частка транспортних підприємств, які займаються впровадженням інновацій; структура продажу інноваційної продукції (в транспортній галузі продукція - це доставлені в обумовлені строки за призначенням вантажі із збереженням маси та властивостей вантажів); кількість освоєних інноваційних видів продукції; кількість впроваджених нових технологічних процесів.

До другої групи відносяться показники: інноваційна еластичність, інноваційна рентабельність, інноваційна сприйнятливість, інноваційна активність за певний період.

Показник інноваційної еластичності (I_e) визначається як відношення суми валового прибутку від інноваційної діяльності (ВП) до зміни суми витрат на її виконання (В) за формулою 2.14.

$$I_e = (ВП \div В) \cdot 100\%, \quad (2.14)$$

де ВП – сума валового прибутку від інноваційної діяльності в сфері транспортної галузі, тис. грн;

В – сума витрат на інноваційну діяльність в сфері транспортної галузі, тис. грн.

Цей показник показує на скільки відсотків зміниться показник валового прибутку при зміні суми витрат на 1 % і характеризує ефективність функціонування й використання інноваційного потенціалу підприємств транспортної галузі. В випадку, коли коефіцієнт еластичності менший від одиниці, то це свідчить, що збільшення витрат на виконання інноваційної

діяльності в сфері транспортної галузі не призводить до зростання суми валового прибутку. Якщо коефіцієнт інноваційної еластичності більший від одиниці, то збільшення витрат на інноваційну діяльність призводить до ще більшого зростання суми валового прибутку [58, с. 102].

Інноваційна рентабельність (I_p) визначається як відношення прибутковості інноваційної діяльності транспортної галузі $\Pi_{\text{іннов}}$ до витрат на її здійснення $V_{\text{іннов}}$ за формулою 2.15.

$$I_p = (\Pi_{\text{іннов}} \div V_{\text{іннов}}) \cdot 100\%, \quad (2.15)$$

де $\Pi_{\text{іннов}}$ – сума чистого прибутку від інноваційної діяльності в сфері транспортної галузі, тис. грн;

$V_{\text{іннов}}$ – сума витрат на інноваційну діяльність в сфері транспортної галузі, тис. грн.

Інноваційна сприйнятливість $I_{\text{спр}}$ – це здатність інноваційного потенціалу транспортної галузі реагувати на зміну потреб ринку транспортних послуг, зовнішніх умов, а також готовність до сприйняття інновацій і нововведень та розраховується за формулою 2.16.

$$I_{\text{спр}} = (I_{\text{тр}} \div I_{\text{екд}}), \quad (2.16)$$

де $I_{\text{тр}}$ – обсяг інвестицій в інноваційну діяльність транспортної галузі, тис. грн;

$I_{\text{екд}}$ – загальний обсяг інвестицій у всі види економічної діяльності, тис. грн.

Показник інноваційної активності характеризує ефективність інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі, а позитивна динаміка цього показника свідчить про зростаючі потенційні можливості регіону щодо виконання інноваційної діяльності. При цьому цей показник характеризується за допомогою показників якості інноваційної стратегії та рівня мобілізації інноваційного потенціалу [58, с. 104].

Показник якості інноваційної стратегії передбачає гнучкість інноваційної стратегії розвитку транспортної галузі і її відповідність зовнішньому середовищу та потенціалу регіону. Рівень мобілізації

інноваційного потенціалу характеризує здатність залучення всіх елементів інноваційного потенціалу до участі в інноваційній діяльності.

Важливим показником інноваційного розвитку регіону є виручка (дохід) від реалізації інноваційної продукції, який сприяє розрахунку доданої вартості та валового регіонального продукту. Тому ми погоджуємося з думкою Михайличенко К.М., що одним з показників інноваційного розвитку транспортної галузі регіону є кількість наукових та науково-технічних робіт, високих технологій, які використовують транспортні підприємства [235, с. 68].

Запропонована методика аналізу інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону дає змогу розрахувати ефект від впровадження організаційно-управлінських інновацій в транспортну галузь регіону і ґрунтується на використанні системи індикаторів оцінки в кількісному вираженні. Крім того, авторська методика є барометром розвитку інноваційної діяльності транспортної галузі, оскільки дає змогу адекватно оцінювати інформацію щодо прийняття рішень на впровадження інновацій в функціонування транспортної галузі регіону та надати комплексну оцінку інноваційної діяльності галузі при значному скороченні інвестицій в умовах сьогодення.

2.2. Методологія регіонального управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень

Функціонування розвиненої транспортно-логістичної системи, забезпеченої відповідною транспортною інфраструктурою за всіма регіонами країни, сприятиме розвитку багатьох галузей економіки та виступатиме підґрунтям економічного розвитку держави. З метою ефективного розвитку транспортно-логістичної системи регіонів доцільно активізувати такі напрями: державне регулювання логістичних процесів, у тому числі їх правове забезпечення; створення та експлуатація транспортної

інфраструктури за видами діяльності; стимулювання розвитку логістичних проектів за регіонами. Формування якісних транспортно-логістичних систем регіону забезпечує надання повного комплексу транспортних послуг, включаючи мультимодальні перевезення, розробку логістичних схем перевезення вантажів, страхування, забезпечення безпеки перевезень.

Розвиток транспортно-логістичної системи регіону забезпечений оновленням матеріально-технічної бази транспорту; посиленням інформатизації; якісним поліпшенням та розбудовою транспортно-логістичної інфраструктури регіону; розширенням внутрішнього ринку транспортно-логістичних послуг; підвищенням ефективності транспортних перевезень; вдосконаленням митно-тарифної та інвестиційної політики; взаємодією всіх учасників ланцюгів постачань вантажів; розробкою та реалізацією спільних програм розвитку транспортно-логістичних систем регіону.

Дослідження свідчать, що транспортна система не відповідає стандартам та вимогам Європейського Союзу та вирізняється суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання та норм, тому на цьому етапі розвитку транспортно-логістичної системи країни доцільно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у межах політики сусідства та асоціації для розвитку на території України маршрутів Транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів і нових транснаціональних транспортно-логістичних осей.

Першочерговим науковим завданням формування ефективної системи «управління інноваційним розвитком» є визначення сутності та методологічного інструментарію функціонування даної економічної категорії. Дефініція «управління» має своє теоретичне тлумачення та знайшла відображення в багатьох економічних школах. Так, на початку ХХ століття термін «управління» як теорія започатковано школою наукового управління, основоположниками якої були американський інженер Ф. Тейлор і французький менеджер А. Файоль. В свою чергу, Ф. Тейлор стверджував,

що управління – це справжня наука, що спирається на точно визначені закони, правила і принципи» [26, с. 154].

Філософський енциклопедичний словник тлумачить поняття «управління» як елемент, функція організованих систем різної природи (біологічних, соціальних, технічних), що забезпечує збереження їх певної структури, підтримку режиму діяльності, реалізацію програми, цілі діяльності [370, с. 457]. Отже, управління визначено як явище, що притаманне будь-якій системі, та одночасно і елемент і функція, загальна властивість механічних, біологічних і соціальних систем. При цьому в основі такої теорії лежать три принципи:

- наявність процесу передачі, обробки й зберігання інформації;
- телеологічний ефект та визначені цілі;
- механізм зворотного зв'язку для корегування дій з досягнення цілей.

Таке визначення пов'язане з теорією кібернетики російського фахівця Гвішиані Д.М., який у своїх працях стверджує, що з появою кібернетики «управління почали називати організацією цілеспрямованих дій» [63, с. 425]. Він виокремлює спільні ознаки, які властиві управлінню в цілому.: наявність системи, причинний зв'язок елементів в системі, наявність підсистем – тієї, що управляє, і тією, якою управляють; динамічний характер системи; наявність параметра, що управляє; підсилювальна здатність системи; зберігання, передача і перетворення інформації; зворотній зв'язок; спрямованість, антиентропійність управління тощо [63, с. 430].

Проте, ми дещо не погоджуємося з таким підходом, оскільки управління не є ні елементом, ні функцією системи. Наведені ознаки характерні для певного типу систем, ніж для управління.

Погоджуємося з твердженням Атаманчука Г.В., який визначає, що «управління є процесом і продуктом свідомості та волі людей, важливим напрямом дії їхнього розуму. Управління здійснюється в системах «людина - техніка», «людина - технологія», «людина-природа», «людина-техніка

(технологія) - природа», але здійснюється саме тому, що в них первинним, управляючим компонентом є людина [10, с. 348].

У системі сучасних знань «управління» - це цілеспрямована дія на об'єкт з метою зміни його поведінки у зв'язку зі зміною обставин. Як зазначає Федоренко В.Г. поняття «управління» пов'язане з управлінням соціально-економічними процесами на макрорівні (національної економіки) і мікрорівнях (окремого суб'єкта господарювання: організації, підприємства, установи тощо). Це стосується управління не тільки людьми, трудовими колективами, технічними системами, комп'ютерними мережами, транспортом, а охоплює процеси управління господарською діяльністю усіх типів економічних систем [366, с. 324].

Науковці розглядають термін «управління» в двох аспектах: як свідомий вплив людей на будь-який об'єкт і як специфічну діяльність у процесі виробництва. У суспільних науках термін «управління» ототожнюється із процесом впливу суб'єкта управління на об'єкт управління. Так, Нечаюк Л., Телеш Н. стверджують, що «управління – це цілеспрямований вплив суб'єкта на об'єкт управління за допомогою певної системи методів і технічних засобів з використанням особливої технології для досягнення поставленої мети» [247, с. 243].

Аналогічної думки дотримується Тимошко Г., який визначає управління як цілеспрямований вплив на певний об'єкт з метою зміни його стану або поведінки [340, с. 22]. З таким визначенням погоджуються Дейнека О., Руссова К., Михалко А. та трактують управління «як процес впливу суб'єкта управління на об'єкт, який змінює режим існування системи, в якій вони діють» [84, с. 147].

Визначення, які тлумачать управління як діяльність, на наше переконання, є найбільш точними до формування економічної категорії «управління». Розуміння дефініції «управління» як діяльність властиво поглядам багатьох вчених. За словами Побережного Р. О. управління – це діяльність зі впорядкування процесів, що протікають у природі, техніці та

суспільстві, усунення їхньої ентропії (дезорганізації), зниження невизначеності та приведення у потрібний стан з урахуванням тенденцій їх розвитку і зміни середовища [269, с. 36]. В свою чергу Солодкая М.С. характеризує управління як цілераціональне регулювання діяльності і виходить з положення про те, що управління як діяльність є взаємодією саме з іншими типами діяльності людей [319]. Ми вважаємо, що за змістом «управління» не досить повно вважати процес організації, керівництва, регулювання, координації, функції, діє тощо.

Організація як формальна структура є нерухомою, тому нею не можна управляти з точки зору руху. Управляти можна діяльністю людей організації. Діяльність є специфічною людською формою активного ставлення до дійсності, яка носить цілеспрямований характер на досягнення свідомо поставленої мети. Управління як діяльність відрізняється предметом та метою. Предметом управління є діяльність працівників. Зміна і перетворення їх діяльності здійснюється за допомогою впливу на засоби, способи та умови цієї діяльності. Метою управління є будь-який процес розвитку. В процесі дослідження ми розглядаємо управління як діяльність суб'єкта, яка проявляється у цілеспрямованому, організованому впливі на об'єкт управління та здійснюється з метою приведення його у бажаний для суб'єкта стан. Для інноваційного розвитку необхідним є формування методів та інструментів управління інноваційним розвитком підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. Традиційні методи управління складними соціально-технічними системами, некритичне запозичення зарубіжного досвіду розвинених країн не призводять до бажаних результатів. Інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону характеризується впровадженням перспективних сучасних технологій, забезпеченням надання якісних послуг при перевезенні вантажу, прогресивними організаційно-управлінськими рішеннями в інноваційній діяльності, проведенням політики інтелектуалізації всієї діяльності на основі моделі інноваційного розвитку.

Функціонування моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень опирається на певну систему методологічних принципів, які ми об'єднали в три групи: концептуальні, інструментальні та спеціальні (рис. 2.3).

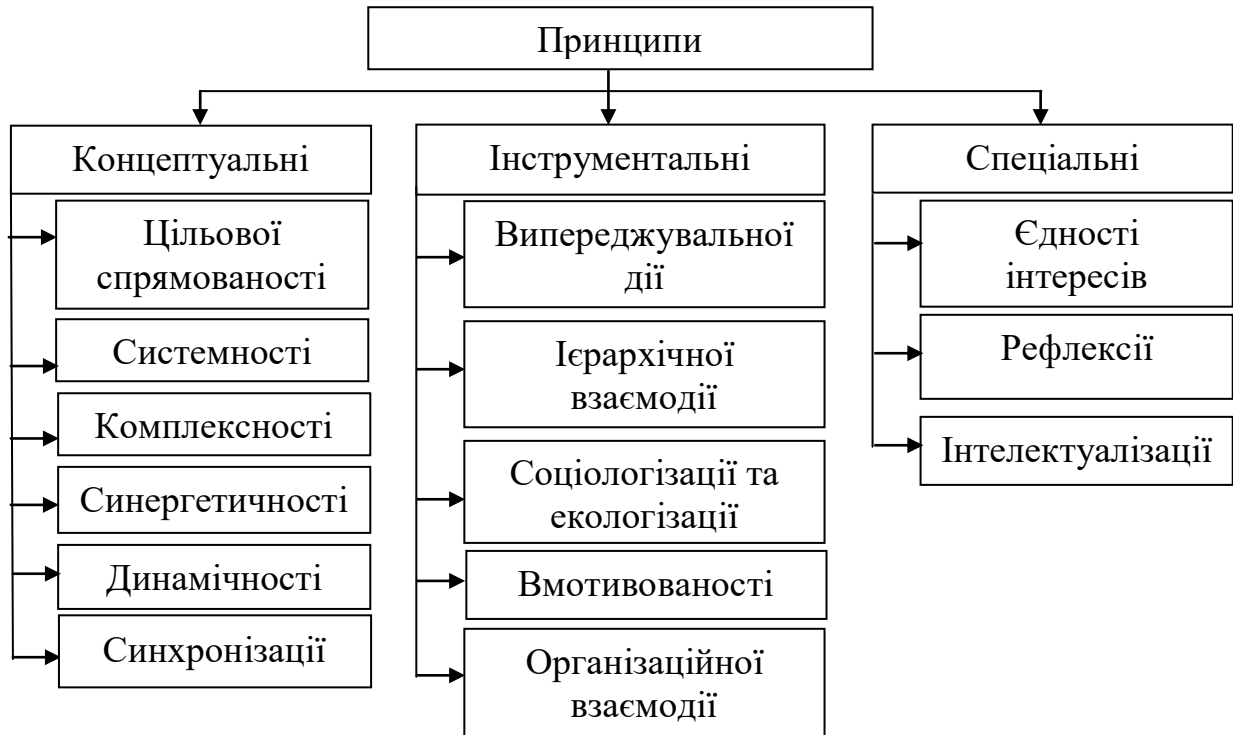


Рис. 2.3. Методологічні принципи дослідження інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

* систематизовано автором

Розглянемо групи запропонованих методологічних принципів моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, реалізація яких дозволить провести оцінку відображення закономірностей інноваційного розвитку регіону.

I. Концептуальні:

- принцип цільової спрямованості – адекватне розв’язання задач цільової спрямованості розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону;

- принцип системності – здійснення на адекватній основі інноваційних змін транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону;
- принцип комплексності – інноваційні зміни згідно з цільовою спрямованістю розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону за критеріями логістичного підходу;
- принцип синергетичності – забезпечення системної результативності моделі інноваційного розвитку систем логістичного спрямування;
- принцип динамічності – постійний розвиток складових моделі інноваційного розвитку на збалансованій основі для забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі;
- принцип синхронізації – здійснення необхідних змін в часі і просторі на принципах системності, комплексності та збалансованості.

II. Інструментальні:

- принцип випереджувальної дії – розробка та реалізація моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень як системно-комплексної переваги на принципах випереджувальної дії;
- принцип ієрархічної взаємодії – формування цінностей та інноваційної управлінської команди в організації як системній цілісності;
- принцип соціологізації та екологізації – здійснення оцінки результативності реалізації моделі інноваційного розвитку через соціальні та екологічні критерії;
- принцип вмотивованості – формування системи мотиваційного забезпечення, адекватної цілям інноваційного розвитку;
- принцип організаційної взаємодії – забезпечення організаційної взаємодії в системі управління інноваційними процесами.

III. Спеціальні:

- принцип єдності інтересів у забезпеченні розвитку соціально-економічної системи – оцінка результативності реалізації моделі

інноваційного розвитку при формуванні портфелю її стратегій здійснюється через систему індикаторів розвитку;

- принцип рефлексії – створення системи розповсюдження інноваційних знань та їх матеріалізації в процесі реалізації при доведенні їх до споживача;

- принцип інтелектуалізації – формування інтелектуального середовища, інтелектуалізації системи управління.

Управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону розглядатимемо як діяльність суб'єктів (держави, регіональних органів влади, транспортних підприємств), яка направлена на процес зміни стану транспортної галузі за допомогою інновацій (технологій, управлінських і організаційних рішень тощо) з метою задоволення потреб споживачів транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі певної території (регіону).

З метою активізації управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону доцільно виділити такі групи факторів:

- правові – формування законодавчого підґрунтя для інноваційного розвитку транспортної галузі з застосуванням системи нормативних актів;

- організаційно-управлінські – забезпечення організаційно-управлінського, інституційного впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі;

- економічні – здійснення діяльності транспортної галузі з використанням грошових, податкових, бюджетних асигнувань для інноваційного розвитку;

- техніко-технологічні – здійснення інноваційної діяльності транспортних підприємств через впровадження технічних та технологічних засобів;

- соціальні – забезпечення якісного життя населення регіону через створення робочих місць;

- екологічні – вплив нових технологій на навколишнє середовище в процесі інноваційної діяльності підприємств;
- інформаційні – використання інформаційних ресурсів в процесі інноваційного розвитку транспортної галузі.

Важливим чинником розвитку транспортної галузі є формування транспортно-логістичної системи, яка забезпечує взаємодію всіх учасників перевізного процесу з метою надання споживачам транспортних послуг та досягнення цілісного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону. Транспортно-логістична система регіону представляє собою інтегровану сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах.

В умовах нестабільного зовнішнього середовища можливий перехід від стратегічного управління до більш ефективного, при цьому повинна досягатися стратегічна орієнтація і синхронізація планів складових транспортно-логістичної системи регіону та логістичного ланцюга, що забезпечують реалізацію цілей логістики по транспортно-експедиторському обслуговуванню вантажовласників. Наявність такої управлінської структури є ефективним інструментом знаходження компромісів між інтересами різних видів транспорту з метою досягнення співвідношення між витратами і отриманими результатами, забезпечити оптимальні пропорції елементів логістичного транспортного ланцюга [5, с. 85].

Функціонування транспортно-логістичної системи залежить від функцій:

- логістична координація та інтеграція;
- саморозвиток на основі реінжинірингу;
- забезпечення раціонального поєднання технічного оснащення та інформаційних технологій для підвищення якості і ефективності роботи;

- здійснення введення інновацій, пов'язаних з впровадженням нових логістичних технологій;
- стратегічний та оперативний контролінг;
- оптимізація функціонування логістичних транспортних ланцюгів на основі термінальної технології [4, с. 89].

Методологічною основою управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є процес відтворення, який охоплює взаємозв'язки суб'єктів та дає можливість системно вивчати їх поведінку з позиції нових завдань розвитку галузі. Відтворювальний підхід опирається на принципи, які встановлюються відповідно до законів суспільного відтворення й відображають внутрішні взаємозв'язки й взаємозалежності системи. Створення системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень характеризується:

- регіональна економічна система має складну структуру;
- складові елементи цієї системи вимагають розробки відповідного механізму управління;
- механізми мають бути взаємно несуперечливі [178, с. 183].

Модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону побудована на використанні досвіду зарубіжних країн та з врахуванням впливу регіональних особливостей (рис. 2.4).

Модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень входить до загальної моделі розвитку економіки регіону, тому вона може ефективно функціонувати за таких умов:

- принципи діяльності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень відповідають моделі інноваційного розвитку, яку визнає суспільство;
- сформовано інвестиційний клімат для функціонування суб'єктів господарювання, який відповідає вимогам інноваційного розвитку;

- розроблено систему логістичного менеджменту на регіональному рівні, яка забезпечує модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень;

- створено систему забезпечення реалізації цільової спрямованості моделі інноваційного розвитку, яка складається з концепції, стратегії, політики, структури та механізмів управління інноваційного розвитку.



Рис. 2.4. Модель інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

* запропоновано автором

В процесі формування методологічних аспектів управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону нами виокремлено такі наукові підходи (рис. 2.5).

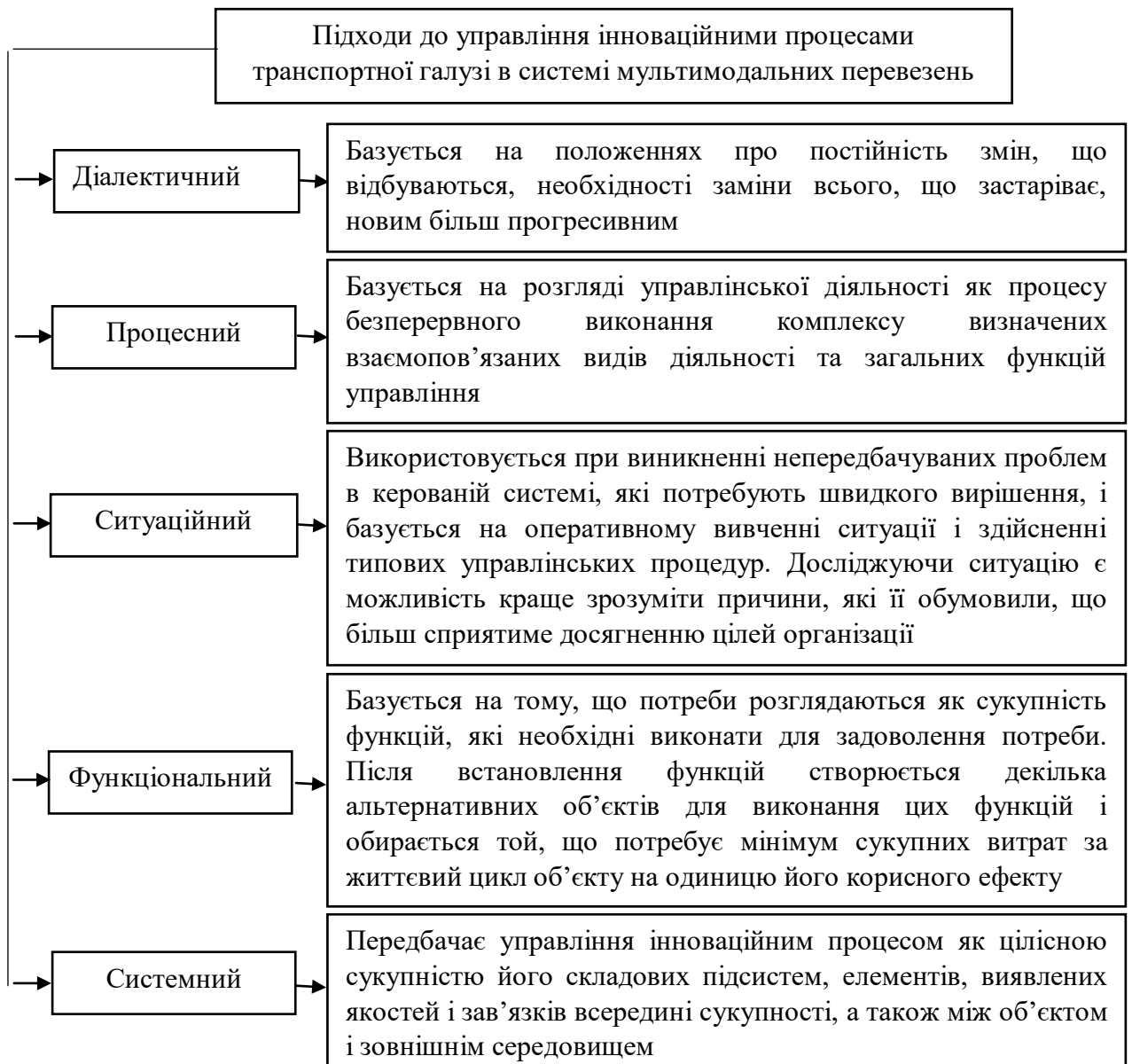


Рис. 2.5. Підходи до управління інноваційними процесами транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень**
систематизовано автором

Крім того, нами використовується логістичний, оптимізаційний, маркетинговий, інноваційний підходи для визначення мети, завдань, пріоритетів, організаційної структури управління.

В результаті ефективного впровадження та функціонування моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону очікується:

- підвищення техніко-технологічного рівня транспортної галузі регіону;
- формування ефективного інвестиційного клімату транспортної галузі;

- розвиток транспортної інфраструктури регіону;
- збільшення фінансування та кількості конкурентоспроможних підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону;
- покращення рівня життя населення через розширення робочих місць регіону;
- покращення рівня екологізації регіону.

Характерною рисою функціонування підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону є нестабільність економічних відносин, що спонукає до активізації стратегічного управління через розробку стратегій, ефективних систем, методів, засобів управлінських процесів для досягнення чітко визначених цілей. Стратегічне управління полягає в забезпеченні взаємозв'язку фундаментальних цілей стратегії з основними та проміжними цілями. Стратегічне планування спрямоване на формування й реалізацію стратегії розвитку країни, регіону, галузі тощо. Стратегія – це визначена програма досягнення масштабної цілі, забезпечена правовими важелями та економічними мотиваціями, збалансована за ресурсами та скоординована за рівнями управління [335, с. 149].

Фундаментальну основу розробки стратегічного управління становлять праці вчених Гарвардської школи бізнесу А. Чандлера «Стратегія і структура: розділи із історії промислового виробництва» (1962), К. Ендрюса «Політика бізнесу», «Концепція корпоративної стратегії» (1965), І. Ансоффа «Корпоративна стратегія» (1965) та А. Слоуна «Управлінська революція» (1968). Західноєвропейські вчені Шендел, Ф. Котлер визначали дефініцію стратегічне управління як процес визначення і (встановлення) зв'язку організації з її оточенням, що полягає в реалізації вибраних цілей і в спробах досягнути бажаного стану відносин з оточенням за допомогою розподілу ресурсів, що дає змогу ефективно та результативно діяти організації та її підрозділам [408]. Пірс та Робертсон вважають, що стратегічне управління

включає набір рішень та дій з формулювання і виконання стратегій, розроблених для того щоб досягнути конкретних цілей організації [409].

В управлінні інноваційним розвитком транспортної системи регіону стратегічне планування займає пріоритетне місце і забезпечує основу для всіх управлінських рішень, функції організації, мотивації і контролю, орієнтовані на розробку стратегічних програм розвитку. Стратегічне планування дозволяє розробляти механізми реагування і адаптації до зовнішнього середовища господарювання, сприяє зниженню її невизначеності і формує основу для послідовної політики, направленої як на вирішення поточних проблем, так і питань довгострокового розвитку.

Актуальність запровадження системи стратегічного планування інноваційним розвитком транспортної галузі регіону обумовлена тим, що стратегічне планування є:

- пріоритетним завданням у системі управління підприємствами регіону, що створює умови використання виробничого потенціалу для перспективного розвитку;
- інструментом, який здатний об'єднати інтереси влади, бізнесу та громади в розв'язанні проблем розвитку регіону та допомагає приймати поточні рішення з урахуванням стратегічних цілей розвитку території;
- процесом, що сприяє зміцненню взаємовідносин між владою та громадою, поліпшенню іміджу території, створює єдине поле усіх його активних сил.

Протягом останніх кількох десятиліть поняття стратегічного управління дещо змінилось, його трактування визначено в теоретико-методологічному аспекті протилежним початковому значенню (табл. 2.1).

Узагальнюючи наведену інформацію слід зазначити, що в науці заслуговує підхід до розуміння стратегічного управління як однієї із форм стратегічної поведінки організаційної структури, що дає їй змогу вижити у складній та мінливій ситуації.

Наукові школи дослідження поняття «стратегічне управління»*

№ з/п	Представники наукових шкіл	Сутність та реалізація дослідницького методологічного підходу
1	Гарвардська школа бізнесу, А. Чандлер [377, с. 472]	Розроблено модель вивчення стратегій диверсифікації та розвитку з ідентифікацією переліку форм відносин між стратегією організації та її організаційною структурою в особі персоналу. Стратегія визначається як встановлення основних довгострокових цілей і завдань розвитку організаційної структури та відповідне вироблення програми дій і розподіл ресурсів, необхідних для досягнення цих цілей
2	Гарвардська школа бізнесу, К. Ендрюс	Стратегія розглядається як важливий інструмент забезпечення організаційної єдності персоналу в межах конкретного структурного об'єднання. Визначено етапи розробки стратегії: I. Формулювання (зміст) стратегії: - ринкові можливості; - корпоративні здібності; - система цінностей; - соціальна відповідальність. II. Реалізація (процес) стратегії – перелік адміністративних дій та заходів, включаючи побудову організаційної структури та процесів, ефективність персоналу.
3	Школа проектування, Г. Мінцберг [233, с. 219]	Основою стратегічного управління є реалізація відповідної стратегії, під якою розуміє здатність організаційної структури гарантувати конкретний результат раціонального планування діяльності. Формулюванні стратегії, яка зводиться до процесу її концептуалізації.
4	Школа планування, І. Ансофф [6, с. 519]	Стратегічне управління – це процес планування, який має на меті підготовку та реалізацію стратегічних рішень. Модель стратегічного управління зводилась до послідовного та чітко організованого процесу прийняття стратегічних рішень.
5	П. Друкер [90, с. 672]	Стратегічне управління - синтезована реалізація маркетингової методики, інструменталізацію зв'язків із громадянськістю, оскільки вони набувають особливого значення у процесі гарантування результативності такої форми управління.

6	Т. Пітерс, Р. Уотерман [408]	Функціональна цінність стратегічного управління зводиться до здатності керівника здійснювати інноваційну діяльність через так звані м'які методи управління: стиль управління, якість персоналу, сума його навичок та загалом їх організаційну культуру. До жорстких елементів стратегічного управління відноситься стратегія структур, системи управління, які є пріоритетними для розвитку організації.
---	------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

На особливу увагу заслуговує більш детальний аналіз концепцій пострадянських вчених. Так, Шеховцева Л.С. розглядала стратегічне управління як безперервний процес вибору та реалізації цілей та стратегій організації [388, с. 173]. Єфремов В.С. стверджував, що сутність стратегічного управління зводиться до трьох стратегічних макроустановок організації, коли залежно від середовища можливим є переважання тієї чи іншої установки [96, с. 160]. Василенко В.О., Ткаченко Т.І. визначають стратегічне управління як динамічний процес аналізу, вибору стратегій, планування, забезпечення та реалізації розроблених планів організацією [42, с. 260]. Аналогічну позицію підтримує Міщенко А.П., що стратегічне управління – процес, спрямований на створення конкурентних переваг фірми та забезпечення ефективної стратегічної позиції, які забезпечать майбутню життєздатність організації в умовах, що змінюються [238, с. 127].

Шершньова З.Є. визначає стратегічне управління як багатоплановий, формально-поведінковий управлінський процес, який допомагає формулювати та виконувати ефективні стратегії, що сприяють балансуванню відносин між організацією та зовнішнім середовищем, а також досягненню визначених цілей [387, с. 327].

Стратегічне управління є процесом, який включає взаємопов'язані етапи (рис. 2.6).

Ефективним інструментом забезпечення інноваційного розвитку транспортної системи економіки регіонів є розробка схеми формування та реалізації відповідної стратегії. Формування стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень передбачає

радикальні зрушення в парадигмі функціонування регіону і відповідає цілеспрямованості переходу на інноваційний тип розвитку.

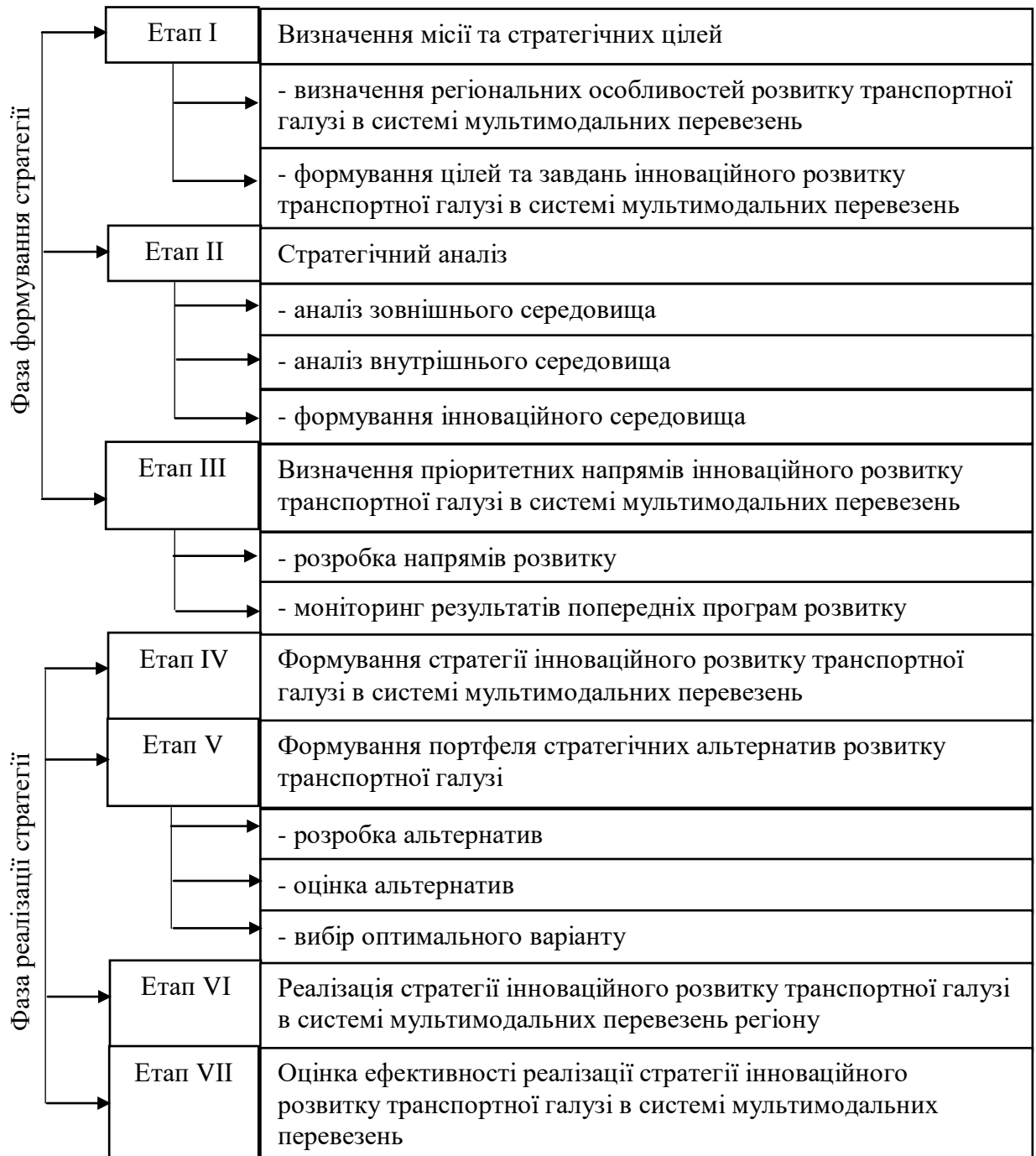


Рис. 2.6. Схема етапів стратегічного управління інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

**побудовано автором*

Стратегія як інструмент економічного регулювання інноваційного розвитку транспортної системи є не лише концептуальним задумом досягнення мети, але й певним набором регулюючих заходів, направлених на узгодженість спільних дій у визначенні можливих позитивних перспектив та змін у важливих параметрах регіону. З позиції системного підходу визначаємо стратегію інноваційного розвитку транспортної системи регіону як модель, метою формування якої є створення умов для конкурентоспроможної транспортної системи.

В процесі дослідження ми розглядатимемо, стратегічне управління як процес вибору перспективних напрямів інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, аналізу і вибору ефективних стратегій та розроблення механізмів щодо їх реалізації, що забезпечить підвищення конкурентоспроможності галузі та задоволення потреб споживачів транспортних послуг щодо вантажних перевезень.

На першому етапі стратегічного управління інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону визначають місію, на підставі якої розробляють стратегічні цілі та завдання на різних організаційних рівнях. З метою методологічного обґрунтування можливості формування стратегічних цілей та завдань через стратегічне планування пропонуємо враховувати територіальні та часові характеристики. Так, інноваційний розвиток транспортної галузі відповідає принципам відтворювального процесу, як вже зазначалось, відбувається оптимізація використання інноваційного потенціалу території (територіальні одиниці формуються залежно від адміністративно-територіального устрою країни). Часові рамки відображають життєвий цикл інновацій і передбачають: короткостроковий період (вирішення поточних стратегічних цілей і завдань інноваційного розвитку транспортної галузі); середньостроковий період (оновлення, модернізація транспортної галузі); довгостроковий період (стратегічний інноваційний розвиток транспортної галузі з урахуванням міжнародних технологічних брендів, вимог цілей сталого розвитку тощо).

Наступний етап стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону – SWOT аналіз (аналіз зовнішнього і внутрішнього середовища) та створення інноваційного середовища. При оцінці зовнішнього і внутрішнього середовища визначаються можливості та загрози інноваційного розвитку галузі; виокремлюються сильні та слабкі сторони функціонування підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, оцінюються інноваційний потенціал та конкурентоспроможність галузі і прогноуються її зміни. На третьому етапі на підставі результатів аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища визначаються нові напрямки інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, тобто узгоджуються відповідність вихідних та нових цілей функціонування галузі, моделюються варіативні сценарії і досліджується вплив кожного на сформульовані альтернативні стратегії. На четвертому етапі здійснюється розробка стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень на основі пошуку інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на модернізацію рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів, відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом, оновлення та зміцнення парку повітряного флоту тощо. Вибір ефективної стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є основним завданням інноваційної діяльності галузі. Наступний етап стратегічного управління полягає у формуванні портфеля стратегічних альтернатив інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. Це дає змогу визначити їхню поведінку на ринку транспортних послуг з урахуванням регіональних особливостей; провести оцінку конкурентоспроможності та стратегічних конкурентних переваг транспортної галузі регіону; визначити ресурси, які потрібно залучити для досягнення поставлених цілей, та забезпечити їх найбільш ефективно використання.

Волков О. І., Денисенко М. П., Гречан А. П. пропонують враховувати такі чинники при формуванні стратегії інноваційного розвитку:

- спрямованість інноваційного розвитку;
- масштаб;
- горизонт аналізу;
- функціональна діяльність;
- за строком реалізації;
- залежно від сфери застосування;
- залежно від потреб підприємств [54, с. 453].

В умовах сьогодення система мультимодальних перевезень України функціонує в рамках спільного проекту «Вікінг» за участю залізничного транспорту з опорою на морські порти, зокрема, Іллічівський, який має мультимодальну термінальну площадку, та Одеський, який передбачає використання автомобільно-паромного та залізнично-морського транзитного сполучення. В процесі дослідження пропонуємо теоретичну конструктивну модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону, яка представляє собою структуровану сукупність стратегічних цілей, завдань, критеріїв, факторів, що сприяє забезпеченню підвищення конкурентоспроможності діяльності залізничного, автомобільного та водного видів транспорту в системі мультимодальних перевезень регіону через використання логістичного підходу для оптимізації витрат на транспортування вантажів та покращення якості транспортних послуг з метою задоволення потреб споживачів (рис. 2.7).

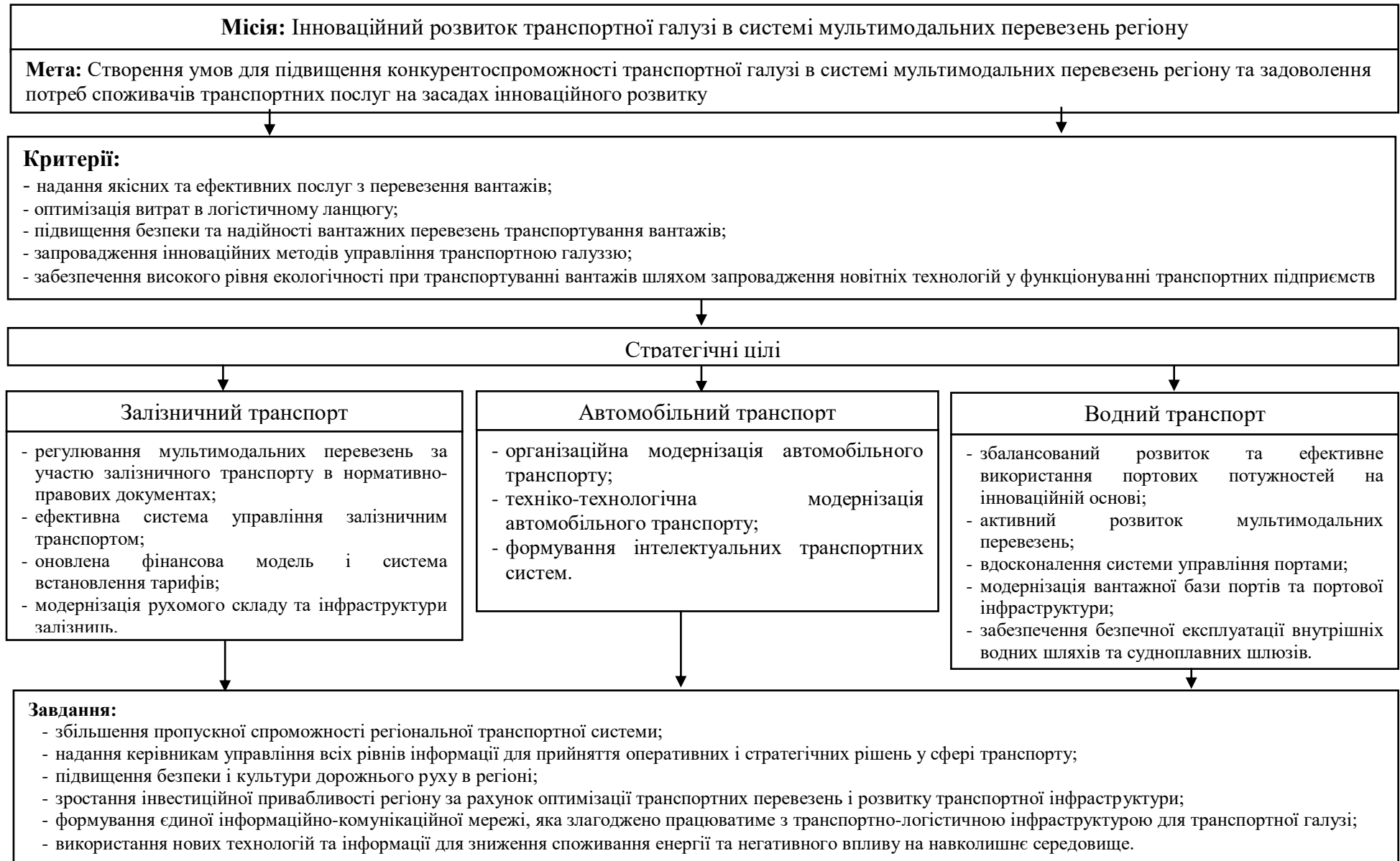


Рис. 2.7. Модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

Використовуючи системний підхід, виокремимо особливості, які необхідно враховувати при формуванні стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону:

- модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону ґрунтується на організаційно-технологічній взаємодії різних видів транспорту;

- зміна зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на формування моделі стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону характеризують її стратегічні напрями;

- місія стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень впливає із місії загальної стратегії розвитку регіону і одночасно впливає на її зміст і сприяє її досягненню.

Процес стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень характеризується регіональною специфікою функціонування транспортних підприємств, яку зумовлюють фактори внутрішнього та зовнішнього середовища. Як ефективний засіб управління стратегія інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень враховує вплив факторів та змін зовнішнього середовища, забезпечує генерацію змін (технічного, технологічного, організаційного, управлінського характеру) в середині системи та сприяє управлінню цими змінами з метою подолання та виходу з кризового стану транспортної галузі.

На шостому та сьомому етапах розробляється механізм реалізації та оцінки стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. Реалізація програми виконання стратегічного плану перевіряється в процесі стратегічного контролю, основним завданням якого є оцінка ступеню відповідності даної стратегії сучасному стану внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування підприємств транспортної галузі, запланованим цілям.

Головною метою стратегічного планування інноваційного розвитку транспортної системи регіону є розробка моделі реалізації стратегії цього розвитку, яка забезпечить ефективність господарської діяльності та довгострокове економічне зростання при збереженні соціальної і екологічної направленості з використанням методів кореляційно-регресійного аналізу.

Стратегічне управління є одним з ефективних способів управління в умовах змінного та непередбачуваного зовнішнього середовища, в якому функціонують підприємства транспортної галузі. Це процес установалення перспективних напрямів розвитку підприємств галузі, аналізу і вибору ефективних стратегій та їх упровадження, що забезпечить досягнення поставлених цілей. Головні завдання стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень полягають у розробленні їх стратегічної орієнтації, визначенні стратегічного потенціалу для забезпечення довгострокових конкурентних переваг та своєчасному реагуванні на зміни в середовищі функціонування.

Модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень передбачає створення конкурентного ринку транспортних послуг та формування ефективної транспортної системи регіону, здатної задовольняти потреби споживачів у перевезеннях вантажів, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортні витрати у ланцюгу перевезень, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля тощо. Конкурентоздатне функціонування мультимодальних перевезень спрямоване на управління перевезеннями як процесом, який пов'язаний з комплексним використанням залізничного, автомобільного та водного транспорту, побудови логістичних центрів тощо. Збалансованість та взаємодія всіх видів транспорту суттєво підвищить ефективність діяльності транспортної галузі регіону, сприятиме раціональному використанню інвестиційних ресурсів під час реалізації проектів щодо модернізації транспортної інфраструктури, дозволить

максимізувати суспільні вигоди шляхом зменшення негативного впливу транспорту на довкілля.

2.3. Методологічне забезпечення механізмів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Трансформація економічних, політичних, соціальних інститутів, їх ефективна переорієнтація на інноваційну модель закономірно впливає на галузі національної економіки, в тому числі транспортну. Поглиблення процесів регіоналізації активізує науковий пошук у напрямі обґрунтування та реалізації механізмів інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень з урахуванням наявного потенціалу. Науковцями визначені інституційні, правові, соціально-економічні, інфраструктурні аспекти формування стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону, що актуалізує процес розробки механізмів її впровадження.

Узагальнення теоретичних наукових надбань тлумачення дефініції «механізми» вказує на те, що більшість вчених вивчають її з точки зору цілісної системи, яка включає принципи, форми, методи, прийоми, інструменти тощо. У Великому тлумачному словнику сучасної української мови зазначено, що «механізм – це внутрішня будова, система, сукупність станів і процесів, з яких складається звичайне явище» [47, с. 98]. Економічна енциклопедія трактує механізм як систему, пристрій, спосіб, що визначає порядок діяльності, а також як систему певних елементів, що приводить у дію внутрішній пристрій машини, устаткування [95, с. 572]. Акчурін І.А., Спіркін А.Г., Крапінська Р.С. визначають, що механізм означає систему, яка утворюється із взаємопов'язаних ланок, що об'єднує множину різних елементів і забезпечує процес їх взаємодії і спільного функціонування як частини загального цілого [312, с. 460].

За словами Моргачова І. механізм визначається як економічне явище, що спрямоване на: сукупність цілеспрямованих впливів; взаємозв'язок і взаємодію сукупності факторів; комплекс послідовних заходів; сукупність закономірних зв'язків і відносин [240, с. 290]. Аналогічної думки дотримується Зіновчук Н. В. та зазначає, що «механізм – це певна сукупність економічних процесів або суспільних явищ, згрупованих таким чином, що вони можуть сприяти або безпосередньо трансформувати інші економічні процеси чи суспільні явища» [115, с. 267]. Кульман А. тлумачить механізм як систему взаємозв'язків економічних явищ, які виникають за певних умов під впливом початкового імпульсу, їх послідовність; складовими ж елементами механізму водночас виступають початкові і завершальні явища, і весь процес, що відбувається в інтервалах між ними [164, с. 13]. Пономаренко В.С. стверджує, що механізм – це сукупність станів і процесів, з яких складається явище [278, с. 175].

В процесі дослідження доведено, що оцінку складних систем необхідно здійснювати, використовуючи системний підхід, який ґрунтується на розробці методів та моделей управління функціонуванням соціально-економічних об'єктів. Механізм, що забезпечує процеси розвитку визначається як складова механізму управління, яка відповідно до теорії управління повинна об'єднувати цілі, критерії, фактори, методи управління.

Загалом, Садеков А.А. «механізм управління визначає як систему впливу на об'єкт управління з метою досягнення бажаного результату, система організації господарського процесу, що представлена комплексом факторів, що є взаємодоповнюючими і взаємозалежними та мають власні форми управлінського впливу» [232, с. 94]. В свою чергу конкретизує дане визначення Ковалюк О. і відзначає, що механізм управління – це форми, методи, важелі та інструменти, нормативно-правове, інформаційне та політичне забезпечення [99, с. 48]. Хміль Ф.І. дає таке тлумачення: механізм управління – це система, яка утворюється із взаємопов'язаних ланок, що

об'єднують множину різних елементів і блоків, забезпечуючи у процесі їх взаємодії функціонування і рух усіх підсистем організації [373, с. 483].

Ми погоджуємося з думкою Андрушків Б.М., Кузьміна О.Є., що методологічними засадами удосконалення механізму управління є:

- нерозривний зв'язок державної стратегії вдосконалення управління з проблемами регіонального розвитку галузей національної економіки;

- планомірність та безперервність робіт, економічна і соціальна ефективність впровадження механізму управління господарством і виробництвом з використанням прогресивних форм організації праці [5, с. 281].

Інноваційний розвиток як система, побудована на інноваційних розробках, забезпечує конкурентоспроможність суб'єкта, його стале зростання шляхом поєднання економічних інтересів учасників. Ціпуринди В. стверджує, що використання економічної категорії «механізм» для управління інноваційним розвитком визначає його як цілісну систему основних елементів, які регулюють процес управління його інноваційною діяльністю [376, с. 89].

За визначенням Українця А. І. механізм інноваційного розвитку – це підсистема підприємства, яка забезпечує пошук, впровадження та оцінку ефективності інновацій на підприємстві [362, с. 221].

Особливості розробки механізму інноваційного розвитку суб'єкта господарювання на засадах системного підходу:

- невизначеність та багатокритеріальність поставленої задачі;
- використання формальних методів і методів якісного аналізу для вирішення поставленого завдання;
- процес прийняття рішення супроводжується знаннями фахівців різних областей науки;
- використання методики структуризації цілей при рішенні відповідних задач;

- розподіл невизначеності на частини для здійснення ефективного процесу дослідження.

Механізм управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону базується на принципах (рис. 2.8).

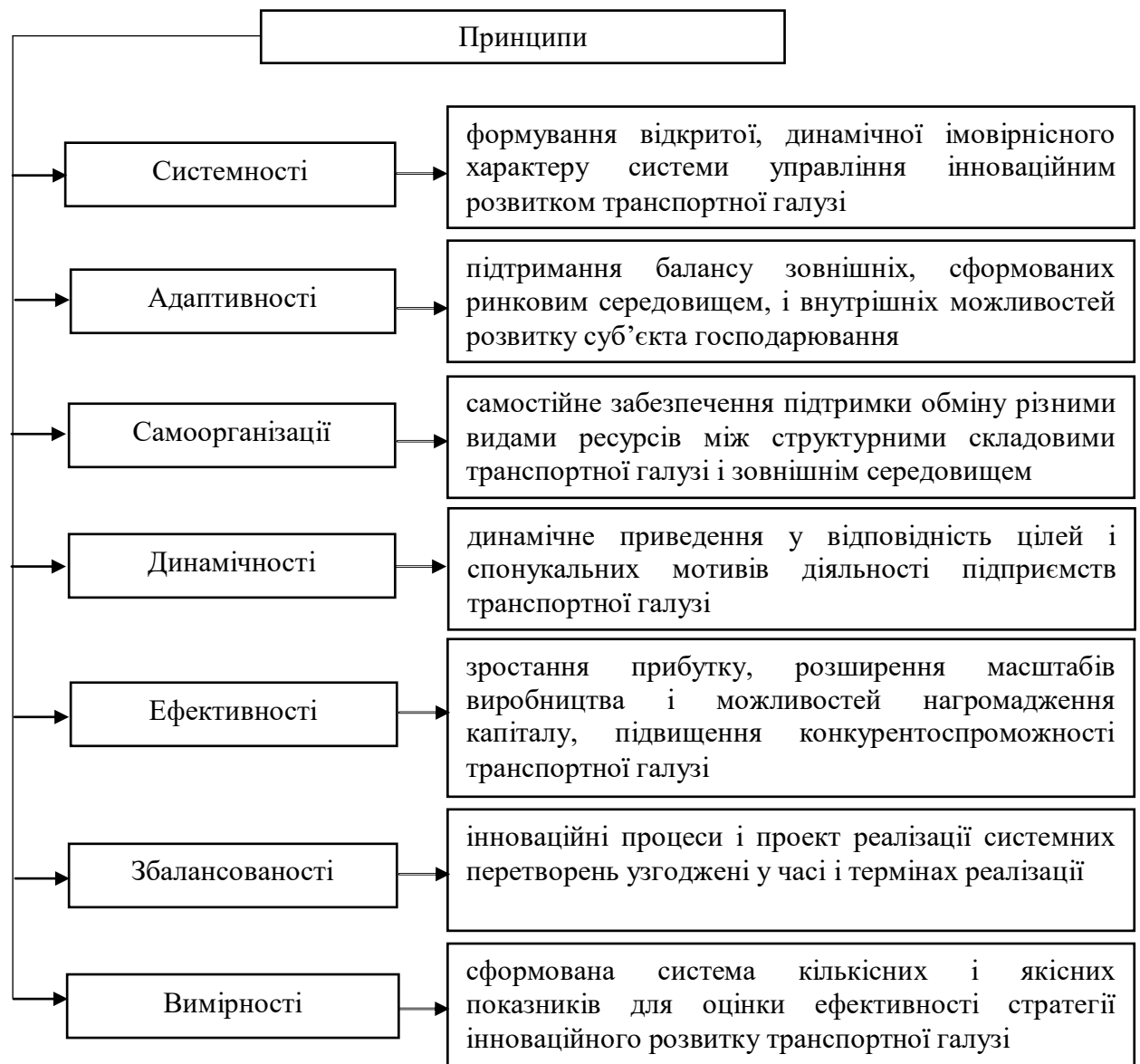


Рис. 2.8. Принципи механізму інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

*узагальнено автором за джерелом [123, с. 92]

Основною вимогою до розробки механізму управління інноваційним розвитком з боку системного підходу є визначення кожного елементу системи в його зв'язку і взаємодії з іншими, виявлення впливу та властивостей її складових, визначення оптимального режиму функціонування.

Відповідно, фінансовий механізм – це сукупність інструментів фінансування й стимулювання впровадження та страхування інновацій в розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону (рис. 2.9).



Рис. 2.9. Схема формування механізму інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону*

**запропоновано автором*

Ефективність управління залежить від врахування регіональних особливостей у механізмі регулювання розвитком транспортної системи, метою якого є максимально можливе врахування переваг кожного з регіонів у наданні транспортних послуг. Інноваційна діяльність в транспортній галузі потребує створення ефективного та дієвого механізму управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, який представляє собою взаємозв'язок організаційно-економічного та фінансового механізмів, що є підґрунтям для реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. Організаційно-економічний механізм управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень – це сукупність організаційних та економічних важелів, які, по-перше, визначають можливості органів місцевого самоврядування у формуванні напрямів і пріоритетів розвитку; по-друге, забезпечують ефективність управління та регіонального регулювання інноваційної діяльності галузі.

Механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень функціонує на взаємодії суб'єктів господарювання, державних владних структур, органів місцевого самоврядування, які володіють фінансовими ресурсами для забезпечення ефективної інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі регіону. Основним критерієм оцінки такої взаємодії є досягнення соціально-економічного та екологічного ефекту у розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. За таких умов відбудеться зменшення інвестиційного забезпечення на рівні держави (регіональних органів влади) в транспортну галузь, та збільшення прибутку та рівня рентабельності діяльності для бізнесу. Зарубіжний досвід показує, що розповсюдженими є такі форми партнерства: сервісний контракт (контракт на послуги), договір на управління (менеджерський контракт); орендний договір (договір лізингу); концесія; повна приватизація (рис. 2.10).



Рис. 2.10. Форми партнерства регіональних органів влади та бізнесових структур*

* систематизовано автором [146, с. 48]

Отже, механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень нами розглядається як сукупність організаційно-економічних інструментів та фінансових методів для реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, метою якої є забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та задоволення потреб споживачів транспортних послуг на засадах інноваційного розвитку на регіональному рівні.

Дієвість застосування відповідних важелів залежить від того, наскільки чітко та професійно розподілені повноваження між окремими виконавцями та учасниками інноваційних процесів в транспортній галузі регіону. Організаційно-економічний механізм формується з використанням наявного правового, інформаційного, ресурсного, наукового забезпечення, яке дає змогу досягти поставлених цілей та отримати заплановані результати інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. Правове забезпечення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону включає законодавчі акти, що прямо або опосередковано регулюють інноваційну діяльність та визначають правові засади її здійснення, регламентують права, повноваження учасників інноваційного процесу та методи реалізації інноваційної політики на регіональному рівні. Інформаційне забезпечення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону надає інформацію про інноваційний потенціал галузі, інноваційну активність підприємств транспортної галузі, пріоритетні інноваційні програми та проекти, розвиток інноваційної інфраструктури, інноваційне середовище.

При реалізації стратегії інноваційного розвитку галузей національної економіки, в тому числі транспортної галузі, доцільно запровадження нової форми організаційно-управлінських відносин, методів співробітництва

держави (влади) та суб'єктів господарювання (бізнесових структур). Інформаційна підтримка інноваційного розвитку здійснюється за рахунок становлення інформаційної інфраструктури, яка забезпечує надання інформації про інноваційні продукти, проекти, джерела фінансування тощо. Ресурсне забезпечення враховує стан наявних ресурсів транспортної галузі та використання сучасної техніки та технологій. Науковий потенціал відображає основні підходи щодо управління інноваційними процесами на регіональному рівні.

Вибір моделі партнерства регіональних органів влади та бізнесових структур залежить від вирішення таких завдань:

- оцінка інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі в регіоні;
- моніторинг інноваційного потенціалу транспортної галузі в регіоні;
- наявність програмного забезпечення для інноваційного та науково-технічного розвитку в межах регіону;
- створення організаційно-економічних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі;
- стратегічне планування функціонування транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону.

Економічна складова організаційно-економічного механізму управління транспортною галузю в системі мультимодальних перевезень регіону направлена на стратегічне управління інноваційним розвитком регіону та пов'язана з розробкою цілей програм з урахуванням соціально-економічного стану функціонування регіону, державної політики розвитку інновацій в транспортну галузь. Планування інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону відбувається шляхом розробки довгострокових програм інноваційного розвитку галузі і включають сукупність правил, процесів, інструментів, спрямованих на досягнення поставлених стратегічних інноваційних і соціально-економічних завдань транспортної галузі регіону.

Організаційно-управлінські механізми взаємодії влади та бізнесу сприяють формуванню відповідних кластерних структур на регіональному рівні. В Європі зародження кластеризації відбулось в 70-х роках минулого століття. Основоположником теорії кластера є Портер М., який дав оцінку процесам створення та діяльності кластерів. Саблук П.Т., Кропивко М.Ф. стверджують, що «кластерні системи є втіленням комбінації наукових, виробничих і комерційних структур, і на основі використання переваг коопераційної взаємодії сприяють формуванню і ефективному використанню реальних конкурентних переваг окремих підприємств, галузей, регіонів, національних економік в умовах посилення світового конкурентного протистояння. На даному етапі розвитку економіки України кластери можуть виступити ефективним інструментом інтенсифікації розвитку вітчизняного підприємництва і посилення ринкових позицій окремих економічних суб'єктів» [304, с. 9]. Соколенко С.І. визнає, що кластерна модель розвитку – це шлях до інтеграції економічної та соціальної політики й розвитку регіонів [315]. Основною умовою формування кластерів є розробка державних та регіональних програм розвитку. Держава, будучи однією зі сторін, залучених у процес формування і розвитку кластерних структур, разом з тим залишається поза його межами, виконуючи загальні функції і здійснюючи вплив на всіх економічних суб'єктів. Виходячи з цього, кластерну політику розглянемо з двох сторін:

- по-перше, це заходи, що стосуються формуванню і розвитку всіх кластерів і спрямовані на створення умов, які б сприяли кластеризації економіки. Особливість цього рівня кластерної політики полягає в тому, що вона має бути не просто черговим додатковим інструментом державного управління, а новим підходом до використання уже існуючого інструментарію;

- по-друге, це заходи безпосередньої, прямої участі держави в активізації і розвитку конкретного кластеру.

Погоджуємося з Блудовою С.М., що основним маркером кластерного підходу є посилення впливу економічних заходів та послаблення адміністративних заходів [23, с. 145]. Створення кластеру забезпечує найбільш повне врахування регіональних особливостей діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, оцінку досягнень фахівців, можливість залучення інвестицій на вигідних умовах, покращення екологічної складової. В структуру кластеру входять: виробничі підприємства; підприємства суміжних видів транспорту; науково-дослідні установи та вищі навчальні заклади; місцеві органи влади; кредитно-фінансові організації; консалтингові компанії.

Войнаренко М.П. виокремлює такі характеристики кластерних структур:

- кластери формуються в межах однієї географічної території;
- кластери спрямовані на реалізацію діяльності одного галузевого напрямлення;
- кластер включає не тільки виробничі підприємства, а і органи місцевої влади, інжинірингові і консалтингові компанії, кредитні організації, науково-дослідні установи, заклади вищої освіти;
- учасники кластера взаємодіють з метою підвищення конкурентоспроможності та економічного зростання на основі впровадження інноваційних технологій;
- функціонування кластерів розраховані на довгострокову перспективу;
- здійснюють активну інноваційну діяльність: впровадження технологічних продуктових, ринкових або організаційних інновацій [52, с. 76].

Використовуючи системний підхід, зауважимо, що кластеризація забезпечує оцінку синергетичних властивостей у якості ідентифікаційних ознак перспективності підтримки створення та розвитку майбутніх кластерів. Географічна особливість функціонування кластерних структур визначає його об'єктну підпорядкованість регіональному рівню суб'єктів регіональної політики, якій відповідають умови адміністративно-територіального поділу

України, популяризація галузевої спрямованості методів кластерного підходу, можливості ефективно та диференційовано владним структурам впливати на учасників кластерів.

Фінансовий механізм займає пріоритетне місце серед детермінант механізму інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону. Опарін В. М., Федосов В. М., Юхименко П. І. трактують фінансовий механізм як сукупність фінансових методів і форм, інструментів та важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства [256, с. 118]. В свою чергу, Федосов В.М. зазначає, що фінансовий механізм у широкому розумінні – це комплекс фінансових методів і важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства; у вузькому – сукупність конкретних фінансових методів та важелів впливу на формування і використання фінансових ресурсів з метою забезпечення функціонування й розвитку державних структур, суб'єктів господарювання, населення [367, с. 426].

Комеліна О.В. визначає фінансовий механізм забезпечення інноваційно-інвестиційним розвитком регіону як пошук варіантів оптимального поєднання форм і методів фінансових відносин, стимулів, важелів та інструментів його реалізації в конкретних умовах розвитку з урахуванням впливу внутрішніх факторів, а також стратегічних цілей і пріоритетів інноваційно-інвестиційної діяльності [147, с. 27]. Крупка М.І., Демчишак Н. Б. розглядає фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки як сукупність методів і форм, інструментів та важелів з відповідним регулюванням і забезпеченням їхнього впливу на інноваційний розвиток усіх сфер національної економіки [160, с. 50]. Відтак, фінансовий механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону – це сукупність різноманітних форм, методів, елементів фінансових відносин, які забезпечують інноваційний розвиток галузі з метою виходу галузі з кризового стану. Основними детермінантами фінансового механізму інноваційного розвитку транспортної

галузі в системі мультимодальних перевезень регіону є джерела фінансування; фінансове регулювання; фінансове стимулювання. До джерел фінансування інноваційного розвитку транспортної галузі відносять: власні кошти, кошти державного бюджету, кошти інвесторів-нерезидентів, кошти підприємств і організацій України тощо. Фінансове регулювання інноваційного розвитку представлено:

- ринкове саморегулювання спрямування фінансових потоків на інноваційний розвиток галузі;
- державне регулювання інноваційної діяльності за допомогою фінансових важелів;
- регулювання інноваційної діяльності місцевими органами влади за допомогою фінансових важелів.

Фінансове стимулювання інноваційного розвитку транспортної галузі окреслено стимулюванням на рівні держави, регіону, підприємства.

Слід зазначити, що важливу роль при регулюванні інноваційного розвитку транспортної галузі регіону відіграють зовнішні фактори:

- доступність використання ресурсного потенціалу;
- формування сприятливого конкурентного середовища;
- розвиненість кон'юнктури ринку;
- інституційне середовище;
- державна науково-технічна політика;
- інвестиційний клімат;
- цінова і податкова політики;
- природно-кліматичні умови;
- коопераційно-інтеграційні зв'язки в транспортній системі;
- зовнішньоекономічна діяльність регіонів.

Серед внутрішніх факторів виділяють: наявність кваліфікованих керівників, які приймають ефективні рішення, використовуючи сучасні прогресивні технології для модернізації і диверсифікації виробництва продукції при раціональному використанні ресурсного потенціалу;

внутрішня виробнича і соціальна інфраструктура; якість і конкурентоспроможність послуг.

Розвиток транспортної галузі регіону визначається інституційним середовищем, яке залежить від інституційних трансформацій. Сучасні виклики процесу глобалізації в емпіриці багатопланових технологічно і соціально обумовлених змін спричиняють до більш вимогливого ставлення до ролі держави як представника суспільних інтересів і суб'єкта контролю за їх додержанням. Зважаючи, що в сучасній економіці досить швидко прослідковуються зміни у внутрішньому середовищі, виникає потреба у модернізації системи державного регулювання транспортної галузі в частині інституційних засад її функціонування. В умовах трансформаційної економіки на діяльність транспортної галузі впливають невирішені питання її державного регулювання, тобто неефективна транспортна політика. Державне регулювання транспортною галуззю – це створення правомочними зовнішніми і внутрішніми структурами комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість. При цьому місія держави у сфері функціонування та розвитку транспортної системи визначена як сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг. Важливим завданням інституційного забезпечення є розробка законодавчої бази розвитку транспортної галузі і ринку транспортних послуг, включаючи формування правового підґрунтя, регулюючої питання якості транспортних послуг, сприяння мобілізаційної підготовки транспортних організацій, формуванню механізмів державно-приватного партнерства, що спонукають до чіткого законодавчого розподілу прав, відповідальності і ризиків між державою і інвестором, а також визначення пріоритетних сфер цих механізмів на транспорті. В умовах сьогодення перед транспортною галуззю постає проблема дефіциту кваліфікованих професійних кадрів, недостатній рівень

конкуренцеспроможності вітчизняних компаній і всієї транспортної системи України в цілому на світовому ринку транспортних послуг. Це обумовлено недостатніми можливостями вітчизняних транспортних організацій конкурувати на світовому ринку, у тому числі ефективно використовувати геополітичні переваги України при транзитних міжнародних перевезеннях. Технічні і технологічні параметри міжнародних транспортних коридорів не забезпечують їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Інтеграція в світовій і регіональні ринки транспортних послуг призведе до посилення конкуренції, розширення доступу на український ринок зарубіжних перевізників, зняття адміністративних і тарифних бар'єрів, ускладнення вітчизняних транспортних компаній.

Висновки до розділу 2

1. Визначено, що система методів, критеріїв та індикаторів, які використовуються при оцінці стану і рівні інноваційного розвитку транспортної галузі, формують авторську методику дослідження, характерною рисою якої є вплив регіональних особливостей (природних, географічних, виробничо-споживчих тощо) та специфіка функціонування системи мультимодальних перевезень. Специфічні особливості регіонів здійснюють вплив на показники динаміки обсягів перевезень вантажу, структуру вантажообігу, напрям вантажопотоків.

2. Запропоновано систему факторів впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності діяльності транспортних підприємств, їх інноваційного розвитку, зважаючи на пріоритетність інноваційного шляху розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону (фактори попиту на транспортні послуги та мобільність; транспортних альтернатив; інтеграційних процесів; доступності за тарифом на перевезення вантажу; пов'язаності складових транспортної мережі; фактори землекористування).

3. Враховуючи критерії, які характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу, тобто оцінки мінімуму витрат на доставку вантажу; строку перевезення вантажу та швидкість доставки; обсягів, способу перевезення вантажів; пропускну та переробної спроможності шляхів сполучення; місткості рухомого складу; високого рівня задоволення потреб споживачів у транспортних послугах регіону запропоновано систему показників моніторингу стану діяльності підприємств транспортної галузі регіону, яку поділено на дві групи.

4. Запропоновано інструментарій аналізу інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень дає змогу розрахувати ефект від впровадження організаційно-управлінських інновацій і ґрунтується на використанні критеріїв, кількісних і якісних показників, сукупності коефіцієнтів (коефіцієнт рангової кореляції Кендала, коефіцієнт рангової кореляції Спірмена, які відображають інтегральну оцінку ефективності діяльності суб'єктів транспортної галузі регіону; коефіцієнт Енгеля, коефіцієнт Успенського, коефіцієнт Гольца, які показують забезпеченість регіону шляхами сполучення, обсягами виробництва продукції тощо), що характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу.

5. Інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону характеризується впровадженням перспективних сучасних технологій, забезпеченням надання якісних послуг при перевезенні вантажу, прогресивними організаційно-управлінськими рішеннями в інноваційній діяльності, проведенням політики інтелектуалізації всієї діяльності на основі моделі інноваційного розвитку.

6. В процесі дослідження запропоновано конструктивну модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону, яка передбачає створення конкурентного ринку транспортних послуг та формування ефективної транспортної системи регіону, здатної задовольняти потреби споживачів у

перевезеннях вантажів, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортні витрати у ланцюгу перевезень, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля тощо. Функціонування моделі інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень опирається на певну систему методологічних принципів, які об'єднано в три групи: концептуальні, інструментальні та спеціальні.

7. В процесі дослідження розглядатимемо, стратегічне управління як процес вибору перспективних напрямів інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, аналізу і вибору ефективних стратегій та розроблення механізмів щодо їх реалізації, що забезпечить підвищення конкурентоспроможності галузі та задоволення потреб споживачів транспортних послуг щодо вантажних перевезень.

8. З'ясовано, що механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є сукупністю організаційно-економічних інструментів та фінансових методів для реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, метою якої є забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та задоволення потреб споживачів транспортних послуг на засадах інноваційного розвитку на регіональному рівні.

9. Важливим завданням інституційного забезпечення є розробка законодавчої бази розвитку транспортної галузі і ринку транспортних послуг, включаючи формування правового підґрунтя, регулюючої питання якості транспортних послуг, сприяння мобілізаційної підготовки транспортних організацій, формуванню механізмів державно-приватного партнерства, що спонукають до чіткого законодавчого розподілу прав, відповідальності і ризиків між державою і інвестором, а також визначення пріоритетних сфер цих механізмів на транспорті.

Результати дослідження, висвітлені в данному розділі, опубліковані у працях [190, 192, 195, 197, 217, 221, 226].

РОЗДІЛ 3

СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Економічна діагностика діяльності підприємств транспортної галузі регіону

Складність, багатогранність та протиставлення сучасних, соціально-економічних перебудов у суспільстві, їх новизна та динамізм в умовах ринкової трансформації гостро ставлять питання про максимальне використання можливостей потенціалу галузей національної економіки у становленні та розвитку регіонів України. Інтеграція українського транспортного комплексу в Європейську транспортну систему розпочалася зі вступу України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікації низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортної галузі. Відповідно до європейських стандартів українська транспортна система має відповідати вимогам якості, регулярності, надійності надання транспортних послуг, безпеки перевезення вантажів та пасажирів, швидкості і вартості доставки, енергоефективності та показників техногенного навантаження на навколишнє природне середовище. Регіональні особливості геополітичного положення України сприяють формуванню міждержавного значення транспортної галузі.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Україна має такі Міжнародні транспортні коридори: Пан'європейські транспортні коридори (3, 5, 7, 9); коридори Організації співробітництва залізниць (3, 4, 5, 7, 8, 10) та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (Трасека). За даними Державної служби статистики України на кінець 2018 року «загальна транспортна мережа України охоплює 158,5 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям; 19,8 тис. км залізничних колій,

посідаючи друге місце в Європі; 1,9 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів, вздовж яких розташовано 10 річкових портів; 13 морських торговельних портів у Чорноморському, Азовському і Дунайському басейнах; 33 аеропорти, 17 з яких міжнародні; 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів; 39,9 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів» [325].

Транспортна галузь займає особливе місце у розвитку всіх секторів економіки, забезпечуючи при цьому просування матеріальних потоків у макрологістичних ланцюгах. До основних видів транспорту належить наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний), водний (морський, річковий), авіаційний, кожен з яких має свою специфіку, переваги та недоліки (додаток Е) тощо [119, с. 21]. Основним завданням функціонування транспортної галузі країни в цілому, та її регіонів є своєчасне, якісне та повне задоволення потреб споживачів (галузей економіки та населення) у перевезеннях, підвищення конкурентоспроможності надання транспортних послуг. За останніх десять років стан транспортної галузі України в цілому та її регіонів характеризується як нестабільний (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту України*

(млн.т)

Вид транспорту	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Транспорт, всього у тому числі:	1765	1623	1474	1543	1582	1643	93,1	101,2
залізничний	433	386	350	343	339	322	74,4	83,4
морський	4	3	3	3	2	2	50,0	66,7
річковий	7	3	3	4	4	4	57,1	133,3
автомобільний	1168	1131	1021	1086	1122	1206	103,3	106,6
трубопровідний	153	100	97	107	115	109	71,2	109,0
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0	100,0

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Дані таблиці 3.1 показують, що результати діяльності підприємств транспортної галузі протягом 2010-2018 рр. свідчать про наявність ознак зниження їх ділової активності. Так, обсяги перевезення вантажів в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротились на 6,9 %. При цьому суттєве зменшення характерне для залізничного транспорту – на 25,6 %; морського – на 50 %; річкового – на 42,9 % та трубопровідного відповідно на 28,8 %. Такий стан галузі викликаний впливом кризової ситуації, яка в значній мірі позначилася на падінні обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення та зниженням обсягів внутрішнього попиту при зменшенні купівельної спроможності. Проте, обсяги перевезення автомобільним транспортом за аналізований період збільшились на 3,3%.

В процесі дослідження встановлено, що протягом 2010-2018 років найбільшу питому вагу в структурі обсягів перевезення вантажу займає залізничний (24 % - 20 %) та автомобільний транспорт (66 % - 73 %), що пояснюється сировинним характером діяльності галузей економіки України.

Залізничний транспорт – 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 [242, с. 89].

Робота залізничного транспорту сприяє ефективному функціонуванню галузей суспільного виробництва, соціально-економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, оступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Через територію України пролягають три основні транспортні коридори: №№ 3, 5, 9. Отже, проаналізуємо стан роботи залізничного транспорту України за визначеними показниками (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

**Динаміка обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом
України***

(млн.т)

Показники	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Усі вантажі	433	386	350	343	339	322	74,4	94,9
нафта і нафтопродукти	31	-	17	15	14	12	38,7	85,7
вугілля	118	-	73	73	67	65	55,1	97,0
кокс	11	-	8	8	6	6	54,5	100,0
руда різна	82	-	85	77	70	71	86,6	101,4
цемент	6	-	6	6	6	6	100,0	100,0
хімічні і мінеральні добрива	12	-	10	11	12	9	75,0	75,0
лісові	5	-	5	4	4	3	60,0	75,0
чорні метали	40	-	29	29	26	25	62,5	96,2
хлібні	13	-	29	32	37	34	261,5	91,9
інші вантажі	115	-	88	88	97	91	79,1	93,8

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

За даними таблиці 3.2 відмітимо, що обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом в 2018 році порівняно з 2010 роком знизились на 25,6 %, порівняно з 2014 роком відповідно на 5,1 %. При цьому значно скоротились обсяги перевезення нафти і нафтопродуктів, а саме: в 2018 році порівняно з 2010 роком на 61,3 %. Проте, значно збільшилися обсяги перевезення хлібних, тобто в 2,6 рази за останні десять років.

Структуру перевезень вантажів залізничним транспортом представлено в таблиці 3.3.

Виходячи з наведених даних таблиці 3.3 можна стверджувати, що найбільшу частку в структурі обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом займають інші вантажі, а саме 25%-28%. На долю руди приходить 19 % 0 24 %; вугілля – 20 % - 27 %.

Таблиця 3.3

**Структура обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом
України***

(%)

Показники	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Усі вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
нафта і нафтопродукти	7	-	5	4	4	4
вугілля	27	-	21	21	20	20
кокс	2	-	2	3	2	2
руда різна	19	-	24	23	21	22
цемент	2	-	2	2	2	2
хімічні і мінеральні добрива	3	-	3	3	4	3
лісові	1	-	2	1	1	1
чорні метали	9	-	8	8	7	8
хлібні	3	-	8	9	11	10
інші вантажі	27	-	25	26	28	28

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Такий стан спонукає до активізації розвитку залізничного транспорту країни через переоснащення промислових підприємств із збільшенням внутрішнього попиту та споживання. В свою чергу, термінового оновлення потребує технічний стан залізничного транспорту. За останні 20 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних джерел фінансування залізниць, які не дозволяють забезпечити належне відтворення основних засобів, особливо рухомого складу.

Мережа залізничних магістралей характерна для правобережного Лісостепу та західних територій України, Донбасу, Придніпров'я. Найбільш забезпечені залізничною колією області: Донецька, Львівська, Чернівецька. Територіально залізничний транспорт поділено на шість залізниць: Південно-Західну (центр-Київ), Львівську, Південну (Харків), Донецьку, Придніпровську (Дніпропетровськ), Одеську. Внутрішні магістралі: Донбас-

Кривий Ріг, Харків-Севастополь, Київ-Львів, Львів-Одеса, Харків-Нижньодніпровськ-Херсон. Розвиток залізничного транспорту потребує впровадження перспективних програм на державному рівні, спрямованих на підвищення ефективності роботи (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування України *

(млн.т)

Залізниця	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Донецька	142,4	99,4	69,2	71,7	48,7	45,4	31,9	45,7
Львівська	20,6	22,8	24,3	23,6	27,0	26,4	128,2	115,8
Одеська	27,5	27,6	29,7	31,3	32,4	31,5	114,5	114,1
Придніпровська	110,4	107,9	104,9	99,4	97,6	96,7	87,6	89,6
Південно-Західна	29,1	38,5	37,1	36,9	40,8	38,5	132,3	100,0
Південна	28,0	29,0	29,1	29,2	30,8	29,1	103,9	100,3
Разом	358,0	325,2	294,3	292,1	277,3	267,6	74,7	82,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Дані таблиці 3.4 свідчать, що в 2018 році порівняно з 2010 роком обсяги перевезення вантажів залізницям країни суттєво скоротились, а саме на 25,3 %, а порівняно з 2014 роком відповідно на 17,7 %. Внаслідок воєнно-політичного конфлікту на Сході країни Донецька залізниця скоротила обсяги перевезення вантажів з 142,4 млн. т в 2010 році до 45,4 млн. т в 2018 році, тобто на 68,1 %. Аналогічна ситуація спостерігалась на Придніпровській залізниці, де цей показник скоротився відповідно на 12,4 % та 10,4 %. Найбільше обсяги перевезення вантажів зросли на Південно-Західній залізниці, а саме: з 29,1 млн. т в 2010 році до 38,5 млн. т в 2018 році. Всі інші залізниці (Львівська, Одеська, Південна) також функціонували при зростанні обсягів перевезення вантажів за аналізований період.

Автомобільний транспорт за рахунок високої мобільності, великої різноманітності транспортних засобів за вантажопідйомністю, грузоємністю,

призначенням, конструктивним і економічним характеристиками має велике значення для перевезення на короткі відстані. Від якості роботи автомобільного транспорту залежить життєдіяльність міст та селищ. Протягом 2014-2018 років обсяги перевезення вантажів автотранспортними підприємствами зросли на 2,5 % (додаток Ж).

Логутова Т. Г., Полторацький М.М. визначили такі ключові проблеми розвитку залізничного та автомобільного транспорту:

- формування конкурентного середовища на ринках перевезень;
- збереження стійкості роботи в кризисних умовах;
- впровадження новітніх економічних підходів до тарифоутворення;
- залучення у державні програми розвитку іноземних інвесторів на привабливих умовах;
- впровадження ефективних моделей державно-приватного партнерства;
- підвищення якості транспортних послуг [173, с. 10].

Водний транспорт є багатофункціональною структурою, що задовольняє потребам національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти є складовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави. Зрозуміло, що «від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Водний транспорт є перспективним для розвитку змішаних мультимодальних контейнерних перевезень» [295].

Головними перевагами морського транспорту є:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових;
- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;

- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Найбільш значними портами є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60% усього вантажообігу українських морських портів [34] (табл. 3.5; табл. 3.6).

Таблиця 3.5

Динаміка обсягів перевезення вантажів морським транспортом України*

(тис.т)

Показники	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Усі вантажі	4068	2805	3292	3033	2253	1892	46,5	67,5
За видами вантажів								
нафта і нафтопродукти	249	77	71	53	32	30	12,0	38,9
вугілля	45	-	28	-	-	-	-	-
кокс	-	14	6	27	34	23	-	164,3
руда різна	206	111	892	725	272	38	18,4	34,2
будівельні матеріали	704	118	110	68	95	71	10,1	60,2
хімічні і мінеральні добрива	46	43	32	17	10	12	26,1	27,9
лісові	30	5	7	55	4	6	20,0	120,0
папір	0	3	3	-	-	3	-	100,0
метали різні	535	1166	1170	1077	1063	1006	188,0	86,3
хлібні	656	132	110	100	204	473	72,1	358,3
вантажі в контейнерах	92	22	30	38	8	0	-	-
інші вантажі	1505	1114	833	873	531	230	15,3	20,6
За видами сполучення								
закордонного	2959	2383	2046	1903	1408	1207	40,8	50,7
каботажного	1109	422	1246	1130	845	685	61,8	162,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Результати таблиці 3.5 свідчать, що протягом 2010-2018 років обсяги перевезення вантажів вітчизняним морським транспортом суттєво

скоротилися, тобто на 53,5 %, а в 2018 році порівняно з 2014 роком на 32,5 %. Такий стан спричинений скороченням обсягів переробки експортних вантажів через зміни ринкової кон'юнктури на окремі види продукції, що виробляються в Україні та зменшенням розмірів перевезень транзитних вантажів, спрямованих в обхід України. За останні десять років морські порти значно зменшили обсяги перевезення нафти і нафтопродуктів на 88 %; руди різної відповідно на 81,6 %; будівельних матеріалів на 89,9 %; хімічних і мінеральних добрив на 73,9 %; лісових на 80 %; інших вантажів на 84,7 %.

Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи. Азовські порти (Бердянськ, Маріуполь) здійснюють транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та беруть участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи. Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі).

Одним з проблемних питань діяльності морських портів України є відсутність впровадження досягнень логістики. Здешевлення послуг конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. Так, найбільші вітчизняні морські порти – Одеса, Іллічівськ та Южний – за рік разом перевозять лише 57 млн. тонн вантажів, в той час як їхні головні конкуренти – Новоросійськ та Констанца – перевантажують за рік відповідно 117 млн. та 48 млн. тонн. Крім того, активізували свою діяльність польський Гданськ та порти країн Балтії. Через високі збори та тарифи в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, бо це їм не вигідно.

Таблиця 3.6

**Структура обсягів перевезення вантажів морським транспортом
України***

(%)

Показники	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Усі вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
За видами вантажів						
нафта і нафтопродукти	6,1	2,8	2,2	1,7	1,4	1,6
вугілля	1,1	-	0,9	-	-	-
кокс	-	0,5	0,2	0,9	1,5	1,2
руда різна	5,1	4,0	27,1	23,9	12,1	2,0
будівельні матеріали	17,3	4,2	3,3	2,3	4,2	3,8
хімічні і мінеральні добрива	1,1	1,5	1,0	0,6	0,4	0,6
лісові	0,7	0,2	0,2	1,8	0,2	0,3
папір	0	0,1	0,1	-	-	0,2
метали різні	13,2	41,5	35,5	35,5	47,2	53,1
хлібні	16,1	4,7	3,3	3,3	9,0	25,0
вантажі в контейнерах	2,3	0,8	0,9	1,2	0,4	0,0
інші вантажі	37,0	39,7	25,3	28,8	23,6	12,2
За видами сполучення						
закордонного	72,7	85,0	62,1	62,7	62,5	63,8
каботажного	27,3	15,0	37,9	37,3	37,5	36,2

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Розрахунки таблиці 3.6 свідчать, що зміни відбулись в структурі обсягів перевезення вантажів морським транспортом України. Так, протягом аналізованого періоду найбільшу частку в структурі обсягів перевезення вантажів морськими портами займають метали різні, а саме 13,2 % в 2010 році та 53,1 % в 2018 році. В свою чергу, найменшу – кокс 0,5 % в 2014 році та 1,2 % в 2018 році; папір відповідно 0,1 % і 0,2 %;

Річкові порти України відіграють значну роль в системі міжнародних транспортних транзитних коридорів, оскільки особлива роль більшості портів визначається тим, що вони можуть бути прямими учасниками міжнародних логістичних систем. До складу АСК «УКРРІЧФЛОТ» входять 5 найбільших річкових порти: Дніпропетровський, Запорізький, Нікопольський, Херсонський, Миколаївський.

3 річкові порти (Дніпропетровський, Запорізький, Нікопольський) розташовані в промислових регіонах, які є експортностворюючими і слугують воротами для імпорتنих потоків. 2 річкові порти (Херсонський і Миколаївський), які розташовані в гирлах Дніпра і Південного Бугу, не обмежені міжнавігаційним періодом та спеціалізуються на стандартних видах портових послуг, рейдових перевантаженнях.

Річний порт Київський призначений для транспортування виробів машинобудування, металобрухту, лісу, продукцію легкої і харчової промисловості. З Дніпропетровська і Запоріжжя до портів Чорного моря перевозяться вугілля, метал, залізу і марганцеву руди.

Зерно транспортується переважно на невеликі відстані до елеваторів Херсона, Запоріжжя, Дніпропетровська і Києва. Вверх по Дніпру везуть кам'яне вугілля, метал, будівельні матеріали, руди тощо. Основними портами, де відбувається перевантаження з річкового на залізничний транспорт, є Дніпропетровськ, Запоріжжя, Черкаси, Кременчук [151] (табл. 3.7; табл. 3.8).

Дані таблиці 3.7 показують, що в 2018 році порівняно з 2010 роком обсяги перевезення вантажів річковим транспортом України зменшилися на 47,1 %, проте порівняно з 2014 роком зросли на 17,6 %. В 2018 році порівняно з 2014 роком збільшилися обсяги перевезення руди різної на 31,7 %, будівельних матеріалів на 20,9 %, хімічних і мінеральних добрив на 36,2 %, інших вантажів майже в 5 раз. За аналізований період значно зменшилися обсяги перевезення коксу річковим транспортом на 82,5 %.

Така ситуація спричинена зростанням експортних та імпорتنих перевезень і відновленням внутрішніх перевезень. Щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10-12 млн. тонн вантажів, з яких: насипних вантажів – більше ніж 9 млн. тонн (будівельні, зерно, вугілля, руда), тарно-штучних вантажів – 1 млн. тонн (метал, ліс, добрива), а також до 100 тис. TEU контейнерів.

Таблиця 3.7

Динаміка обсягів перевезення вантажів річковим транспортом України*

(тис.т)

Показники	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Усі вантажі	6989	3145	3156	3642	3640	3698	52,9	117,6
За видами вантажів								
нафта і нафтопродукти	3	-	-	-	1	0	-	-
вугілля	618	223	86	123	163	144	23,3	64,6
кокс	296	57	36	46	23	10	3,4	17,5
руда різна	2250	398	465	593	343	524	23,3	131,7
будівельні матеріали	3027	1209	1174	1299	1576	1462	48,3	120,9
хімічні і мінеральні добрива	89	138	166	125	158	188	211,2	136,2
лісові	-	15	4	31	1	-	-	-
папір	6	2	3	3	-	1	16,7	50,0
метали різні	189	520	481	512	300	382	202,1	73,5
машини і устаткування	26	1	-	0	1	0	0	0
цукор	2	-	-	-	-	14	700,0	-
хлібні	287	471	561	491	377	419	145,9	88,9
вантажі в контейнерах	3	-	-	1	-	-	-	-
інші вантажі	194	111	179	419	697	554	285,6	499,1
За видами сполучення								
закордонного	3322	1153	1189	1398	1205	1240	37,3	107,5
каботажного	3667	1992	1967	2244	2435	2458	67,0	123,4

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

У порівнянні з іншими європейськими країнами, де вантажопотік по річках Одер, Вісла і Рейн складає близько 450 млн. тонн, а по річці Дунай – 80 млн. тонн, можна вважати, що потенціал р. Дніпро майже не використовується [334].

Таблиця 3.8

**Структура обсягів перевезення вантажів річковим транспортом
України***

(%)

Показники	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Усі вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
За видами вантажів						
вугілля	8,8	7,1	2,7	3,4	4,5	3,9
кокс	4,2	1,8	1,1	1,3	0,6	0,3
руда різна	32,2	12,7	14,7	16,3	9,4	14,2
будівельні матеріали	43,3	38,5	37,2	35,7	43,3	39,5
хімічні і мінеральні добрива	1,3	4,4	5,3	3,4	4,4	5,1
лісові	-	0,5	0,1	0,8	0,0	0,0
папір	0,1	0,0	0,1	0,1	-	0,0
метали різні	2,7	16,5	15,2	14,0	8,2	10,3
машини і устаткування	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
хлібні	4,1	15,0	17,8	13,5	10,4	11,3
інші вантажі	2,8	3,5	5,8	11,5	19,2	15,0
За видами сполучення						
закордонного	47,5	36,7	37,7	38,4	33,1	33,5
каботажного	52,5	63,3	62,3	61,6	66,9	66,5

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Розрахунки таблиці 3.8 свідчать, що річковим транспортом України, в основному, перевозяться будівельні матеріали (43,3 % в 2010 році та 39,5 % в 2018 році в загальній структурі перевезень вантажів), інші вантажі (15,0 % в 2018 році в загальній структурі перевезень вантажів), руда різна (32,2 % в 2010 році та 14,2 % в 2018 році). Припинились перевезення річковим транспортом з 2014 року папір, з 2017 року – лісові, з 2015 року – машини і устаткування, малу долю в структурі вантажних перевезень річковим транспортом займає транспортування коксу, тобто 0,3 %.

Діяльність авіаційного транспорту впливає на розвиток світового господарства, забезпечуючи зв'язок та комунікацію між країнами та регіонами світу, стимулює зростання зовнішньоекономічного співробітництва, сприяє міжнародній торгівлі, створює робочі місця тощо. Розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості

країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній. Трубопровідний транспорт є найбільш економічним і ефективним для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його особливостями є відсутність рухомого складу, постійний режим роботи незалежно від стану погоди та кліматичних умов, простота в експлуатації та режимі управління перевезеннями. Його розвиток обумовлений розвитком в Україні нафтової, нафтопереробної і газової промисловості. Так, у 2018 році порівняно з 2010 роком обсяги перевезення вантажів трубопровідним транспортом зменшились на 28,8 %, проте, в 2018 році порівняно з 2014 роком зросли на 9 %. Проаналізуємо наступний показник роботи підприємств транспортної галузі – вантажообіг (рис. 3.1.).

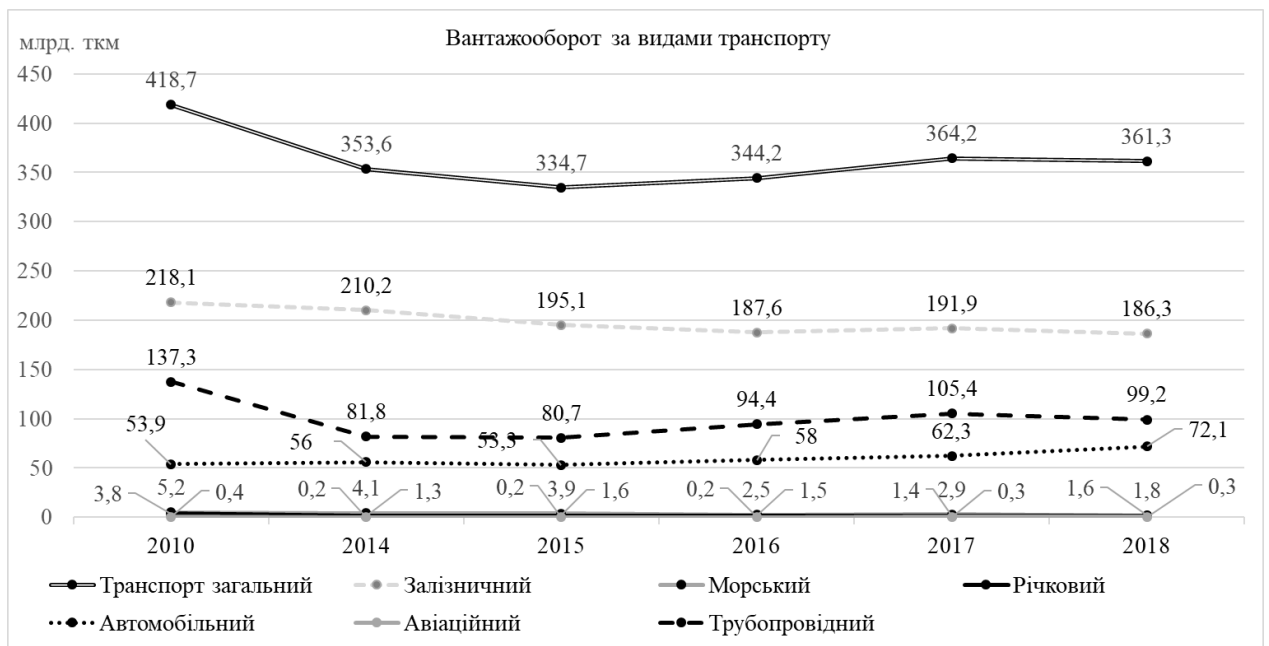


Рис. 3.1. Динаміка вантажообігу за видами транспорту України, млрд. ткм*

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Інформація рисунку 3.1 показує, що в 2018 році порівняно з 2010 роком вантажообіг в цілому за всіма видами транспорту зменшився на 13,7 %, що пов'язано з деактивізацією виробничої діяльності внутрішньо орієнтованих

галузей промисловості та з зменшенням попиту на послуги вантажного транспорту. Так, вантажообіг залізничного транспорту за останні десять років зменшився на 14,6%, морського відповідно на 65,4 %, річкового на 57,9 %, авіаційного на 25 %, трубопровідного на 27,7 %. Проте, стосовно автомобільного транспорту, то цей показник збільшився на 33,8 %.

Зменшення вантажообігу за всіма видами транспорту протягом досліджуваного періоду зумовило певні зміни в структурному розподілі вантажообігу за окремими видами транспорту (рис. 3.2).

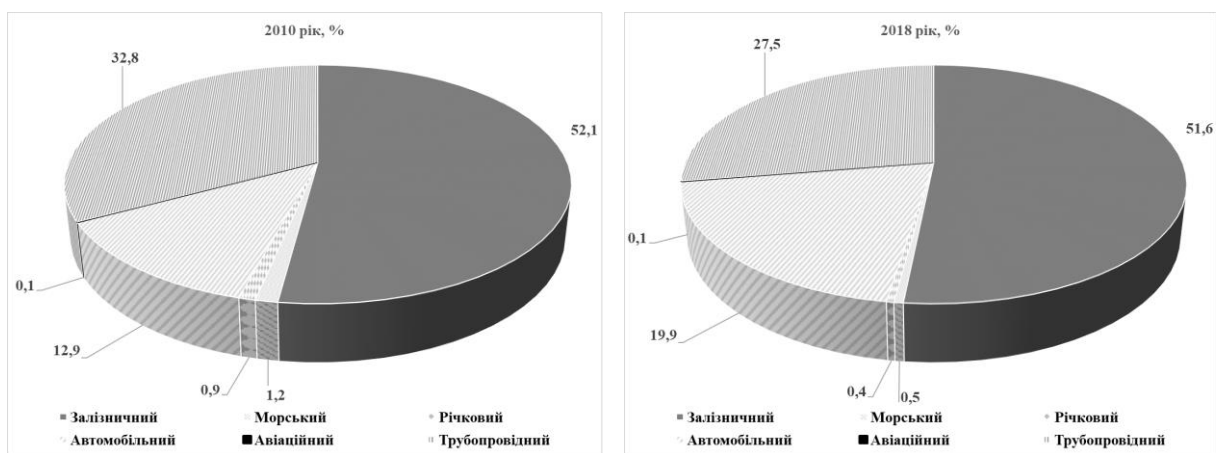


Рис. 3.2. Структура вантажообігу за всіма видами транспорту України, %*

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Дані рисунку 3.2 показують, що в 2010 році найбільшу питому вагу в структурі вантажообігу транспорту займає залізничний транспорт (52,1 %), на другому місці трубопровідний (32,8 %) і на третьому – автомобільний (12,9 %). В 2018 році ситуація не змінилась, проте відбулося зменшення долі залізничного транспорту, тобто 51,6 %, трубопровідного 27,5 %, автомобільного навпаки зросла до 19,9 %. На нашу думку, це пов'язано з коливанням обсягів виробництва і перерозподілом вантажоперевезень між окремими видами транспорту.

В Україні доцільно реформування річкової галузі з метою перенесення частини вантажопотоків з автошляхів та залізниці на річки, а також розвитку річкової логістики та інфраструктури. Влада країни та провідні підприємства різних форм власності, які мають безпосереднє відношення до перевезень річковим транспортом, приділяють цьому питанню значну увагу, оскільки контейнеризація вантажів – це, по-перше, незайнята ніша, а по-друге, це світовий тренд, який має стійку тенденцію до зростання, і на сьогоднішній день є найбільш зручним та економічним способом перевезення за рахунок універсальності, мультимодальності та надійності.

В процесі дослідження розглянемо показник вантажообігу в розрізі видів транспорту загального користування (табл. 3.9).

Таблиця 3.9

Вантажообіг залізничного транспорту загального користування*

(млрд.ткм)

Залізниця	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
Донецька	37,3	22,8	13,8	17,5	13,2	13,2	35,4	57,9
Львівська	18,6	20,0	21,0	21,1	22,2	21,9	117,7	109,5
Одеська	54,1	62,2	66,1	58,5	61,6	59,5	109,9	95,7
Придніпровська	45,4	36,7	30,2	31,2	32,0	32,8	72,2	89,4
Південно-Західна	42,4	46,7	42,2	38,4	42,8	41,4	97,6	88,7
Південна	20,3	21,8	21,8	20,9	20,1	17,5	86,2	80,3
Разом	218,1	210,2	195,1	187,6	191,9	186,3	85,4	88,6

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Так, успішні показники роботи представлено на Львівській залізниці (в 2018 році порівняно з 2010 роком вантажообіг зріс на 17,7 %, а порівняно з 2014 роком на 9,5 %). Цей показник також зріс в 2018 році порівняно з 2010 роком на Одеській залізниці на 9,9 %, проте порівняно з 2014 роком зменшився на 4,3 %. Суттєве зменшення показника вантажообігу спостерігається в 2018 році порівняно з 2010 роком на Донецькій залізниці,

тобто на 64,6 %. В свою чергу, аналогічна ситуація відмічена на Придніпровській, Південно-Західній та Південній залізниці, а саме: відповідне скорочення на 27,8 %, 2,4 %, 13,8 %.

Дані додатка 3 свідчать, що протягом 2010-2018 років показник вантажообігу автомобільного транспорту в усіх областях України, крім Донецької та Луганської, Запорізької, Полтавської зріс на 33,7 %. За рейтингом приросту вантажообігу автомобільного транспорту в 2018 році порівняно з 2010 роком перші місця зайняли м. Київ (з приростом в 2,5 рази), Черкаська область (з приростом в 2 рази), Закарпатська (з приростом на 84,2 %), Волинська (з приростом на 63,9 %), Київська (з приростом на 53,1 %). Останні місця в рейтингу приросту вантажообігу автомобільного транспорту належать Івано-Франківській, Хмельницькій з приростом в 0,6 % та 2,8 %.

Таблиця 3.10

Вантажообіг водного транспорту за видами сполучення*

(млн.ткм)

Показники	Роки						2018р. в % до 2010р.	2018р. в % до 2014р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018		
Морський транспорт								
Всього за видами сполучення	5171,6	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8	35,2	44,8
закордонне	4922,6	3852,7	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9	32,0	40,9
каботажне	249,0	219,7	453,7	322,7	473,4	245,9	98,8	111,9
Річковий транспорт								
Всього за видами сполучення	3836,7	1358,1	1571,7	1465,0	1422,9	1540,2	40,1	113,4
закордонне	3294,2	1100,6	1287,4	1237,6	1144,2	1167,5	35,4	106,1
каботажне	542,5	257,5	284,3	227,4	278,7	372,7	68,7	144,7

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Розрахунки таблиці 3.10 свідчать, що показник вантажообігу морського та річкового транспорту протягом 2010-2018 років знизився відповідно на 64,8 % та 59,9 %. Це пояснюється тим, що значно зношені основні засоби транспорту, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура та

обмежений обсяг інвестування водного транспорту, страта портами транзитних вантажопотоків, їх переорієнтація на порти каїн Балтики, Польщі, Румунії, Німеччини. На обсяг вантажообігу всіх видів транспорту впливають обсяг вантажу і середня відстань його перевезень. Показник середньої відстані перевезень вантажів визначають для кожного виду вантажів. Цей показник залежить від місця розташування підприємства відносно основних точок його зовнішніх зв'язків, внутрішньогосподарського розміщення підрозділів, галузей і враховує не тільки пробіг транспорту, але і кількість вантажу, що перевозиться ним. Для повної характеристики стану функціонування видів транспорту проаналізуємо показник середньої відстані перевезень вантажів (табл. 3.11).

Таблиця 3.11

Середня відстань перевезення однієї тони вантажів за видами транспорту*

Вид транспорту	Роки						2018 р. в % до 2010 р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
Залізничний	504	544	557	546	565	578	114,7
Морський у міжнародному сполученні	1271 1664	1452 1616	1173 1666	837 1165	1264 1687	963 1306	75,8 78,5
Річковий у міжнародному сполученні	549 991	432 955	498 1083	402 885	391 949	417 942	75,9 95,1
Автомобільний	46	49	52	53	56	60	130,4
Авіаційний у міжнародному сполученні	4315 4328	3044 3060	3053 3066	3048 3053	3325 3334	3428 3437	79,4 79,4
Трубопровідний	895	821	830	884	918	907	101,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Дані таблиці 3.11 показують, що показник середньої відстані перевезень вантажів за видами транспорту протягом 2010-2018 років коливається. Так, в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротилась середня відстань перевезень однієї тони вантажів морського транспорту на 24,2 %, річкового на 24,1 %, авіаційного на 20,6 %, автомобільного на 13,4 %, залізничного на 14,7 %.

авіаційного на 20,6 %. Натомість, цей показник мав тенденцію до зростання залізничного транспорту на 14,7 %, автомобільного на 30,4 %, трубопровідного на 1,3 %. Отже, основними перевізниками вантажів є залізничний та автомобільний види транспорту. Автомобільний транспорт відіграє пріоритетну роль в складі транспортної системи України та її регіонів, проте дороги не відповідають європейським стандартам: навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, харчування та відпочинку. Значного покращення потребує матеріально-технічна база підприємств, які працюють в сфері автомобільного обслуговування споживачів транспортних послуг регіону. Розглянемо більш детально в розрізі областей України показник середньої відстані перевезення вантажів однієї тони автомобільним транспортом (табл. 3.12).

Таблиця 3.12

Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом в регіонах*

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
<i>I</i>	2	3	4	5	6	7
Автономна Республіка Крим	40	-	-	-	-	-
Вінницька	51	58	55	63	60	61
Волинська	167	160	174	168	185	206
Дніпропетровська	10	11	12	16	15	16
Донецька	19	61	29	19	23	19
Житомирська	26	23	19	26	23	26
Закарпатська	231	494	516	526	604	580
Запорізька	27	45	45	48	50	49
Івано-Франківська	162	140	105	105	84	124
Київська	101	86	84	80	86	113
Кіровоградська	39	45	40	31	32	32
Луганська	111	66	44	54	98	103
Львівська	199	218	211	210	198	207
Миколаївська	64	68	65	61	72	78
Одеська	96	129	125	124	120	132
Полтавська	20	12	20	18	15	16

(км)

1	2	3	4	5	6	7
Рівненська	110	107	100	117	118	126
Сумська	62	62	56	57	61	70
Тернопільська	107	80	82	90	79	75
Харківська	110	93	94	127	138	139
Херсонська	84	126	116	114	101	98
Хмельницька	95	90	85	75	67	63
Черкаська	69	72	104	63	102	81
Чернівецька	143	206	221	213	185	202
Чернігівська	97	70	70	91	100	107
м. Київ	217	199	210	216	205	127
м. Севастополь	26	-	-	-	-	-
Україна	46	49	52	53	56	60

**розраховано за даними Державної служби статистики України [348]*

Інформація таблиці 3.12 показує, що середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом значно зросла в Волинській області на 23,4 %, в Закарпатській області - в 2,5 рази, Чернівецькій на 41,3 %, проте цей показник зменшився в Івано-Франківській області на 23,5 %, Тернопільській на 30 %. Особливе значення у транспортній галузі належить транспортній інфраструктурі, яка включає комунікації різних видів транспорту. На обсяги перевезень, їх економічність, рівень безпеки дорожнього руху впливають ширина шляхового полотна, технічне забезпечення шляхової мережі, якість покриття. Напрями перевезення вантажів, розташування вантажних пунктів визначають шляхи сполучення загального користування (табл. 3.13).

Таблиця 3.13

Довжина шляхів сполучення загального користування*

(на кінець року, тис. км)

Показники	Роки						2018 р. в % до 2010 р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
Експлуатаційна довжина залізничних колій	21,7	20,9	21,0	21,0	19,8	19,8	91,2
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів	2,2	1,6	1,6	1,6	2,1	1,9	86,4
Довжина автомобільних доріг, з них:	165,9	163,0	163,0	163,0	163,1	161,9	97,6
з твердим покриттям	165,8	159,5	159,4	159,5	159,6	158,5	95,6

**розраховано за даними Державної служби статистики України [348]*

Дані таблиці 3.13 свідчать в 2018 році порівняно з 2010 роком експлуатаційна довжина залізничних колій зменшилась на 8,8 %, експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів зменшилась на 13,6 %, довжина автомобільних доріг, в свою чергу, зменшилась на 2,4 %. Отже, такий стан показує, що транспортна інфраструктура потребує вдосконалення через додаткового фінансування (інвестування). Найбільш поширені в Україні автомобільні дороги. Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям в 2018 році перевищувала експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування у 8 раз, а довжину річкових судноплавних шляхів загального користування – у 83 рази.

В галузі залізничного транспорту показник експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування за областями представлено в таблиці 3.14

Таблиця 3.14

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування за регіонами *

(на кінець року, км)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
<i>I</i>	2	3	4	6	7	8
Автономна Республіка Крим	629	-	-	-	-	-
Вінницька	1074	1074	1074	1074	1074	1074
Волинська	597	593	593	593	593	593
Дніпропетровська	1558	1554	1554	1554	1554	1554
Донецька	1591	1570	1570	1570	936	936
Житомирська	1013	1016	1016	1016	1016	1016
Закарпатська	606	598	602	602	602	602
Запорізька	990	988	988	988	988	988
Івано-Франківська	496	494	494	494	494	494
Київська	792	798	798	798	798	798
Кіровоградська	892	893	893	893	893	893
Луганська	1092	1092	1092	1092	544	544
Львівська	1280	1263	1263	1263	1263	1263
Миколаївська	711	711	711	711	711	707
Одеська	1068	1061	1044	1044	1044	1044
Полтавська	852	835	852	852	852	852
Рівненська	585	577	579	578	578	578

<i>1</i>	2	3	4	5	6	7
Сумська	734	703	703	703	703	703
Тернопільська	564	564	564	564	564	564
Харківська	1514	1521	1521	1520	1520	1520
Херсонська	452	453	453	453	453	453
Хмельницька	737	738	738	738	738	738
Черкаська	588	588	588	588	588	588
Чернівецька	413	413	413	413	413	413
Чернігівська	856	851	851	851	851	851
Україна	21684	20948	20954	20952	19770	19766

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Інформація таблиці 3.14 показує, що в основному експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування України зменшилась на 1918 км або на 8,9 %. Так, в цей показник збільшився в Харківській області на 0,4 %, в усіх інших областях він зменшився в середньому на 2 %. Отже, технічні стандарти функціонування залізничного транспорту модернізуються відповідно до міжнародних стандартів.

Таблиця 3.15

Довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами*

(на кінець року, тис. км)

Адміністративно-територіальні одиниці	2010 рік		2015 рік		2016 рік		2017 рік		2018 рік	
	Усього	У т.ч. з твердим покриттям	Усього	У т.ч. з твердим покриттям	Усього	У т.ч. з твердим покриттям	Усього	У т.ч. з твердим покриттям	Усього	У т.ч. з твердим покриттям
<i>1</i>	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Автономна Республіка Крим	6,3	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Вінницька	9,5	9,0	9,5	9,0	9,5	9,0	9,5	9,0	9,5	9,0
Волинська	6,2	5,7	6,2	5,8	6,2	5,8	6,2	5,8	6,2	5,8
Дніпропетровська	9,1	9,1	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
Донецька	8,1	8,0	8,1	8,0	8,1	8,0	8,1	8,0	8,1	8,1
Житомирська	8,5	8,3	8,5	8,3	8,5	8,3	8,5	8,3	8,6	8,4
Закарпатська	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4
Запорізька	7,0	6,8	7,0	6,8	7,0	6,8	7,0	6,8	7,0	6,8
Івано-Франківська	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
Київська	8,5	8,5	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,7	8,6
Кіровоградська	6,3	6,2	6,3	6,2	6,3	6,2	6,3	6,2	6,3	6,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Луганська	5,9	5,8	5,9	5,8	5,9	5,8	5,9	5,9	4,4	4,4
Львівська	8,4	8,2	8,4	8,2	8,4	8,2	8,4	8,2	8,4	8,2
Миколаївська	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Одеська	8,3	8,1	8,3	8,1	8,3	8,1	8,3	8,1	8,3	8,1
Полтавська	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9
Рівненська	5,1	5,0	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,2	5,1
Сумська	7,2	6,7	7,2	6,7	7,2	6,7	7,2	6,7	7,2	6,8
Тернопільська	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Харківська	9,6	9,4	9,6	9,4	9,6	9,4	9,6	9,4	9,7	9,4
Херсонська	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Хмельницька	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1
Черкаська	6,1	5,9	6,1	5,9	6,1	5,9	6,2	6,0	6,1	6,0
Чернівецька	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Чернігівська	7,7	7,2	7,7	7,2	7,7	7,2	7,7	7,2	7,7	7,2
Севастополь	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Україна	169,5	165,8	160,3	159,4	163,0	159,5	163,1	159,6	161,9	158,5

**розраховано за даними Державної служби статистики України [348]*

Дані таблиці 3.15 свідчать, що довжина автомобільних доріг загального користування за областями України в 2018 році порівняно з 2010 роком зменшилась на 4,5 %, в точу числі з твердим покриттям на 4,4 %. Суттєвого збільшення або зменшення довжини автомобільних доріг загального користування за областями за аналізований період не спостерігалось. Слід відмітити, що за останні 30 років у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі міжнародного значення, в Україні щільність доріг у 5,9 разів менша, ніж у Франції. Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. км, у Німеччині – 10,9 тис. км, Франції – 7,1 тис. км. Незадовільним є техніко-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю тих доріг, 39,2 % - за міцністю [234].

Транспортна галузь Причорноморського регіону за більшістю індикаторів є однією з провідних та займає важливе місце в економіці регіону. В процесі дослідження встановлено, що Причорноморський регіон об'єднує Миколаївську, Одеську та Херсонську області з вигідним географічним розташуванням, яке створює привабливі умови для розвитку інших галузей національної економіки. Так, Причорноморський регіон знаходиться на перетині найважливіших міжнародних водних шляхів: дунайського, дністровського, дніпровського, що створює передумови для

формування розвиненої мережі транспортної інфраструктури регіону при наявності потужного експортно-імпортного потенціалу. Причорноморський регіон має вихід до Чорного та Азовського морів, у цьому полягає своєрідність та унікальність його географічного положення. Приморське положення зумовило розвиток суднобудування та судноремонту, морського транспорту каботажного та міжнародного плавання, курортно-туристичного господарства. Придунайське розташування району дає змогу підтримувати дешеве річкове сполучення з багатьма європейськими країнами (Румунією, Болгарією, Угорщиною, Югославією, Словаччиною). Міжнародною спеціалізацією регіону є водний та залізничний транспорт. Транспортна галузь Причорноморського регіону охоплює всі види транспорту (табл. 3.)

Таблиця 3.16

**Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту у
Причорноморському регіоні***

(тис. т)

Вид транспорту	Роки						2018р.	2018р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	в % до 2010р.	в % до 2014р.
<i>Миколаївська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	27339,3	24721,7	25239,8	24571,8	27163,2	28046,8	102,6	113,5
залізничний	5472,5	5315	5754,0	1600,3	6664,5	6314,5	115,4	118,8
водний	-	2,3	-	-	-	387,7	-	в 168 раз
автомобільний	21866,8	19404,4	19485,8	22971,5	20498,7	21344,6	97,6	109,9
<i>Одеська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	57664,0	35521,5	39245,3	39636,9	41644,6	62000,0	107,5	174,5
залізничний	27491,0	27590,0	29744,0	31368,0	32440,0	31491,7	114,6	114,1
водний	3832,2	2433,5	2087,7	2218,0	1767,1	1496,1	39,0	61,5
автомобільний	26340,8	5498,0	7413,6	6050,9	7437,5	29012,2	110,1	527,7
<i>Херсонська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	19301,5	15657,4	8979,6	8516,4	8837,1	8422,9	43,6	53,8
залізничний	4888,0	3781	4766,0	4308,0	4348,0	3763,0	76,9	99,5
водний	828,8	486,4	750,5	774,4	604,3	453,5	54,7	93,2
автомобільний	13584,7	11390,0	3463,1	3434,0	3884,8	4206,4	30,9	36,9

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Інформація таблиці 3.16 свідчить, що протягом 2010-2018 років серед областей Причорноморського регіону Одеська область займає перше місце за показником обсягів перевезення вантажів усіма видами транспорту, який в 2018 році порівняно з 2010 роком зріс на 7,5 %, в тому числі залізничного транспорту на 14,6 %, автомобільного на 10,1 %, і зменшився на водному транспорті на 61 %. В Миколаївській області обсяг перевезення вантажів усіма видами транспорту в 2018 році порівняно з 2010 роком збільшився на 2,6 %, в тому числі на залізничному на 15,4 %, і скоротився на автомобільному на 2,4 %. В Херсонській області в 2018 році порівняно з 2010 роком аналізований індикатор суттєво зменшився на 56,4 %, в тому числі на залізничному транспорті на 23,1 %, на водному – 45,3 %, автомобільному на 69,1 %.

Основними портами Причорноморського регіону є Іллічівськ, Южний, Одеса, Херсон, Миколаїв. Для раціоналізації перевезень збудована поромна переправа Іллічівськ - Варна. Діє також залізничний паром через Керченську протоку. Головні річкові порти – Херсон, Нова Каховка, Ізмаїл, Кілія. Основними залізничними магістралями є: Одеса - Київ, Миколаїв – Знам'янка - Харків, Херсон - Дніпропетровськ, Севастополь - Сімферополь - Харків, Одеса - Львів, Одеса - Миколаїв - Херсон - Джанкой - Керч. Серед основних автомагістралей загальнодержавного та міждержавного значення є: Миколаїв - Одеса - Кишинів; Миколаїв - Херсон - Сімферополь; Одеса - Ізмаїл; Одеса - Київ - Москва.

Швидке збільшення кількості автомобілів і зростання обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом дисгармонує з відсутністю належного рівня автомобільних доріг, нестачею коштів на їхнє фінансування та порівняно низькою кваліфікацією водіїв. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху.

Основну роль в перевезеннях відіграють експортні перевезення: кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічна продукція тощо. В імпорті переважають машини, устаткування, мінерально-сировинні

ресурси. Трубопровідний транспорт представлений: газопровід Шебелинка - Дніпропетровськ - Одеса - Кишинів, нафтопроводи Гнідинці - Прилуки - Кременчук - Херсон, Одеса - Броди, Самара - Лисичанськ, Кременчук - Херсон, аміакопровід Тольятті - Горлівка - Одеса.

Вантажообіг перевезення вантажів за видами транспорту Причорноморського регіону представлено в таблиці 3.17.

Таблиця 3.17

**Вантажообіг перевезення вантажів за видами транспорту у
Причорноморському регіоні***

(млн. ткм)

Вид транспорту	Роки						2018р. в % до 2010р.	2018р. в % до 2014р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018		
<i>Миколаївська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	906,7	915,0	788,6	841,2	873,5	1006,2	110,9	109,9
автомобільний	906,7	915,0	788,6	841,2	840,9	837,2	92,3	91,5
<i>Одеська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	59072,4	65761,6	69484,4	61759,0	65273,6	57743,5	97,8	87,8
залізничний	54004,9	61883,4	65673,7	57952,5	61517,2	-	-	-
водний	3948,9	2335,6	2215,8	2166,4	1804,4	-	-	-
автомобільний	1127,8	1542,6	1594,9	1640,1	1952,0	2019,2	179,0	130,9
<i>Херсонська область</i>								
Транспорт, всього у тому числі:	4702,6	5133,8	5162,5	8516,4	5373,0	4635,5	98,6	90,3
залізничний	3838,0	3990,0	4051,0	4308,0	4155,0	3549,8	92,5	88,9
водний	688,9	1071,3	950,5	3434,0	979,8	880,9	127,9	82,2
автомобільний	175,7	72,5	161,0	774,4	238,1	204,7	116,5	282,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Дані таблиці 3.17 свідчать, що в 2018 році порівняно з 2010 роком вантажообіг перевезення вантажів за всіма видами транспорту скоротився в Одеській області на 2,2 % та в Херсонській області на 1,4 %. Проте, цей показник збільшився за аналізований період на 10,9 % в Миколаївській області. В Одеській області вантажообіг залізничного транспорту зріс з

54004,9 млн. ткм в 2010 році до 61517,2 млн.ткм в 2017 році за рахунок розвиненої системи шляхів сполучення; водного транспорту знизився на 54,4 %. Одеська залізниця та автотранспорт створюють умови для успішного функціонування та освоєння усіх потреб області у транспортних послугах. При цьому недостатньо використовується потенціал водного транспорту, і це при наявності в області основних морських торгівельних портів.

До транспортної галузі Миколаївської та Херсонської областей включаються залізничний, морський, річний, автомобільний, авіаційний та трубопровідний транспорт. Географічне положення області, наявність судноплавних артерій сприяють розвитку водного транспорту і становленню позиції Миколаєва в якості транзитного транспортного вузла. Миколаївська область тримає друге місце за переробкою вантажів морських торгівельних і річкових портах протягом багатьох років. Частка перевезень автомобільним транспортом складає у середньому 2 % від загального обсягу перевезень по країні. Перевезення вантажів морським і річковим транспортом в регіоні за останні три роки, практично, не відбувається. Стан транспортної галузі складно оцінити за недостатністю даних, але загальні показники та традиційна роль і місце Миколаївської області в транспортній галузі країни формує основні напрямки розвитку в бік водного транспорту.

В Херсонській області активно розвивається водний та автомобільний вид транспорту. Так, питома вага перевезень автомобільним транспортом дорівнює у середньому 1,2 % від загального обсягу перевезень по країні. Вантажообіг автомобільного транспорту протягом 2010-2018 років зріс на 16,5 %, водного на 27,9 %. Транспортна галузь Херсонської області перебуває у складному стані, і навіть, незначні досягнення які відбулися, на сьогодні, практично не спроможні компенсувати недостатній обсяг перевезень.

В процесі дослідження доведено, що стан функціонування транспортної галузі України в цілому та Причорноморського регіону, зокрема, характеризується як кризовий. В умовах нестабільної політичної та

економічної ситуації в Україні транспортні послуги втрачають певну долю на ринку послуг. Діяльність підприємств транспортної галузі регіону має бути спрямована на активізацію впровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку, яка побудована на інноваційному оновленні матеріально-технічної бази галузі, використанні інноваційних технологій та методів в процесі управління. З метою створення конкурентоспроможної транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень необхідно забезпечити надання якісних транспортних послуг; формування транспортної інфраструктури і транспортних засобів; створення умов для перевищення рівня пропозиції транспортних послуг над попитом.

3.2. Оцінка ефективності функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

В умовах трансформаційної економіки основним завданням діяльності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є підвищення ефективності функціонування за умови зростання конкуренції, збільшення ступеню ризику, необхідності пристосування до швидких економічних змін макро- і мікросередовища. Транспортна галузь є важливою складовою економіки регіону, її злагоджене функціонування залежить від діяльності великої кількості структурних підрозділів.

Автори акцентують увагу саме на результативність системи, на можливість її створювати ефект (результат) в процесі свого функціонування і не окреслюють систему лише в межах виробничого процесу. В процесі дослідження встановлено, що фактори забезпечення ефекту включають сукупність технічних, технологічних та організаційно-економічних параметрів, що впливають на результативність перевезень: розвиненість інфраструктури; надійність і продуктивність технічних засобів; наявність конкуренції; матеріально-технічне забезпечення; нормативно-правова база. Ефект проявляється в зміні показників обсягу перевезень та якості перевезень (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Фактори впливу на ефективність функціонування транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень*

**узагальнено автором*

Ми підтримуємо позицію Лямець В.І. та Тевяшева А.Д. стосовно трактування «ефективності діяльності», які зазначають, що «ефективність не є звичною властивістю системи, оскільки не кожна система при своєму функціонуванні може бути ефективною» [175, с. 371]. Індикатором розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень є досягнення економічної ефективності, тобто результативності, яка характеризується відношенням отриманого економічного ефекту до витрат, що забезпечили досягнення найбільшого результату. На ефективність роботи підприємств впливає не тільки якісне здійснення вантажних перевезень, а й зниження їх собівартості, розвиток взаємовідносин виробника та споживача транспортних послуг.

Аналіз ефективності діяльності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень ґрунтується на витратному підході, сутність якого полягає в порівнянні економічного ефекту з поточними витратами. В процесі дослідження застосовують показники ефективності використання основних засобів; праці; узагальнюючі показники ефективності (чистий прибуток (збиток) від діяльності, собівартість перевезень вантажів, рентабельність тощо). Продукцією транспортної галузі є транспортування (переміщення) вантажів, тому з метою підвищення ефективності в процесі надання транспортних послуг підприємства прагнуть збільшити показники розвитку господарської діяльності та знизити витрати на її здійснення.

Для оцінки рівня ефективності діяльності підприємств транспортної галузі використовують як фінансові, так і нефінансові показники. Критерієм економічної ефективності є економія (перевитрати) живої та уречевленої праці. Слід зазначити, що якщо показник продуктивності праці зростає, то зменшується кількість живої та уречевленої праці.

Пріоритетним напрямом у діяльності підприємств транспортної галузі у системі мультимодальних перевезень є забезпечення наявності та ефективності використання основних засобів (табл. 3.18).

Таблиця 3.18

**Стан та ефективність використання основних засобів
транспортної галузі***

Показники	Роки						2018р. в % до 2010р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
Основні засоби за первісною вартістю, млн. грн	3748867	9747315	1412354	1553781	1274999	1098583	29,3
Введення в дію нових основних засобів, млн. грн	12579	11914	9925	23280	25763	11894	94,6
Ступінь зносу основних засобів, %	95,2	97,9	51,7	50,8	47,6	48,9	-46,3 в.п.
Обсяг наданих послуг, млн. грн	144960,3	202510,7	293568,0	359911,7	429442,3	491283,4	338,9
Коефіцієнт придатності	0,04	0,02	0,48	0,49	0,52	0,51	0,47 в.п.
Фондовіддача	0,04	0,02	0,02	0,23	0,34	0,45	0,41 в.п.
Рентабельність, %	0,1	-0,2	-1,3	0,5	-1,3	-2,04	-2,14 в.п.

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Дані таблиці 3.18 свідчать, що в 2018 році порівняно з 2010 роком первісна вартість основних засобів значно скоротилась на 70,7 %, що пояснюється помітним зменшення фінансування транспортної галузі України. При цьому скоротилась вартість нових основних засобів, які введені в дію за цей період на 5,4 %. Ступінь зносу основних засобів зменшився з 95,2 % в 2010 році до 48,9 % в 2018 році. Показник фондовіддачі зріс на 0,41 в.п., що вказує на збільшення обсягу наданих послуг майже в 3,4 рази та зменшення первісної вартості основних засобів на 70,7 %. Показник рентабельності основних засобів протягом 2010-2018 років скоротився на 2,14 в.п. Отже, ефективність використання основних засобів транспортної галузі протягом досліджуваного періоду значно знизилась, що позначилось

на результативності діяльності транспортних підприємств в системі мультимодальних перевезень України як в цілому так і в кожному регіоні.

Ефективне функціонування підприємств транспортної галузі, як правило, ґрунтується на раціональному розподілі та використанні трудових ресурсів, що передбачає облік чисельності працівників. Проаналізуємо середньооблікову кількість штатних працівників, які зайняті в наземному і трубопровідному, водному та авіаційному видах транспорту (табл. 3.19).

Таблиця 3.19

Динаміка середньооблікової чисельності працівників транспортної галузі в розрізі областей України*

(тис. чол.)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки						2018р. в % до 2010р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
АРК	9,7	-	-	-	-	-	-
Вінницька	4,6	8,1	8,9	9,8	10,4	10,8	234,8
Волинська	4,0	5,6	5,2	5,5	5,9	5,7	142,5
Дніпропетровська	25,5	24,9	25,0	30,1	26,8	25,4	99,6
Донецька	30,1	30,0	13,9	15,5	21,8	14,5	48,2
Житомирська	4,2	7,2	7,2	7,7	7,3	6,7	159,5
Закарпатська	3,7	5,5	4,6	4,8	4,8	4,7	127,0
Запорізька	6,9	8,1	7,8	8,0	8,1	9,0	130,4
Івано-Франківська	4,8	6,3	4,8	4,3	4,4	4,1	85,4
Київська	12,3	12,4	11,8	12,9	11,8	12,0	97,6
Кіровоградська	5,1	7,8	7,7	7,5	7,1	7,3	143,1
Луганська	16,4	5,8	4,4	4,1	4,1	2,5	15,2
Львівська	15,9	21,8	21,6	22,0	20,6	20,2	127,0
Миколаївська	5,4	5,3	5,4	4,5	5,1	5,6	103,7
Одеська	14,8	16,5	16,7	18,0	18,7	17,5	118,2
Полтавська	7,0	15,4	19,8	17,8	17,2	15,2	217,1
Рівненська	4,9	4,6	3,6	4,0	3,6	3,8	77,6
Сумська	3,0	6,4	6,2	6,1	5,5	5,3	176,7
Тернопільська	2,8	3,7	3,3	3,4	2,9	2,9	103,6
Харківська	23,4	21,3	22,4	24,7	23,7	21,6	92,3
Херсонська	3,5	2,7	3,2	3,6	3,0	3,6	102,9
Хмельницька	3,4	4,0	4,2	4,2	4,9	4,7	138,2
Черкаська	8,3	7,9	7,7	6,1	6,0	6,1	73,5
Чернівецька	3,4	2,6	3,1	4,0	3,6	3,2	94,1
Чернігівська	3,4	4,1	3,3	4,1	3,9	3,8	111,8
м. Київ	45,7	50,5	45,1	49,6	51,1	48,2	105,5
м. Севастополь	3,6	-	-	-	-	-	-
Україна	275,9	288,4	266,7	282,3	282,3	264,4	95,8

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Інформація таблиці 3.19 показує, що протягом 2010-2018 років середньооблікова чисельність працівників в транспортній галузі в цілому по Україні зменшилась на 4,2 %. Проте, за досліджуваний період в областях України цей показник коливається. Так, в 2018 році порівняно з 2010 роком зростання середньооблікової чисельності працюючих в транспортній галузі спостерігається в Вінницькій області – в 2,3 рази; Волинській – на 42,5 %; Житомирській – на 59,5 %; Закарпатській, Львівській – на 27 %; Запорізькій на 30,4 %; Кіровоградській – на 43,1 %; Миколаївській, Тернопільській – на 3,7 %; Одеській – на 18,2 %; Полтавській майже в 2,2 рази; Сумській – на 76,7 %; Херсонській – на 2,9 %; Хмельницькій – на 38,2 %; Чернігівській – 11,8 %. І, навпаки, зменшення даного показника спостерігається в Дніпропетровській області – на 0,4 %; Донецькій – на 51,8 %; Івано-Франківській – на 14,6 %; Київській – на 2,4 %; Луганській 84,8 %; Рівненській 22,4 %; Харківській 7,7 %; Черкаській 26,5 %; Чернівецькій – на 5,9 %.

Ефективність праці робітників підприємств транспортної галузі обчислимо за допомогою показника продуктивності праці, який залежить від удосконалення матеріально-технічних засобів; технічної оснащеності підприємств транспортної галузі; впровадження новітніх технологій; організації праці тощо (табл. 3.20).

Розрахунки таблиці 3.20 показують, що в 2018 році порівняно з 2010 роком показник продуктивності праці працівників транспортної галузі в цілому по Україні зменшився на 6,8 %, при цьому показник вантажообігу скоротився на 10,7 %, показник середньооблікової чисельності працюючих відповідно на 4,2 %. Скорочення продуктивності праці працівників транспортної галузі відбулося в Одеській області на 17,3 %, в Херсонській – на 4,2 %. Проте, в Миколаївській області цей показник зріс на 7 %, що пояснюється збільшенням вантажообігу на 10,9 %, середньооблікової чисельності працюючих відповідно на 3,7 %.

Таблиця 3.20

**Продуктивність праці працівників транспортної галузі
Причорноморського регіону***

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки						2018 р. в % до 2010 р.
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
Вантажообіг, млн. ткм							
Україна	404572,9	335151,7	315341,8	323473,9	343057,1	361353,5	89,3
Миколаївська	906,7	915,0	788,6	841,2	873,5	1006,2	110,9
Одеська	59072,4	65761,6	69484,4	61759,0	65273,6	57743,5	97,8
Херсонська	4702,6	5133,8	5162,5	8516,4	5373,0	4635,5	98,6
Середньооблікова чисельність працюючих, тис. чол.							
Україна	275,9	288,4	266,7	282,3	282,3	264,4	95,8
Миколаївська	5,4	5,3	5,4	4,5	5,1	5,6	103,7
Одеська	14,8	16,5	16,7	18,0	18,7	17,5	118,2
Херсонська	3,5	2,7	3,2	3,6	3,0	3,6	102,9
Продуктивність праці транспортної галузі							
Україна	1466375	1162107	1182383	1145851	1215221	1366692	93,2
Миколаївська	167907	172641	146037	186933	171274	179678	107,0
Одеська	3991378	3985551	4160742	3431055	3490566	3299628	82,7
Херсонська	1343600	1901407	1613281	2365666	1791000	1287638	95,8

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

В сучасних умовах одним із факторів забезпечення динамічного розвитку підприємств транспортної галузі є формування належної системи оплати праці, яка б враховувала специфіку роботи різних видів транспорту. Конкурентоздатний розвиток транспортної галузі на регіональному рівні можливий за умови достатнього рівня матеріального стану робітників, який визначає показник заробітної плати працюючих на підприємствах транспортної галузі (рис. 3.4).

В ринкових умовах заробітна плата повинна виконувати наступні головні функції:

1) відтворювальна - заробітна плата є джерелом відтворення робочої сили та засобом залучення людей до праці;

2) стимулююча - повинна встановлюватися залежність між розмірами заробітної плати та кількістю, якістю, результатами праці;

3) соціальна - заробітна плата повинна забезпечувати соціальну справедливість, однакову винагороду за однакову працю;

4) регулююча - заробітна плата є засобом розподілу та перерозподілу кадрів по регіонах країни, галузях економіки з урахуванням ринкової кон'юнктури.

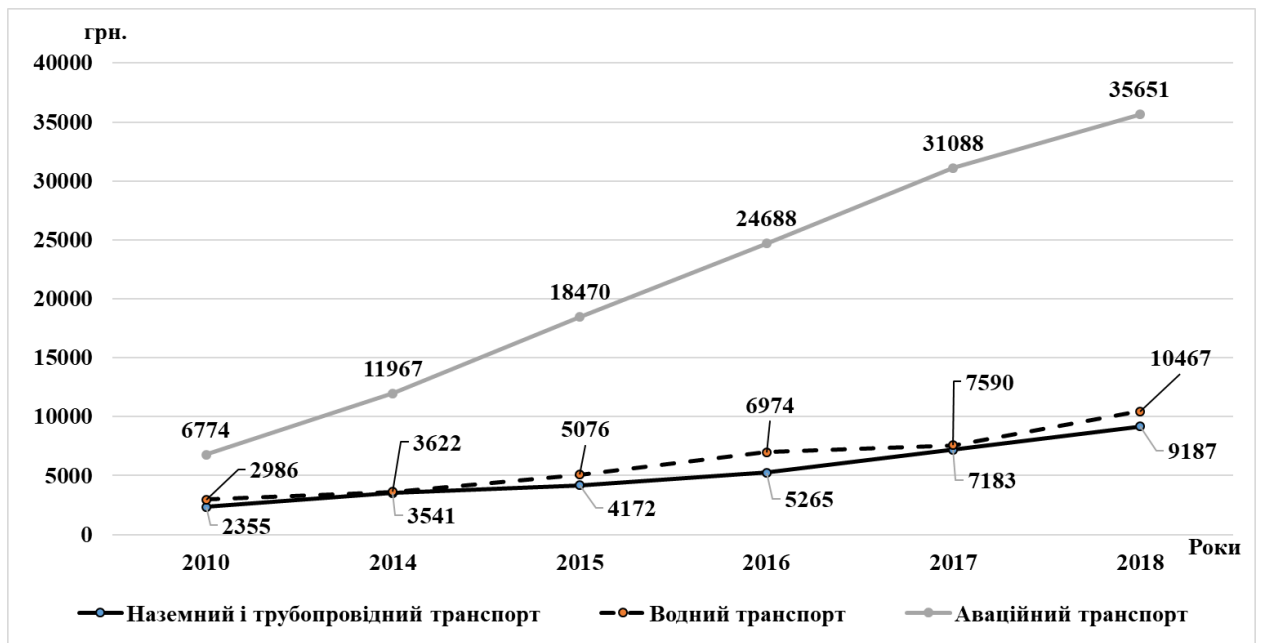


Рис. 3.4. Середньомісячна заробітна плата штатних працівників за видами транспорту, грн*

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Інформація рисунку 3.4 свідчить, що розмір заробітної плати працюючих транспортної галузі протягом 2010-2018 років значно збільшився за всіма видами транспорту. Так, розмір заробітної плати працівників наземного і трубопровідного транспорту зріс в 3,9 разів, водного відповідно в 3,5 разів, авіаційного – в 5,3 рази. Це свідчить про значний ступінь мотивації до роботи в транспортній галузі.

Ефективність транспортування вантажів оцінюється рівнем витрат, які залежать від регулярності поставок, ступеню схоронності вантажів, швидкості їх доставки. На собівартість перевезень впливає обсяг перевезень,

дальність перевезення вантажів, величина якісних показників використання рухомого складу, застосування нових прогресивних видів техніки і технології, нормування трудових і матеріальних ресурсів, продуктивність праці (табл. 3.21).

Таблиця 3.21

Розрахунок приведеної собівартості перевезення вантажів*

Роки	Операційні витрати, млн. грн	Вантажообіг, млн. ткм	Приведена собівартість перевезень, грн/ткм
2010	170064,9	404572,9	0,42
2014	224131,9	335151,7	0,67
2015	330153,5	315341,8	1,05
2016	371017,3	323473,9	1,15
2017	462049,9	343057,1	1,35
2018	531018,5	361353,5	1,47
2018 р. в % до 2010 р.	312,2	89,3	350,0

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Результати розрахунку показника приведеної собівартості перевезення вантажів таблиці 3.21 показують, що в 2018 році порівняно з 2010 роком цей показник зріс в 3,5 рази, що пояснюється збільшенням операційних витрат в 3,1 рази та скороченням вантажообігу на 10,7 %.

Основними напрямками зменшення собівартості перевезення вантажів є: використання прогресивної техніки та технології; покращення рівня якості діяльності підприємств транспортної галузі; збільшення продуктивності праці; зростання ефективності використання основних засобів; скорочення норм витрат ресурсів на одиницю перевезень у натуральному виразі.

Чистий прибуток (збиток) від діяльності підприємств характеризує оцінку економічної ефективності функціонування підприємств транспортної галузі (табл. 3.22).

Дані таблиці 3.22 показують, що в цілому по Україні в 2010 році отримано чистий прибуток від діяльності транспортної галузі на рівні 3792,9

млн. грн, в 2018 році отримано чистий збиток від діяльності транспортної галузі в сумі 22365,3 млн. грн. Проте, в розрізі регіонів цей показник коливається. Протягом 2010-2018 років збільшення суми чистого прибутку від діяльності транспортної галузі спостерігається в Київській та Одеській областях відповідно на 1875,4 млн. грн і 2831,8 млн. грн.

Таблиця 3.22

**Динаміка чистого прибутку (збитку) від діяльності підприємств
транспортної галузі регіону***

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки						млн.грн
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2018р. до 2010р., (+,-)
Автономна Республіка Крим	62,3	-	-	-	-	-	-
Вінницька	-34,1	-432,5	-536,8	-218,6	-283,1	132,4	+166,5
Волинська	-23,9	-46,0	-47,2	104,9	143,9	155,0	+178,9
Дніпропетровська	-417,7	-3017,6	-1997,5	-309,2	418,5	-1306,8	-889,1
Донецька	634,5	467,9	-1103,3	540,6	27,2	-615,2	-1249,7
Житомирська	-9,4	-31,2	-26,4	-58,7	-106,8	-142,0	-132,6
Закарпатська	-3,4	-111,8	-417,2	839,9	88,7	68,5	+71,9
Запорізька	-12,3	-13,8	216,7	277,4	61,8	-91,7	-79,4
Івано-Франківська	-105,9	-640,7	-91,7	-28,3	-251,3	-99,2	+6,7
Київська	173,0	-2325,0	-3947,3	1332,7	1969,2	2048,4	+1875,4
Кіровоградська	-42,9	-124,5	-57,3	-11,9	-3673,5	64,9	+107,8
Луганська	-8,6	-3622,7	-33,7	7,3	22,0	-24,3	-15,7
Львівська	36,8	-360,3	15,9	-824,5	33,2	394,3	+357,5
Миколаївська	421,3	-686,6	-89,2	895,9	1174,0	1282,1	+860,8
Одеська	390,1	-6039,8	-3790,6	321,8	3058,8	3221,9	+2831,8
Полтавська	-20,5	-904,6	-565,5	340,1	681,8	665,3	686,8
Рівненська	17,2	-149,7	-227,8	102,4	-22,5	3,6	-13,6
Сумська	-35,8	-297,1	-320,9	-110,8	-18,9	-90,8	-55,0
Тернопільська	-5,6	-728,1	-768,5	-264,6	-301,0	-114,8	-109,2
Харківська	-365,9	-764,0	-639,3	-369,7	-10,0	9,1	+375,0
Херсонська	-11,5	-39,7	59,3	165,4	49,9	-31,6	-20,1
Хмельницька	-7,9	-262,4	-176,0	-37,5	-6,8	47,9	+55,8
Черкаська	-33,2	-212,9	-135,7	1,2	-105,7	104,2	+137,4
Чернівецька	-13,0	-62,6	-32,5	-27,7	9,1	-10,8	+2,2
Чернігівська	-27,7	-239,3	-283,3	-67,0	8,8	47,2	+74,9
м. Київ	3113,9	-5662,3	-3105,1	4406,2	-19417,0	-28082,9	-31196,8
м. Севастополь	123,1	-	-	-	-	-	-
Україна	3792,9	-26307,3	-18100,9	7007,3	-16449,7	-22365,3	-26158,2

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

За досліджуваний період сума збитку від діяльності транспортної галузі значно зросла в областях: Донецькій, Дніпропетровській. Ступінь прибутковості діяльності підприємств є основним стимулюючим чинником для подальшого розвитку та розширення сфери транспортних послуг. У цілісній системі аналізу ефективності діяльності підприємств транспортної галузі показнику рентабельності належить провідне місце через комплексність та інформативність цієї економічної категорії. Отже, аналіз рентабельності та виявлення факторів, що впливають на її зміни, мають важливе значення для виявлення способів і шляхів підвищення ефективності роботи суб'єктів господарювання транспортної галузі регіонів та країни в цілому (табл. 3.23).

Таблиця 3.23

**Рентабельність операційної та всієї діяльності підприємств
транспортної галузі***

Роки	Рівень рентабельності (збитковості) операційної діяльності підприємств	Рівень рентабельності (збитковості) всієї діяльності підприємств	%
2010	4,7	0,7	
2014	-2,1	-8,5	
2015	0,6	-4,7	
2016	4,3	3,8	
2017	0,6	-0,9	
2018	4,4	2,2	
2018 р. до 2010 р., в.п.	-0,3 в.п.	1,5 в.п.	

*розраховано за даними Державної служби статистики України [348]

Інформація таблиці 3.23 свідчить, що рівень рентабельності операційної діяльності підприємств транспортної галузі в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротився на 0,3 в.п., при цьому рівень рентабельності всієї діяльності підприємств транспортної галузі зріс на 1,5 в.п. На рівень рентабельності діяльності підприємств транспортної галузі впливають зовнішні фактори (географічне розташування; державне регулювання; рівень конкуренції і попиту на транспортні послуги тощо) та внутрішні фактори

(технологічність процесу надання транспортних послуг та рівень оновлення обладнання; оптимальність чисельності виробничого персоналу та фонду робочого часу; ефективність організації праці; достатність наявного обсягу основних засобів тощо). З метою визначення рівня забезпеченості регіонів транспортом розрахуємо показник густоти мереж автомобільних та залізничних шляхів на 1000 км² (табл. 3.24).

Таблиця 3.24

Розрахунок та рейтингова оцінка густоти мережи автомобільного і залізничного транспорту в регіонах України*

(станом на 31.12.2018 р.)

Адміністративно-територіальні одиниці	Густота мережі автошляхів	Густота мережі залізничних шляхів	Загальний коефіцієнт густоти мережі автомобільного і залізничного транспорту	Середньозважений загальний коефіцієнт густоти мережі автомобільного і залізничного транспорту	Рейтинг
Вінницька	339,73	40,54	380,27	190,14	4
Волинська	287,93	29,44	317,37	158,69	12
Дніпропетровська	288,19	48,68	336,87	168,44	9
Донецька	301,69	35,30	336,99	168,50	8
Житомирська	278,27	34,06	312,33	156,17	13
Закарпатська	258,76	47,20	305,96	152,98	16
Запорізька	250,16	36,35	286,51	143,26	18
Івано-Франківська	294,39	35,47	329,86	164,93	11
Київська	305,82	28,38	334,20	167,10	10
Кіровоградська	252,16	36,32	288,48	144,24	17
Луганська	217,37	20,39	237,76	118,88	22
Львівська	375,58	57,85	433,43	216,72	1
Миколаївська	195,24	28,76	224,00	112,00	23
Одеська	243,17	31,34	274,51	137,26	20
Полтавська	309,57	29,63	339,20	169,60	7
Рівненська	254,35	28,83	283,18	141,59	19
Сумська	281,13	29,50	310,63	155,32	14
Тернопільська	361,69	40,80	402,49	201,25	3
Харківська	299,19	48,38	347,57	173,79	6
Херсонська	175,68	15,92	191,60	95,80	24
Хмельницька	344,18	35,77	379,95	189,98	5
Черкаська	282,08	28,11	310,19	155,10	15
Чернівецька	358,20	51,01	409,21	204,61	2
Чернігівська	225,68	26,67	252,35	126,18	21
Україна	264,13	32,75	296,88	148,44	X

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Дані таблиці 3.24 свідчать, що на 31.12.2018 року серед областей України лідерами за середньозваженим загальним коефіцієнтом густоти мережі автомобільного і залізничного транспорту є Львівська, Чернівецька, Тернопільська області, які займають перші три місця в рейтингу за наведеним показником. Останні місця належать Херсонській, Миколаївській та Луганській областям, значення показника нижче, ніж в цілому по Україні.

Розрахунок показника густоти мережі автошляхів показує, що найбільше значення його припадає на Тернопільську, Чернівецьку та Хмельницьку області, значення показника значно перевищує значення по Україні. Дещо інша ситуація відмічена щодо показника густоти мережі залізничних шляхів в регіонах України. Так, за даним показником перші місця належать Чернівецькій, Дніпропетровській та Харківській областям, значення показників яких суттєво перевищують його значення в цілому по Україні.

Транспортна галузь забезпечує поєднання виробництва продукції та її споживання через процес перевезення вантажів, зв'язуючи регіони України між собою, а також з іншими державами. Слід відмітити, що розвитку набуває автомобільний транспорт, тому що саме він є сполучним елементом між всіма іншими видами транспорту і споживачами транспортних послуг. Основний каркас залізничної колії складає густу мережу сильно завантажених широтних і меридіональних ліній, що мають численні примикання під'їзних шляхів промислових підприємств. На під'їзних коліях здійснюється більш 80 % від загального навантаження залізниці.

Крім того, будівництво транспортних артерій інших видів є неможливим без участі автомобільного транспорту. Наявність розгалуженої мережі автомобільних шляхів, їх технічний стан є індикаторами розвитку суспільства, оскільки суттєво впливають на темпи розвитку суспільства; рівень витрат з перевезення вантажів; швидкість, якість, вартість перевезення; мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; екологічний стан навколишнього середовища тощо.

Вивчаючи та враховуючи регіональні особливості функціонування транспортної галузі проаналізуємо ступінь забезпеченості областей України шляхами сполучення за допомогою коефіцієнтів Енгеля та Гольца (табл. 3.25).

Таблиця 3.25

**Показники визначення рівня забезпеченості транспортом
областей України***

(станом на 31.12.2018 р.)

Адміністративно-територіальні одиниці	Коефіцієнт Енгеля	Рейтинг	Коефіцієнт Гольца	Рейтинг
Вінницька	1,53	4	1,58	3
Волинська	1,40	9	1,36	16
Дніпропетровська	1,06	17	1,55	5
Донецька	0,86	23	1,54	6
Житомирська	1,55	2	1,33	18
Закарпатська	0,99	22	1,42	13
Запорізька	1,14	16	1,53	7
Івано-Франківська	1,05	18	1,37	15
Київська	1,34	10	1,63	2
Кіровоградська	1,46	6	1,41	14
Луганська	0,65	24	0,99	24
Львівська	1,28	12	1,45	11
Миколаївська	1,04	19	1,16	23
Одеська	1,03	20	1,46	10
Полтавська	1,54	3	1,34	17
Рівненська	1,18	15	1,25	20
Сумська	1,49	5	1,26	19
Тернопільська	1,45	7	1,47	9
Харківська	1,19	14	1,48	8
Херсонська	1,01	21	1,22	21
Хмельницька	3,31	1	1,43	12
Черкаська	1,31	11	1,56	4
Чернівецька	1,22	13	1,80	1
Чернігівська	1,43	8	1,17	22
Україна	1,12	X	1,30	X

*розраховано автором

За розрахунками таблиці 3.25 можна стверджувати, що найбільш забезпеченими транспортними шляхами є Хмельницька, Житомирська та

Полтавська області, де за рейтингом коефіцієнта Енгеля вони зайняли перші три місця зі значенням 3,31...1,54, що перевищує значення цього коефіцієнта в цілому по Україні. За розрахунками коефіцієнта Гольца видно, що найбільш забезпечені дорожніми шляхами населені пункти таких областей: Чернівецька, Київська, Вінницька зі значенням показника 1,80...1,58, що аналогічно перевищує цей показник по Україні.

Наявність інфраструктурних мереж є важливою передумовою для розвитку транспортної галузі регіонів України. Економічне зростання регіону значною мірою обумовлено функціональністю транспортної інфраструктури, яка здатна забезпечити дієвість переміщення та якісне обслуговування. Відсутність розвиненої транспортної інфраструктури є найбільш проблемним питанням укріплення економічного потенціалу регіонів і перешкоджає широкому залученню сучасного новітнього виробництва, його технічного та технологічного оновлення, широкого залучення до процесу виробництва ресурсної бази окремих регіонів, посилення зв'язків між виробничими та обслуговуючими галузями, укріплення господарських зв'язків між віддаленими територіями. Ефективне транспортне забезпечення регіонів України передбачає виконання двох умов:

- створення необхідної кількості об'єктів транспорту у регіоні з урахуванням його площі, населення, виробничих та побутових потреб;
- забезпечення можливостей для використання існуючого потенціалу регіону та створення передумов для його нарощування.

Потенційні можливості транспортної галузі визначаються високим рівнем ефективності ресурсів, що забезпечує певний резерв для задоволення зростаючих потреб регіону та розвитку галузі без зміни обсягу залучених ресурсів [39, с. 129].

Проведений аналіз рівня забезпечення транспортом областей України показав, що області Причорноморського регіону (Миколаївська, Одеська, Херсонська) знаходяться на останніх місцях в рейтингах щодо наявності та забезпеченості автомобільними та залізничними шляхами. Своєрідність та

унікальність географічного розташування Причорноморського регіону, який має вихід до Чорного та Азовського морів, сприяє широкому використанню саме водного виду транспорту, який порівняно з іншими видами має ряд переваг: відносно дешевий вид транспорту; велика провізна спроможність; не вимагає капітальних вкладень на будівництво дорожніх шляхів тощо.

Результати дослідження показують, що за останні десять років збільшилась кількість проблемних питань ефективного функціонування транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень як України в цілому, так і її регіонів. За таких умов особлива увага зосереджується на ефективній взаємодії різних видів транспорту. На практиці досить часто перевезення вантажів одним видом транспорту стає не можливим і вимагає залучення інших видів, що спонукає до планування транспортних процесів на різних видах транспорту, переходу на інформаційно-логістичні методи обслуговування. Рівень зношеності основних засобів є одним з показників рівня економічної безпеки, оскільки український транспорт втрачає свої позиції саме через старіння основних засобів, відсутність процесів простого і розширеного їх відтворення. Нерозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, а державне регулювання є недостатньо дієвим. Глобалізаційні процеси та євроінтеграційні умови висувають нові вимоги до діяльності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, проте здійснювана державна політика не відповідає цим викликам.

3.3. Моніторинг системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Сучасний стан діяльності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень характеризується загальноекономічною нестабільністю, що суттєво впливає на функціонування обслуговуваних транспортом галузей економіки. Рівень розвитку транспортної галузі в

системі мультимодальних перевезень регіону є фактором її технологічного прогресу. Стан виробничо-технічної бази і технологічної організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг.

В умовах конкурентної боротьби підприємства транспортної галузі вимушені переходити на інноваційні засади розвитку з метою нарощування обсягу транспортних послуг при додержанні стандартів якості та адаптації послуг до вимог та потреб споживачів. Чинниками, які негативно впливають на інноваційний розвиток галузі, є: нестача власних коштів, значні витрати на інновації, низький рівень державного фінансування, високий ступінь ризику, тривалий термін окупності інновацій, недосконалість правових аспектів діяльності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, відсутність попиту на продукції та кваліфікованого персоналу тощо.

Пілюшенко В.Л. та Аракелова І.О. зазначають, що інноваційна стратегія повинна передбачати розробку заходів, спрямованих на збільшення частки сфери послуг у валовому внутрішньому продукті країни за рахунок стрибка рентабельності продажів або створення нового сегмента споживача, а також впровадження нових технологій виробництва послуг [266, с. 133]. Протягом останніх десяти років інноваційна діяльність набула особливого значення в функціонуванні транспортної галузі регіону.

Інноваційний процес сприяє зростанню промислового виробництва, підвищенню продуктивності праці, залученню нових резервів для розвитку регіонів. Однак, реалії сьогодення полягають у тому, що на відміну від розвинених країн, які до 80-90 % приросту ВВП забезпечують за рахунок інновацій, Україна не повною мірою використовує наявний інноваційний потенціал. При цьому дестабілізується ринок інноваційної продукції внаслідок зниження попиту на інновації через низьку платоспроможність споживачів транспортних послуг.

При формуванні валового внутрішнього продукту країни транспортна галузь відіграє значну роль. Як відомо, зі зростанням обсягів виробництва продукції збільшуються транспортні витрати на її доставку, тобто обсяг вантажоперевезень залежить від обсягу виробництва продукції, відтак, валовий внутрішній продукт – це ринкова вартість усіх кінцевих товарів і послуг, вироблених усередині країни за певний період часу. З метою оцінки значення транспортної галузі України у функціонуванні економіки розглянемо структурний аналіз валової доданої вартості за видами економічної діяльності в валовому внутрішньому продукті (додаток И).

Інформація додатку И показує, що протягом 2010-2018 років частка транспорту у структурі валової доданої вартості країни зменшилась на 1,4 в.п. При цьому питома вага сільського, лісового та рибного господарств у структурі валової доданої вартості країни за аналізований період зросла на 2,7 в.п.; переробної промисловості відповідно зменшилась на 1,4 в.п. Це пояснюється тим, що функціонування транспортної галузі характеризується низкою проблем, серед яких: невідповідність технологічного та технічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам, відставання розвитку технологій транспортних послуг, низький рівень сервісного обслуговування, незадовільний рівень безпеки перевезень, значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище тощо. В 2018 році порівняно з 2010 роком показник валової доданої вартості країни зменшився на 3,6 в.п., що вказує на значне скорочення виробництва вітчизняної продукції та її транспортування. Зниження даного показника на 2,9 в.п. спостерігалось в секторі фінансової та страхової діяльності завдяки зменшенню обсягів чистих прибутків банків. Високими темпами зросла частка тих видів діяльності в валовій доданій вартості, де основним рушієм зростання є споживчий попит: інформація та телекомунікації, державне управління й оборона, професійна, наукова та технічна діяльність тощо. Водночас у будівництві зростання сповільнилося через послаблення інвестиційного попиту.

На регіональному рівні показником, який характеризує загальний рівень розвитку економіки регіону, є валовий регіональний продукт та розраховується як сума валової доданої вартості усіх видів економічної діяльності, включаючи чисті податки на продукти. Тобто цей показник характеризує всі результати суб'єктів економічної діяльності регіону. Значення ВРП в управлінні регіоном полягає в тому, що він є показником економічного зростання, ефективності використання потенціалу регіону і залучених ресурсів (додаток К). Дані додатку К свідчать, що в 2017 році порівняно з 2010 роком за рейтингом приросту валового регіонального продукту перші п'ять місць зайняли Вінницька, Волинська, Львівська, Хмельницька області та місто Київ з приростом в 3,5 рази. При цьому останні місця належать Луганській та Донецькій регіонам, де цей показник зменшився на 33,5 %, що пов'язано з воєнно-політичним конфліктом на Сході країни. В цілому, по Україні показник валового регіонального продукту протягом 2010-2018 років зріс в 2,8 рази.

Діяльність підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону характеризується показником обсягу транспортних послуг, який визначається потребами переміщення різних видів вантажів в межах регіону і розраховується як сума вартості реалізованих послуг від перевезень, діяльності підприємств з транспортного обслуговування вантажів (вантажно-розвантажувальні, транспортно-експедиційні роботи та послуги), функціонування транспортної інфраструктури, послуг з приймання, оброблення, перевезення і доставки поштових відправлень.

Проаналізувавши дані додатку Л можна стверджувати, що обсяг транспортних послуг в вартісному вираженні в цілому по Україні в 2017 році порівняно з 2010 роком зріс в 2 рази, що пов'язано зі збільшенням вартості надання транспортних послуг при зменшенні обсягу вантажоперевезень. За рейтингом приросту обсягів транспортних послуг протягом 2010-2017 років перше місце належить Закарпатській області з приростом в 2,8 рази, друге – Житомирській з приростом в 2,7 рази, третє – Одеській з приростом в 2,6

рази, четверте – Черкаській з приростом в 2,5 рази, п'яте – Чернівецькій з приростом відповідно в 2,4 рази.

Важливим фактором, який визначає стан інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, є фінансування. Фінансування інноваційної діяльності є частиною фінансової політики держави. Держава має забезпечити створення необхідних умов для збереження і розвитку науково-технічного потенціалу регіонів, швидкого й ефективного впровадження інновацій в транспортну галузь тощо. Джерелами фінансування інноваційних витрат підприємств транспорту є власні кошти, кошти державного бюджету України та підприємств-замовників інноваційних розробок (табл. 3.26).

Таблиця 3.26

**Джерела фінансування інноваційної діяльності підприємств
транспортної галузі України ***

Джерела фінансування	Роки						(млн. грн)	
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2018р. в % до 2010р.	2018р. в % до 2014р.
Витрати на інновації всього	13983,7	7525,8	12732,1	19573,4	22483,9	24128,3	172,5	320,6
у тому числі за рахунок коштів:								
власних	3797,4	1896,5	4038,7	3528,6	3976,4	2256,4	59,4	118,9
державного бюджету	4695,7	2348,3	5158,3	7123,1	5296,8	6897,5	146,9	293,7
інвесторів-нерезидентів	3114,7	1529,3	2138,1	5938,2	9122,3	10253,9	329,2	670,5
підприємств і організацій України	2375,9	1751,7	1397,0	2983,5	4098,4	4720,5	198,7	269,5

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

Дані таблиці 3.26 показують, що в 2018 році порівняно з 2010 роком розмір витрат на інновації в транспортну галузь України зріс на 72,5 %, порівняно з 2014 роком в 3,2 рази, що позитивно впливає на стан інноваційного розвитку галузі. Аналіз напрямів фінансування інновацій в

транспортну галузь свідчить про те, що основним джерелом протягом 2010-2018 років залишаються кошти державного бюджету та кошти інвесторів-нерезидентів. Так, за аналізований період збільшилась сума асигнувань з державного бюджету на 46,9 %, інвесторів-нерезидентів відповідно в 3,3 рази, підприємств і організацій України на 98,7 %, проте зменшилась сума витрат на інновації в транспортну галузь за рахунок власних коштів на 40,6 %. Як бачимо, рівень фінансування транспортної галузі України досить низький відносно власних джерел, коштів державного бюджету, підприємств і організацій України порівняно з фінансуванням за рахунок коштів інвесторів-нерезидентів. Більшість підприємств є збитковими, а ті, що отримують прибуток, не спрямовують його на впровадження інновацій, адже їм притаманний високий рівень ризику. Саме тому для розвитку інноваційної діяльності транспорту в системі мультимодальних перевезень доцільно активно розвивати банківський сектор в частині залучення цільових інвестицій, вигідного вкладення вільних фінансових коштів підприємств, фінансування перспективних науково-технічних досягнень.

Транспортна галузь є однією з найбільш фондоемних галузей економіки регіону, тому вимагає для розвитку та ефективного функціонування вагомих капітальних інвестицій (додаток М). Інформація додатку М свідчить, що протягом 2010-2018 років обсяг капітальних інвестицій в транспортну галузь регіонів України збільшився на 70,9 %. В 14 регіонах України обсяг капітальних інвестицій в транспортну галузь значно збільшився, а саме Волинська, Дніпропетровська, Донецька, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Івано-Франківська, Одеська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька. Протягом 2010-2018 років зменшення цього показника спостерігалось в областях: Вінницькій на 27,8 %; Київській на 40,6 %; Кіровоградській на 0,5 %; Луганській на 88,9 %; Миколаївській на 50,1 %; Полтавській на 14,1 %; Харківській на 60,2 %; Херсонській на 12,3 %; Чернігівській на 14,6 %. За рейтингом приросту розміру капітальних інвестицій в транспортну галузь перші три місця зайняли місто Київ (з

приростом в 4,3 рази)% Рівненська область (з приростом в 2,6 рази); Тернопільська область (з приростом на 98,9 %). Останні місця в зазначеному рейтингу належать Миколаївській, Луганській та Харківській областям.

Одним із основних чинників забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень країни є їх інноваційна активність. Розглянемо показники інноваційної активності підприємств транспортної галузі України (табл. 3.27).

Таблиця 3.27

**Стан інноваційної активності підприємств транспортної галузі
України***

Показники	Період		У середньому II період до I періоду, %
	I	II	
	у середньому за 2014-2016 р.	у середньому за 2016-2018 р.	
Кількість підприємств	3466	3655	105,5
у тому числі: - інноваційно активних	336	568	169,0
з них:			
- підприємства з технологічними інноваціями	208	144	69,2
- підприємства з продуктовими інноваціями	7	20	285,7
- підприємства з процесовими інноваціями	152	87	57,2
- підприємства з продуктовими та процесовими інноваціями	49	37	75,5
- підприємства з нетехнологічними інноваціями	128	424	331,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

Дані таблиці 3.27 свідчать, що в 2018 році порівняно з 2014 роком кількість інноваційно активних підприємств в середньому зросла на 69 %, що зумовлено суттєвим збільшенням кількості підприємств з нетехнологічними інноваціями в 3,3 рази. Висока інноваційна активність підприємств дає змогу досягнути технологічної незалежності, підвищити ефективність їх діяльності. Проте, за аналізуємий період скоротилась кількість підприємств з технологічними інноваціями на 30,8 %; кількість підприємств з процесовими інноваціями відповідно на 42,8 %; кількість підприємств з продуктовими та процесовими інноваціями на 24,5 %. Такий стан зумовлений дефіцитом фінансових ресурсів на інновації, слабким ступенем державної підтримки, потреби у безперервному вдосконаленні нових технологій, недосконалістю і недостатністю інформаційного забезпечення інноваційної діяльності підприємств і відсутністю чіткої методології формування облікової інформації.

Інноваційна активність – це інтенсивність здійснення економічними суб'єктами сукупних робіт з розробки та впровадження інновацій для підвищення конкурентоспроможності послуг на міжнародному, національному та регіональному ринках.

Успіхи у зростанні інноваційної активності підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень в цілому, є запорукою для прискорення науково-технічного прогресу, що сприяє ефективному функціонуванню транспортної галузі.

Підприємства транспортної галузі впроваджують в свою діяльність різні типи інновацій: продуктові, процесові, організаційні та маркетингові тощо. Продуктові інновації спричиняють суттєві зміни в якості надання транспортних послуг. Процесові інновації визначають зміни в способах, технології та програмному забезпеченні перевезення вантажів. Вплив глобалізаційних процесів, зміна структури потреб споживачів транспортних послуг обумовило формування організаційних і маркетингових типів інновацій. Організаційні інновації обумовлюють запровадження нових

організаційних методів у ділову практику, трудовий процес та у зовнішні зв'язки підприємства. Маркетингові інновації включають реалізацію нових методів маркетингу та методів ціноутворення.

В процесі дослідження встановлено, що особлива інноваційна активність спостерігається в діяльності підприємств транспортної галузі, що впроваджують організаційні та маркетингові інновації (табл. 3.28).

Таблиця 3.28

Динаміка підприємств транспортної галузі України, що впроваджували організаційні та/або маркетингові інновації*

(од.)

Показники	Період		У середньому II період до I періоду, %
	I	II	
	у середньому за 2014-2016 р.	у середньому за 2016-2018 р.	
Кількість підприємств	242	515	212,8
у тому числі: - підприємства з технологічними інноваціями	114	91	79,8
з них впроваджували тільки: - організаційні інновації - маркетингові інновації - організаційні та маркетингові інноваціями	43 26 45	30 14 47	69,8 53,8 104,4
- підприємства з нетехнологічними інноваціями	128	424	331,3
з них впроваджували тільки: - організаційні інновації - маркетингові інновації - організаційні та маркетингові інноваціями	64 29 35	208 120 96	325,0 413,8 274,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

Інформація таблиці 3.28 доводить, що в 2018 році порівняно з 2014 роком в середньому в 2,1 рази зросла кількість підприємств транспортної галузі, що впроваджували в діяльність організаційні та маркетингові інновації. Це свідчить про активізацію спрямування діяльності підприємств саме на інноваційний вектор розвитку. Проте, спостерігається зменшення кількості підприємств транспортної галузі з технологічними інноваціями, що впроваджували організаційні інновації на 30,2 %; маркетингові на 46,2 %. Натомість суттєво збільшилась кількість підприємств з нетехнологічними інноваціями в 3,3 рази. Такий стан характеризується слабкістю методів ефективного управління інноваційним розвитком підприємств транспортної галузі, тому необхідним є формування привабливого інвестиційного клімату, запровадження дієвих механізмів і стимулів для підвищення зацікавленості використання інновацій на рівні підприємств.

Інноваційний розвиток вітчизняної транспортної галузі можливий за рахунок налагодження ефективної взаємодії з Європейським Союзом, зокрема шляхом програм транскордонного співробітництва, що фінансуються з коштів Європейського Союзу в рамках Європейського Фінансового Інструменту Сусідства. Співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту спрямоване на реконструкцію та модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, розвиток і забезпечення сумісності транспортних систем України та ЄС у контексті створення Транс'європейської транспортної мережі. Безумовно, пріоритетними партнерами для України мають стати держави, які є членами ЄС, а саме: Румунія, Словаччина, Угорщина, Польща.

Необхідність активізації транскордонного співробітництва в сучасних умовах зумовлена наступними факторами:

- наявністю спільних транскордонних проблем, які необхідно вирішувати шляхом об'єднання зусиль;
- необхідністю гармонізованого регіонального розвитку та економічної кооперації, підвищення конкурентоспроможності регіонів та рівня життя

населення периферійних прикордонних територій в умовах глобалізаційних та інтеграційних впливів;

- проблемами розвитку транспортної, інформаційної, підприємницької інфраструктури;

- спільними проблемами у сфері екології та охорони довкілля;

- необхідністю активізації людського капіталу регіонів, розвитку науки, освіти та культури;

- необхідністю впровадження ідей євроінтеграції та поглибленням сусідських відносин.

Отже, розглянемо стан інноваційно активних підприємств, які залучені до інноваційного співробітництва за місцем розташування та типами партнерів транспортної галузі (табл. 3.29).

Таблиця 3.29

Частка кількості інноваційно активних підприємств, залучених до інноваційного співробітництва за місцем розташування та типами партнерів транспортної галузі*

Показники	Період		У середньому II період до I періоду, в.п.
	I	II	
	у середньому за 2014-2016 р.	у середньому за 2016-2018 р.	
Усього	32,2	76,4	44,2
у тому числі:			
- в Україні	30,8	73,6	42,8
- країнах Європи	7,7	13,2	5,5
- інших країнах	3,4	2,8	-0,6
Усього	32,2	76,4	44,2
у тому числі за типом партнера:			
- у межах підприємства	12,0	31,3	19,3
- постачальники обладнання, матеріалів, компонентів, програмного забезпечення	25,5	72,2	46,7
- клієнти	9,1	15,3	6,2
- заклади вищої освіти	3,4	6,3	2,9
- наукові установи	7,2	6,9	-0,3

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

Дані таблиці 3.29 показують, що протягом 2014-2018 років питома вага кількості інноваційно активних підприємств, залучених до інноваційного співробітництва в цілому зросла на 44,2 в.п. В свою чергу, збільшилась на 5,5 в.п. частка інноваційно активних підприємств, залучених до інноваційного співробітництва з країнами Європи та на 42,8 в.п. з підприємствами України. За досліджуваний період аналогічно зросла частка кількості інноваційно активних підприємств, залучених до інноваційного співробітництва за типами партнерів транспортної галузі на 44,2 в.п., у тому числі у межах підприємства на 19,3 в.п., у межах клієнтів на 6,2 в.п., у межах закладів освіти на 2,9 в.п., у межах постачальників обладнання, матеріалів, компонентів, програмного забезпечення на 46,7 в.п.

З метою оцінки інноваційної активності підприємств транспортної галузі України використовують показники аналізу витрат на інновації. Раціонально організована система управління інноваційними витратами забезпечує ефективне управління в довгостроковому періоді всією діяльністю підприємств транспортної галузі.

Пріоритетними напрямками у технологічних дослідженнях і розробках підприємств транспортної галузі є: проектування та калібрування систем керування, багатовимірне моделювання двигунів, розробки у сфері динаміки, стабільності і контролю транспортних засобів, дослідження, пов'язані з методами та моделями реконструкції транспортних аварій. За даними опитувань основними розробками, які можуть бути використані при здійсненні вантажних перевезень є: штучний інтелект (87%), обробка великих даних (84%), інтернет речей (82%), хмарні технології і технології з використання мобільних додатків (76%).

Витрати на інновації представляють собою витрати на науково-дослідні роботи, придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для ефективного функціонування підприємств транспортної галузі (рис. 3.5).

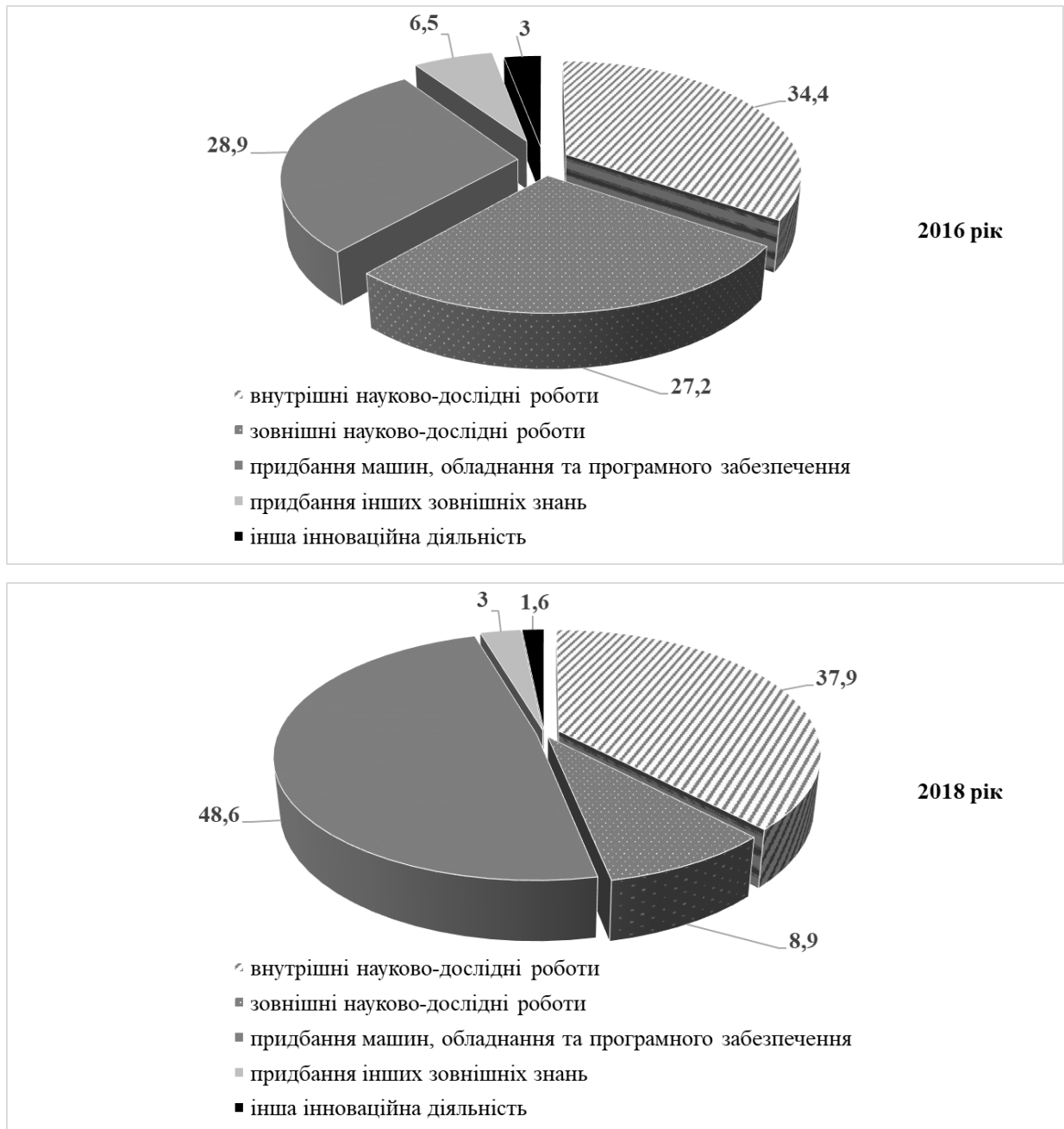


Рис. 3.5. Частка витрат на інновації підприємств за напрямом інноваційної діяльності транспортної галузі*

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

За даними Державної служби статистики України в 2016 році найбільшу питому вагу в структурі витрат на інновації підприємств транспортної галузі становили витрати на внутрішні науково-дослідні роботи, а саме 34,4 %, найменшу відповідно витрати на іншу інноваційну діяльність – 3,0 %. В 2018 році 48,6 % загального обсягу витрат на інновації було спрямовано на

придбання машин, обладнання та програмного забезпечення і лише 1,6 % - на іншу інноваційну діяльність. Слід відмітити, що в 2018 році порівняно з 2016 роком частка витрат в структурі витрат на інноваційну діяльність підприємств в частині проведення зовнішніх науково-дослідних робіт скоротилась на 18,3 в.п., придбання інших зовнішніх знань на 3,5 в.п., інша інноваційна діяльність на 1,4 в.п. Це вказує на те, що відбувся перерозподіл витрат на інновації в структурі загальних витрат на інноваційний розвиток підприємств транспортної галузі.

Активне використання досягнень науки і техніки, інноваційних технологій дає змогу підвищити конкурентоздатність підприємств транспортної галузі на внутрішньому та на міжнародному ринках. Так, «серед технологічних розробок транспортної галузі виокремлюють:

- інтелектуальні транспортні системи (Intelligent Transportation Systems);
- автоматизація робототехнічних процесів (Robotic Process Automation);
- штучний інтелект (Artificial Intelligence);
- блокчейн (Blockchain and all Distributed Ledger Technologies);
- Інтернет речей (IoT)».

Управління інноваційними витратами спрямоване на забезпечення балансу запланованих та витрачених інноваційно-інвестиційних ресурсів підприємств транспортної галузі.

За допомогою прийому ранжування регіонів за рівнем сумарного індексу інновацій в транспортну галузь визначено місця в рейтингу та встановлено, що виділяються області з найвищим рівнем інноваційного розвитку транспортної галузі, а саме: Харківська, м. Київ, Дніпропетровська, Рівненська, Сумська – це області, які займають перші п'ять місць в рейтингу; високим рівнем інноваційного розвитку транспортної галузі: Тернопільська, Вінницька, Запорізька, Кіровоградська, Миколаївська; середнім рівнем інноваційного розвитку транспортної галузі: Полтавська, Львівська, Херсонська, Івано-Франківська, Київська; низьким рівнем інноваційного розвитку транспортної галузі: Житомирська, Луганська, Чернігівська,

Одеська та Закарпатська; найнижчим рівнем інноваційного розвитку транспортної галузі: Донецька, Черкаська, Хмельницька, Волинська, Чернівецька – це області, яким належать останні місця в рейтингу регіонів.

Інноваційний розвиток транспортної галузі характеризується показником сумарного індексу інновацій в транспортну галузь, який відображає загальний стан інноваційної діяльності. З метою визначення рівня інноваційного розвитку транспортної галузі в розрізі регіонів порівнюємо показник сумарного індексу інновацій (табл. 3.30).

Таблиця 3.30

Рейтинги регіонів за рівнем сумарного індексу інновацій в транспортну галузь України*

Адміністративно-територіальні одиниці	Сумарний індекс інновацій	Місце в рейтингу	Рівень інноваційного розвитку транспортної галузі
Харківська	64,1	1	Найвищий
м. Київ	51,5	2	
Дніпропетровська	50,3	3	
Рівненська	41,5	4	
Сумська	41,0	5	
Тернопільська	40,1	6	Високий
Вінницька	37,8	7	
Запорізька	37,5	8	
Кіровоградська	36,6	9	
Миколаївська	35,9	10	
Полтавська	35,4	11	Середній
Львівська	35,2	12	
Херсонська	35,1	13	
Івано-Франківська	32,4	14	
Київська	32,3	15	
Житомирська	26,6	16	Низький
Луганська	26,2	17	
Чернігівська	24,1	18	
Одеська	21,3	19	
Закарпатська	20,2	20	
Донецька	16,5	21	Найнижчий
Черкаська	15,7	22	
Хмельницька	11,9	23	
Волинська	11,1	24	
Чернівецька	10,2	25	

*розраховано за даними Державної служби статистики України [324]

В процесі дослідження встановлено, що інформативними показниками є показники ефективності інноваційної діяльності транспортної галузі, які відображають ступінь впливу інновацій на функціонування підприємств транспортної галузі (табл. 3.31).

Таблиця 3.31

**Показники ефективності інноваційної діяльності
транспортної галузі України ***

Показники	Роки				
	2010	2014	2015	2016	2017
Інноваційна еластичність, %	23,2	-3,1	-10,5	-7,8	-8,9
Інноваційна рентабельність, %	2,2	-11,7	-5,5	1,9	-3,6
Інноваційна сприйнятливість	15,4	7,0	6,8	6,9	8,4

**розраховано автором*

Проаналізувавши дані таблиці 3.31 можна зробити висновок, що протягом 2010-2017 років рівень ефективності інноваційної діяльності транспортної галузі України в цілому знизився. Так, показник інноваційної еластичності зменшився з 23,2 % в 2010 році до 8,9 % в 2017 році. Це вказує на те, що починаючи з 2014 року транспортна галузь отримувала збитки від впровадження інновацій в господарську діяльність підприємств від зміни суми витрат на 1 %. Показник інноваційної рентабельності в 2010 році становив 2,2 %, а в 2017 році рівень збитковості від інноваційної діяльності транспортної галузі дорівнював 3,6 %. Негативна динаміка показника інноваційної сприйнятливості з 15,4 в 2010 році до 8,4 в 2017 році свідчить про зменшення потенційних можливостей регіонів щодо здійснення інноваційної діяльності в сфері транспортної галузі.

Ефективному управлінню інноваційними процесами на підприємствах транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень перешкоджає низка проблем: удосконалення правової бази в сфері забезпечення

інноваційного розвитку суб'єктів господарювання; недостатній обсяг державного фінансування інновацій в транспортну галузь; відсутність приміщення для розробки досліджень і подальшої реалізації інновацій у закладах вищої освіти та на підприємствах за принципами бізнес-інкубаторів; створення умов для формування транспортної інфраструктури тощо. Доведено, що для ефективної роботи підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень необхідно активізувати інноваційну діяльність, спрямовану на підтримку стратегічних змін у галузі, створення та удосконалення системи комунікацій, спрямовану на покращення надання транспортних послуг споживачам, формування інноваційної організаційної структури управління.

Для підвищення інноваційної активності підприємств транспортної галузі до рівня технологічно розвинених держав Європейського Союзу має бути сформована державна стратегія інноваційно-інвестиційного розвитку галузі, де визначені організаційно-економічні механізми щодо збільшення обсягу фінансування досліджень і розробок в інноваційний розвиток транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, передбачено максимальне збільшення внеску вітчизняних технологій у соціально-економічний розвиток країни.

Висновки до розділу 3

1. Дослідженням встановлено, що обсяги перевезення вантажів в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротились на 6,9 %, в тому числі залізничного транспорту – на 25,6 %; морського – на 50 %; річкового – на 42,9 % та трубопровідного відповідно на 28,8 %. При цьому вантажообіг в цілому за всіма видами транспорту також зменшився на 13,7 %, а саме: залізничного транспорту на 14,6%, морського відповідно на 65,4 %, річкового на 57,9 %, авіаційного на 25 %, трубопровідного на 27,7 %. Проте, стосовно автомобільного транспорту, то цей показник збільшився на 33,8 %. Такий

стан галузі викликаний впливом кризової ситуації, яка в значній мірі позначилася на падінні обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення та зниженням обсягів внутрішнього попиту при зменшенні купівельної спроможності.

2. Визначено, що в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротилась середня відстань перевезень однієї тони вантажів морського транспорту на 24,2 %, річкового на 24,1 %, авіаційного на 20,6 % та зросла на залізничному транспорту на 14,7 %, автомобільному на 30,4 %, трубопровідному на 1,3 %. Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом значно зросла в Волинській області на 23,4 %, в Закарпатській області - в 2,5 рази, Чернівецькій на 41,3 %, проте цей показник зменшився в Івано-Франківській області на 23,5 %, Тернопільській на 30 %. Зауважимо, що за аналізований період експлуатаційна довжина залізничних колій зменшилась на 8,8 %, річкових судноплавних шляхів на 13,6 %, автомобільних доріг на 2,4 %.

3. В процесі дослідження з'ясовано, що серед областей Причорноморського регіону Одеська область займає перше місце за показником обсягів перевезення вантажів усіма видами транспорту, який в 2018 році порівняно з 2010 роком зріс на 7,5 %, в тому числі залізничного транспорту на 14,6 %, автомобільного на 10,1 %, і зменшився на водному транспорті на 61 %. В Миколаївській області обсяг перевезення вантажів усіма видами транспорту збільшився на 2,6 %, в тому числі на залізничному на 15,4 %, і скоротився на автомобільному на 2,4 %. В Херсонській області відповідно зменшився на 56,4 %, в тому числі на залізничному транспорті на 23,1 %, на водному – 45,3 %, автомобільному на 69,1 %.

4. Визначено, що ступінь зносу основних засобів транспортної галузі зменшився з 95,2 % в 2010 році до 48,9 % в 2018 році. Показник фондівдачі зріс на 0,41 в.п., що вказує на збільшення обсягу наданих послуг майже в 3,4 рази та зменшення первісної вартості основних засобів на 70,7 %. За аналізований період середньооблікова чисельність працівників в

транспортній галузі в цілому по Україні зменшилась на 4,2 % при скороченні продуктивності праці працівників транспортної галузі на 6,8 %.

5. З'ясовано, що приведена собівартість перевезення вантажів в 2018 році порівняно з 2010 роком зросла в 3,5 рази, що пояснюється збільшенням операційних витрат в 3,1 рази та скороченням вантажообігу на 10,7 %. При цьому збільшення суми чистого прибутку від діяльності транспортної галузі спостерігається в Київській та Одеській областях відповідно на 1875,4 млн. грн і 2831,8 млн. грн, сума збитку від діяльності транспортної галузі значно зросла в Донецькій, Дніпропетровській областях. Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств транспортної галузі в 2018 році порівняно з 2010 роком скоротився на 0,3 в.п., при цьому рівень рентабельності всієї діяльності підприємств транспортної галузі зріс на 1,5 в.п. За останні десять років збільшилась кількість проблемних питань ефективного функціонування транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень як України в цілому, так і її регіонів. Нерозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, а державне регулювання є недостатньо дієвим.

6. Проаналізовано та встановлено, що обсяг транспортних послуг в вартісному вираженні в цілому по Україні в 2017 році порівняно з 2010 роком зріс в 2 рази, що пов'язано зі збільшенням вартості надання транспортних послуг при зменшенні обсягу вантажоперевезень. За рейтингом приросту обсягів транспортних послуг перше місце належить Закарпатській області з приростом в 2,8 рази, друге – Житомирській з приростом в 2,7 рази, третє – Одеській з приростом в 2,6 рази, четверте – Черкаській з приростом в 2,5 рази, п'яте – Чернівецькій з приростом відповідно в 2,4 рази.

7. В процесі дослідження встановлено, що протягом 2010-2017 років рівень ефективності інноваційної діяльності транспортної галузі України в цілому знизився. Так, показник інноваційної еластичності зменшився з 23,2

% в 2010 році до 8,9 % в 2017 році. Це вказує на те, що починаючи з 2014 року транспортна галузь отримувала збитки від впровадження інновацій в господарську діяльність підприємств від зміни суми витрат на 1 %. Показник інноваційної рентабельності в 2010 році становив 2,2 %, а в 2017 році рівень збитковості від інноваційної діяльності транспортної галузі дорівнював 3,6 %. Негативна динаміка показника інноваційної сприйнятливості з 15,4 в 2010 році до 8,4 в 2017 році свідчить про зменшення потенційних можливостей регіонів щодо здійснення інноваційної діяльності в сфері транспортної галузі.

8. Встановлено, що в 2018 році порівняно з 2014 роком кількість інноваційно активних підприємств в середньому зросла на 69 %, що зумовлено суттєвим збільшенням кількості підприємств з нетехнологічними інноваціями в 3,3 рази. Обсяг капітальних інвестицій в транспортну галузь регіонів України збільшився на 70,9 %. Основним джерелом фінансування залишаються кошти державного бюджету та кошти інвесторів-нерезидентів. За аналізований період збільшилась сума асигнувань з державного бюджету на 46,9 %, інвесторів-нерезидентів відповідно в 3,3 рази, підприємств і організацій України на 98,7 %, проте зменшилась сума витрат на інновації в транспортну галузь за рахунок власних коштів на 40,6 %.

Результати дослідження, висвітлені в данному розділі, опубліковані у працях [193, 203, 206, 210, 211, 216, 223, 224].

РОЗДІЛ 4

РЕГІОНАЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

4.1. Інституційне забезпечення державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Інституційне середовище транспортної галузі впливає на ефективність її діяльності, а системне інституційне забезпечення є важливою детермінантною інноваційного розвитку галузі і визначає конкурентоспроможність на всіх рівнях управління. В сучасних умовах пріоритетним вектором є розробка та впровадження низки заходів здійснення державної транспортної політики, які супроводжуються відповідним фінансуванням і стратегією розвитку транспорту, яка погоджена з державними та регіональними програмами інноваційного розвитку, міжнародною законодавчою базою.

Положення інституціональної теорії ґрунтуються на економічних категоріях: «інститут», «інституція». Концепція інституціоналізму сформувалась як науковий напрям у кінці ХІХ-на початку ХХ століття на засадах соціології, права, економіки, філософії. Як зазначає Шпикуляк О.Г. «фундаментальним принципом цього напрямку є твердження, що важливою, системоутворюючою складовою економіки є інститути у формі структур, порядку, що приймає форму закону або установи, а також інституції – «правила гри», звичаї, порядок, традиції, які спільно консолідують обмеження і стимули суспільного буття. Інституції та інститути формують поле досліджень на макро- і мікрорівні, визначають вибір підходів до емпіричної оцінки правил гри в економіці, суспільстві за певної організації, традицій, норм і правил. Інституціоналізм є швидкозростаючим за

значимістю і динамікою поширення в наукових колах напрямом наукової думки» [394, с. 67].

Інституціональне середовище є складною системою, тому що включає різновекторні фактори, розмежовані суспільством і економічними агентами. Держава є загальноекономічним інститутом, який забезпечує інституційне регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі. Існуючі проблеми переходу транспортної галузі на інноваційний тип розвитку, інституціональні за природою та проявом, їх вирішення залежить від якості модернізації інститутів, рівня диверсифікації державних механізмів. Погоджуємося з думкою Мамедова О.Ю., що модернізація – це прискорений розвиток країни, погоджений виключно зверху і ніяка «невидима рука ринку» неспроможна реалізувати модернізацію, яка у свою чергу, проводиться в окремих секторах економіки, що стають локомотивами прогресу; завжди зачіпає чийсь інтереси посилюючи протиріччя між класами і соціальними групами [183, с. 11]. Відтак, в розвитку інноваційних процесів активну участь здійснює держава за рахунок формування відповідного інституціонального середовища.

Інституційне середовище транспортної галузі представлено чотирма компонентами (рис. 4.1).

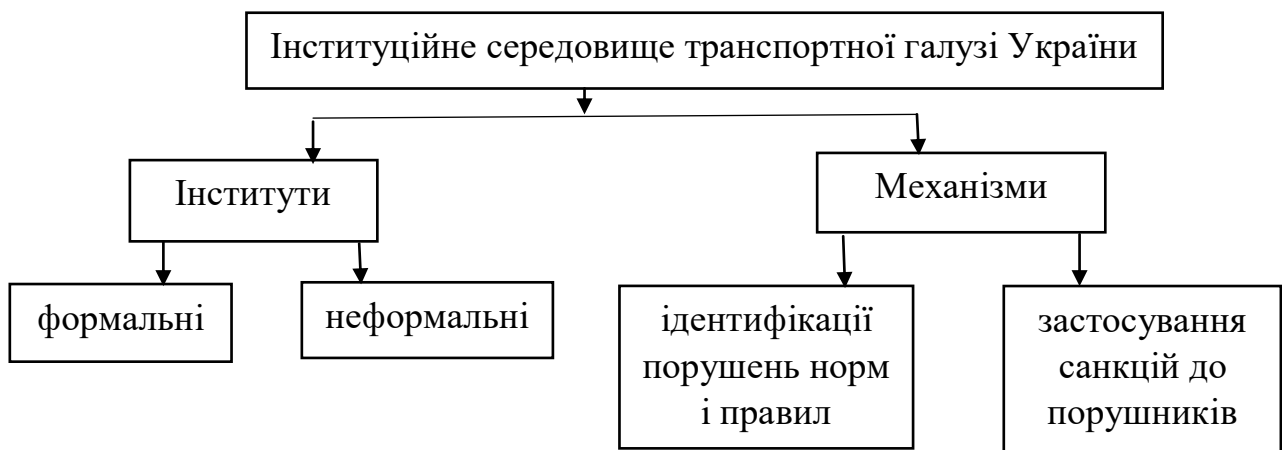


Рис. 4.1. Структура інституційного середовища транспортної галузі України*

**сформовано автором*

Формальні інститути – офіційно встановлені органами влади правила та норми, які є обов'язковими для всіх суб'єктів транспортної галузі. Відтак, діяльність підприємств транспортної галузі на державному рівні регулюється такими нормативними документами: Закон України «Про транспорт»; Транспортна стратегія України на період до 2030 р., а також низки інших нормативних актів, які регламентують діяльність конкретних видів транспорту: Морська доктрина на період до 2035 р.; Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.; Закон України «Про залізничний транспорт»; Повітряний кодекс України; Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту; Закон України «Про автомобільний транспорт»; Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги»; Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 р.; Закон України «Про внутрішній водний транспорт» тощо.

Крім того, міжнародними нормативно-правовими актами, покликаними регулювати міжнародні транспортні перевезення: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (1980 р.); Конвенція про договір міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом (1956 р.); Митна конвенція про контейнери (1972 р.); Митна конвенція про безпеку контейнерів (1972 р.); Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП (1975 р.) та інших.

Неформальні інститути – неписані правила і традиції, які є неофіційними, проте мають вплив на функціонування багатьох учасників. Виконують управлінські та контрольні функції. Представлені організаційною культурою, людськими ресурсами, соціальною відповідальністю персоналу та суб'єктів господарювання, а також «інституційними пастками».

Ефективна діяльність транспортної галузі України можлива лише за умови відповідного державного регулювання, державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки.

Державне регулювання діяльності транспортної галузі відбувається за допомогою етапів (рис. 4.2).

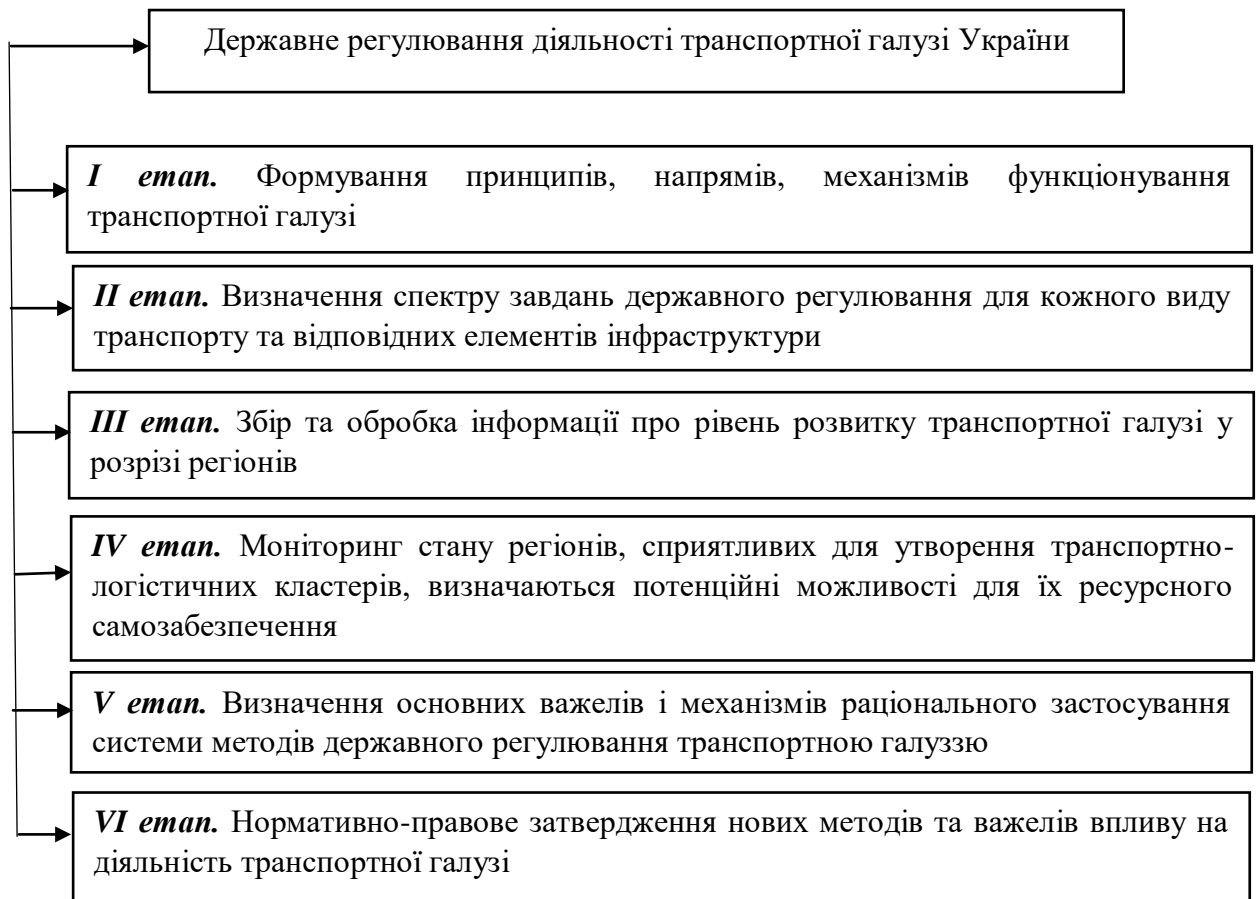


Рис. 4.2. Етапи державного регулювання діяльністю суб'єктів господарювання транспортної галузі України*

**розроблено автором*

Грабельников В. стверджує, що необхідною є участь держави у регулюванні транспортної галузі:

- компоненти транспортного комплексу інколи належать до природних монополій, що явно підтверджує державну приналежність;
- функціонування транспорту необхідно регулювати в інтересах національної безпеки, що здебільшого належить до компетенції державного апарату;
- формування транспортної інфраструктури є затратним процесом і потребує державної участі;
- функціонування транспорту виходить за географічні межі країни та передбачає наявність відповідних міждержавних угод;

- транспортний комплекс є інфраструктурною складовою національної економіки та, відповідно, здійснює вагомий вплив на її розвиток;
- забезпечуючи активний вантажообіг, транспорт також стимулює інфляційні процеси, що потребує належного контролю з боку держави за рівнем тарифів;
- у процесі ліквідації надзвичайних ситуацій транспорт перебуває в епіцентрі подій та відіграє важливу роль в обороноздатності країни [73, с. 6].

Державне регулювання діяльності транспортної галузі здійснює Уряд України, а координування та втручання держави в роботу окремих видів транспорту здійснюється за допомогою різних органів виконавчої влади як на державному, так і на регіональному рівнях.

Основною ланкою у системі центральних органів виконавчої влади є Міністерство інфраструктури України, яке сприяє створенню та впровадженню основних засад державної політики в сфері діяльності автомобільного транспорту загального користування, залізничного транспорту, водного транспорту, міського електричного транспорту, а також державного контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, водному транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

В структурі Міністерства інфраструктури України функціонують Директорат морського та річкового транспорту, Директорат залізничного транспорту, Директорат з безпеки транспорту, Директорат авіаційного транспорту, Директорат цифрової інфраструктури на транспорті, Департамент стратегічного розвитку дорожнього руху та автомобільних перевезень, діяльність яких прямо впливає на прийняття управлінських рішень щодо функціонування усіх видів транспорту, формування законодавчого та фінансового забезпечення транспортної галузі в цілому. Інституційне регулювання та нормативна база інноваційного розвитку транспортної галузі формуються на регіональному рівні (рис. 4.3).

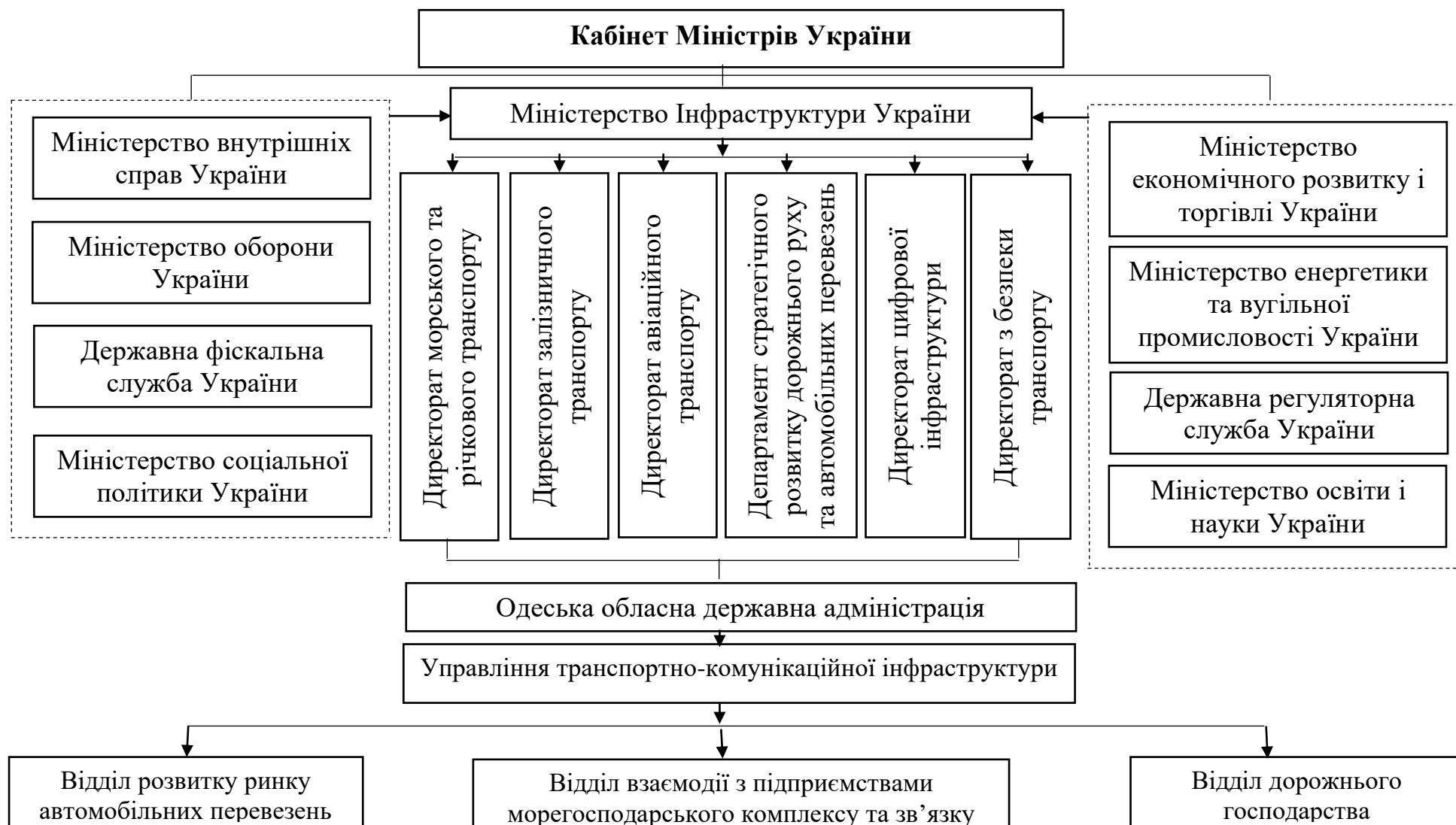


Рис. 4.3. Організаційно-управлінська структура регулювання функціонування суб'єктів господарювання транспортної галузі на державному і регіональному рівнях*

*розроблено автором

В регіонах транспортну політику реалізують регіональні органи державного управління (органи місцевого самоврядування та місцеві органи виконавчої влади). В структуру Одеської обласної державної адміністрації входить Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури, яке включає: Відділ розвитку ринку автомобільних перевезень; Відділ взаємодії з підприємствами морегосподарського комплексу та зв'язку; Відділ дорожнього господарства.

Відповідно до «Положення про управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації пріоритетними напрямками Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації є:

1. Створення на території області:

- основних засад державної політики у транспортній галузі, дорожнього господарства, морегосподарського комплексу та зв'язку;
- діяльності відповідних підприємств, що провадять свою роботу у транспортній галузі, дорожнього господарства, морегосподарського комплексу та зв'язку;
- діяльності щодо формування єдиної транспортної системи області;
- в сфері повноважень органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування сприяння у вирішенні питань соціально-економічного розвитку області;
- керування автомобільними дорогами загального користування місцевого значення в межах Одеської області.

2. Розробка та впровадження:

- заходів, спрямованих на ефективну взаємодію усіх видів транспорту, координація діяльності відповідних підприємств та організацій морського, залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового транспорту, підприємств та установ зв'язку;
- проектів обласних програм розвитку транспортної інфраструктури та морського і річкового господарства на основі прогнозів потреб населення;

- напрямів і проведення в межах повноважень єдиної економічної науково-технічної, соціальної, політики у транспортному та морегосподарському комплексах;

- пропозицій, спрямованих на виконання Конституції України і законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України, наказів Мінінфраструктури України щодо розвитку та реформування економіки та вжиття заходів для розвитку підприємств транспортно-комунікаційної інфраструктури.

3. Вивчення, пошук та надання пропозицій щодо залучення згідно з державним і регіональним інтересами іноземних інвестицій, сучасних зарубіжних технологій для розвитку транспортної інфраструктури, морегосподарського комплексу та зв'язку.

В процесі дослідження встановлено, що на рівні Одеської області розроблено та затверджено Управлінням транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації Регіональну програму розвитку автомобільних доріг Одеської області на 2019-2022 роки тощо. Сформована Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року, в якій зазначена стратегічна ціль – розбудова та модернізація транспортної інфраструктури. При цьому виокремлені такі операційні цілі:

- створення сучасної мережі автомобільних доріг загального користування (завдання - будівництво нових швидкісних автомагістралей, автомобільних доріг загального користування державного значення за пріоритетними напрямками розвитку регіону та за напрямками туристичних маршрутів; покращання транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, доведення їх до параметрів I категорії; реконструкція та будівництво автомобільних доріг місцевого значення; створення умов для комфортного і безпечного руху пасажирів);

- модернізація та подальша розбудова портового господарства (завдання створення сучасних спеціалізованих високотехнологічних переван-

тажувальних терміналів, збільшення потужностей морських портів; збільшення пропускної здатності контейнерних терміналів; збалансований розвиток інфраструктури морських торговельних портів і припортових залізничних станцій; оновлення транспортного флоту ПАТ «Українське Дунайське пароплавство»; створення сучасних логістичних центрів у портах; розвиток прибережних перевезень сполученням «ріка-море»);

- орієнтація транспортної інфраструктури на обслуговування туристських потоків (завдання – розвиток залізничного, авіаційного та морського сполучення; техніко-технологічна модернізація усіх видів транспорту; розвиток сучасного автобусного сполучення, оптимізація мережі автобусних маршрутів, охоплення усіх населених пунктів автобусним сполученням; надання високоякісних послуг та запровадження системи безготівкової оплати проїзду в міському електричному транспорті; забезпечення безпеки руху; створення розвиненої сервісної мережі на автошляхах);

- розвиток транзитного потенціалу (завдання – сприяння розвитку на території регіону ділянок міжнародних транспортних коридорів; використання системи суднохідних трас; забезпечення безпеки судноплавства; розвиток системи Short Sea Shipping у регіоні; впровадження системи державно-приватного партнерства у портах з метою залучення вантажопотоків; сприяння використанню концесії у портах як ефективного механізму їх розвитку);

- створення умов для розвитку малого бізнесу в транспортній сфері (завдання – впровадження та дотримання принципів «мовчазної згоди» та «єдиного вікна»; спрощення митних та інших процедур з «очищення» вантажів; створення сприятливих умов для залучення іноземних інвесторів у морегосподарський комплекс регіону; диверсифікація діяльності окремих підприємств морегосподарського комплексу регіону; підтримка професійних асоціацій підприємців у сфері транспорту).

В Стратегії розвитку Одеської області на 2021-2027 року визначено питання на рівні області:

- розбудова та розвиток національного логістичного хабу на території Одеської області;

- збільшення вантажо- та пасажиропотоків, взаємодія всіх видів транспорту як основи створення мультимодального транспортного вузла;

- розвиток туризму, поліпшення інвестиційного клімату та збільшення обсягів залучення інвестицій, які є умовою розвитку не тільки транспортної галузі, а й національної безпеки та конкурентоспроможності країни.

Першочергові питання транспортної галузі Одеської області, які потребують вирішення на загальнодержавному рівні:

- виконання основного масиву робіт з будівництва нової злітно-посадкової смуги в Міжнародному аеропорту «Одеса»;

- продовження реалізації проекту з будівництва транспортного коридору «GO Highway», який з'єднає Балтійське і Чорне море, Гданськ і Одесу;

- будівництво нових швидкісних автомагістралей, автомобільних доріг загального користування державного значення за пріоритетними напрямками розвитку регіону та за напрямками туристичних маршрутів (капітальний ремонт мосту через Хаджибейський лиман на км 445 + 432 автомобільної дороги Київ — Одеса, капітальний та поточний середній ремонт ділянок автомобільної дороги Р-33 Вінниця – Турбів – Гайсин – Балта – Велика Михайлівка – /М-16/, поточний середній ремонт Т-16-10 /Н-33/ – Приморське – Жовтий Яр – Татарбунари з під'їздом до смт Сергіївка та інших);

- створення умов для розвитку малого бізнесу в транспортній сфері шляхом спрощення митних та інших процедур для залучення іноземних інвесторів у транспортно-інфраструктурну сферу регіону;

- впровадження морського «єдиного вікна» в портах (інформаційна система, що дасть можливість збирати і аналізувати дані про судна).

Багато європейських країн зосереджує свою увагу на питаннях розвитку мультимодальних перевезень вантажів, розвиток яких відбувається особливо

швидкими темпами завдяки стабільному зростанню інтеграції. Зокрема, середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі становить 45 %. Мультимодальні перевезення є одним із головних напрямів сучасної європейської транспортної політики, оскільки покликані знизити негативні наслідки вантажних перевезень, зменшити викиди CO₂, затори, знизити кількість нещасних випадків тощо. При становленні національної транспортної політики країни Європейського Союзу орієнтуються на положення і норми, сформульовані компетентними міжнародними органами, що закладають основу сталого і гармонійного розвитку транспорту в міжнародному масштабі. Слід зауважити, що інституційне середовище міжнародних мультимодальних перевезень є недосконалим. Відсутній міжнародний документ, який має врегульовувати всі питання організації мультимодальних перевезень. Положення щодо змішаних (комбінованих) перевезень знаходять відображення в окремих розділах конвенцій щодо перевезення того чи іншого виду транспорту. В Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів закріплено правовий статус оператора змішаних перевезень, визначено процедуру подання претензій та позовів [293].

До теперішнього часу зазначена Конвенція не набула чинності, проте її положення використовуються на практиці за всіма договорами міжнародних перевезень. На конференції UNCTAD з мультимодальних перевезень 1995 р. сформовані положення для всіх видів транспорту, внаслідок чого розподілене коло зобов'язань між усіма учасниками перевезень [411]. В 2001 році за сприянням Європейського союзу, Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) і ЄЕК ООН підготовлено документ «Термінологія комбінованих перевезень (Terminology on combined transport)», в якому зазначені дефініції, що використовуються в комбінованих перевезеннях або мають відношення до цих перевезень [412]. Положення Європейської угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти, виступають в якості узгодженого міжнародного плану розвитку та

функціонування мережі найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень, які країни мають намір здійснювати у межах національних програм.

Відомо, що «організація мультимодальних перевезень в ЄС регулюється директивою Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами (стосується комбінованих перевезень)» [88] та Регламентом Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року «про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів» [292]. Україна «повинна імплементувати Директиву 92/106/ЄЕС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, відповідно до чого Міністерством інфраструктури розроблено План заходів з імплементатії Директиви Ради від 7 грудня 1992 р. 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС, проте в «ЄС планується перегляд Директиви 92/106 / ЄЕС про встановлення загальних правил для деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами з метою більшого сприяння розвитку мультимодальних перевезень, необхідності додаткових інвестицій, ефективної інтеграції видів транспорту, а також поліпшення підготовки і умов роботи для залучення нових фахівців» [413].

Отже, вдосконалення інституційного середовища транспортної галузі як на державному, так і на регіональному рівнях доцільно спрямувати на:

- формування положень вітчизняного законодавства у транспортній галузі відповідно до європейських стандартів, норм і вимог з метою економічної і технологічної інтеграції транспортної галузі до європейської та світової транспортних систем;
- розвиток законодавчого та організаційно-економічного підґрунтя для інвестиційної діяльності у сфері транспорту;
- формування транспортної, інформаційної та митної інфраструктури;

- удосконалення системи безпеки діяльності підприємств транспорту;
- забезпечення сприятливих умов для налагодження тісної співпраці компетентних центральних і регіональних органів влади з представниками приватних структур з метою впровадження спільних стратегічних дій щодо розвитку транспортної галузі України;
 - розробку бази електронної документації для обслуговування вантажних потоків і супутникових радіонавігаційних систем;
 - забезпечення відповідних умов для розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень (розробка стратегічної мережі інтермодальних перевантажувальних пунктів; визначення контрейлерних і контейнерних інтермодальних маршрутів у рамках міжнародних транспортних коридорів);
 - введення єдиного транспортного документа для вантажних перевізників, впровадження технологій щодо спрощення та прискорення процесів транспортування вантажів;
 - модернізацію матеріально-технічної бази транспортної галузі для зменшення енергозатратності та мінімізації негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

На сьогодні транспортна галузь України має низький рівень формування транспортно-логістичної інфраструктури для здійснення належного обсягу мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та гальмує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Зокрема, бракує терміналів мультимодальних перевезень, відсутнє ефективне правового підґрунтя мультимодальних перевезень, достатньої державної підтримки мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, наявні обмеження ринку контейнерних перевезень, не створено інвестиційно сприятливого клімату для розвитку мультимодальних перевезень. Сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів в Україні перебуває на початковому етапі розвитку, а обсяг таких перевезень не перевищує 1 % на рік, що вказує на значне відставання України від держав-членів Європейського союзу та інших

розвинених держав світу у 20-30 разів і перебуває за рейтингом конкурентоспроможності на 85-му місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Значні витрати на транспортування становлять близько 40 % загальної вартості продукції.

Розв'язання визначених проблем лежить передусім у правовій площині та потребує створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень та переорієнтації економіки України на співпрацю з країнами Європейського Союзу у сфері мультимодальних перевезень.

Відповідно до статті 376 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, сторони розвивають і затверджують співробітництво в транспортній галузі для забезпечення розвитку стабільних транспортних систем; забезпечують здійснення якісних і безпечних вантажних пасажирських перевезень, а також мультимодальності й оперативної сумісності транспортних систем; сприяють посиленню основних транспортних зв'язків між їхніми територіями.

В Україні на законодавчому рівні не закріплено такі поняття, як «мультимодальне перевезення вантажів», «оператор мультимодального перевезення», «термінал мультимодальних перевезень», а також не визначено вимоги до організації та функціонування мультимодальних перевезень. Натомість чинне законодавство містить поняття визначення «перевезення у прямому змішаному сполученні», що означає «перевезення вантажів двома і більше видами транспорту за єдиним перевізним документом», згідно зі статтею 913 Цивільного кодексу України та статтею 312 Господарського кодексу України.

Перевезення у прямому змішаному сполученні здійснюється зазвичай на підставі багатостороннього правочину. Проте наведені норми не відтворюють європейський підхід до організації мультимодальних перевезень, який передбачає організацію та здійснення таких перевезень на

підставі єдиного двостороннього договору мультимодальних перевезень між оператором мультимодальних перевезень та замовником під відповідальністю оператора мультимодального перевезення вантажу. При цьому наявність єдиного перевізного документа є опцією, а не обов'язковою умовою. Крім того, нині застосування єдиного перевізного документа під час здійснення мультимодального перевезення вантажів у міжнародному сполученні є неможливим без відповідних міжнародних угод.

Багатосторонність договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні спричиняє ряд проблем, пов'язаних із відшкодуванням шкоди власнику за пошкоджений вантаж або несвоєчасну його доставку двома і більше видами транспорту. Зокрема, перевізники несуть відповідальність перед власником за вручений чи пошкоджений вантаж, несвоєчасну його доставку кожен на своєму етапі транспортування. У разі застосування такого підходу під час здійснення контейнерних мультимодальних перевезень у важкому положенні опиняється саме власник вантажу, до обов'язків якого належить встановлення, на якому відрізку перевезення вантажу сталося його незбереження або виникли обставини, що зумовили затримку доставки.

Проектом Закону України «Про мультимодальні перевезення» пропонується розв'язати цю проблему шляхом покладання на оператора мультимодального перевезення відповідальності перед власником вантажу за договором мультимодального перевезення, що відповідає європейській практиці та підвищує прийнятність договору для власника вантажу. Правовідносини між оператором мультимодального перевезення та фактичними перевізниками, а також терміналами мультимодальних перевезень пропонується врегулювання вузловими угодами.

Зважаючи на європейський досвід мультимодальних перевезень, формування цього виду перевезень в Україні є досить актуальним та потребує з'ясування ряду внутрішніх організаційно-правових питань, насамперед, через конвергенцію вітчизняного законодавства до основних засад Європейського Союзу, зокрема. Шляхом імплементації Директиви Ради

92/106/ЄЕС від 07.12.1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 року про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень.

Останніми роками спостерігається тенденція зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, що негативно впливає на довкілля. Так, за даними мережі спостережень Національної гідрометеорологічної служби, загальний рівень забруднення атмосферного повітря в Україні за ІЗА становив у 2017 році 7,2 і оцінювався як високий.

Порівняно з попереднім роком він майже не змінився (7,1). Високий рівень забруднення атмосферного повітря обумовлений здебільшого підвищеним вмістом специфічних шкідливих речовин – фенолу, фтористого водню, аміаку, з основних домішок – завислих речовин, діоксиду азоту, оксиду вуглецю. Істотну загрозу для здоров'я населення становлять канцерогенні речовини (бензол, свинець та інші) та небезпечні органічні речовини (толуол, ксилоли, акролеїн та інші). Численні епідеміологічні дослідження підтверджують, що навіть нетривале підвищення середньодобової температури в поєднанні з підвищеним рівнем забруднення атмосферного повітря такими хімічними речовинами, як діоксид азоту і сірки, озону, може спричинити значну шкоду здоров'ю населення у вигляді збільшення смертності, загострення хронічних хвороб серцево-судинної системи, органів дихання. Прийняття проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» дасть змогу зменшити обсяг використання автомобільного транспорту завдяки переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом, на використання більш екологічно чистих видів транспорту; забезпечить формування та реалізацію єдиної політики ринку послуг у сфері мультимодальних перевезень; удосконалив нормативно-правове регулювання у сфері

мультимодальних перевезень; створить правове підґрунтя та державну підтримку для розвитку мультимодальних перевезень в Україні з урахуванням досвіду та найкращої практики держав-членів Європейського Союзу; сприятиме розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у сфері мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом створення інвестиційно сприятливого клімату для розбудови мережі терміналів мультимодальних перевезень; збільшить обсяги перевезень вантажів територією України видами транспорту, безпечними для довкілля; забезпечить зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та зниження ступеня ризику на транспорті.

Для впровадження Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 07.12.1992 року «Про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами» використовується дефініція «комбіновані перевезення», визначено державну підтримку для розвитку терміналів мультимодальних перевезень, ринку послуг комбінованих перевезень з урахуванням європейського досвіду. Активізація впровадження мультимодальних перевезень сприятиме зростанню обсягів перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних компаній, забезпечуючи зростання конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

Оцінка загальних засад Проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» дає змогу визначити альтернативні методи досягнення окреслених цілей для інтересів держави, громадян, суб'єктів господарювання (рис. 4.4.; рис. 4.5.; рис. 4.6).

З метою вибору найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей проаналізуємо переваги, недоліки кожної альтернативи (табл. 4.1).

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства	Альтернатива 3. Прийняття закону
ПОЗИТИВНІ СТОРОНИ		
<ul style="list-style-type: none"> - відсутні. 	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; - гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації acquis ЄС; - прискорення процедури погодження проекту закону центральними органами виконавчої влади; - позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища 	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; - гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації acquis ЄС; - розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційного клімату; - залучення додаткових інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень; - створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; - позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища.
НЕГАТИВНІ СТОРОНИ		
<ul style="list-style-type: none"> - невідповідність законодавства acquis ЄС; - збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; - недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів інфраструктури; - обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень; - підвищення рівня забруднення 	<ul style="list-style-type: none"> - ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмують досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень; - потреба в усуненні прогалин правотворчими методами шляхом ухвалення спеціального закону; - додаткове навантаження на бюджет у випадку впровадження заходів державної підтримки розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень 	<ul style="list-style-type: none"> - додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки з метою розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та розвитку мультимодальних перевезень, що з часом буде компенсовано зростанням економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів, залученням іноземного капіталу

Рис. 4.4. Оцінка впливу положень проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» на сферу інтересів держави*

*розроблено автором

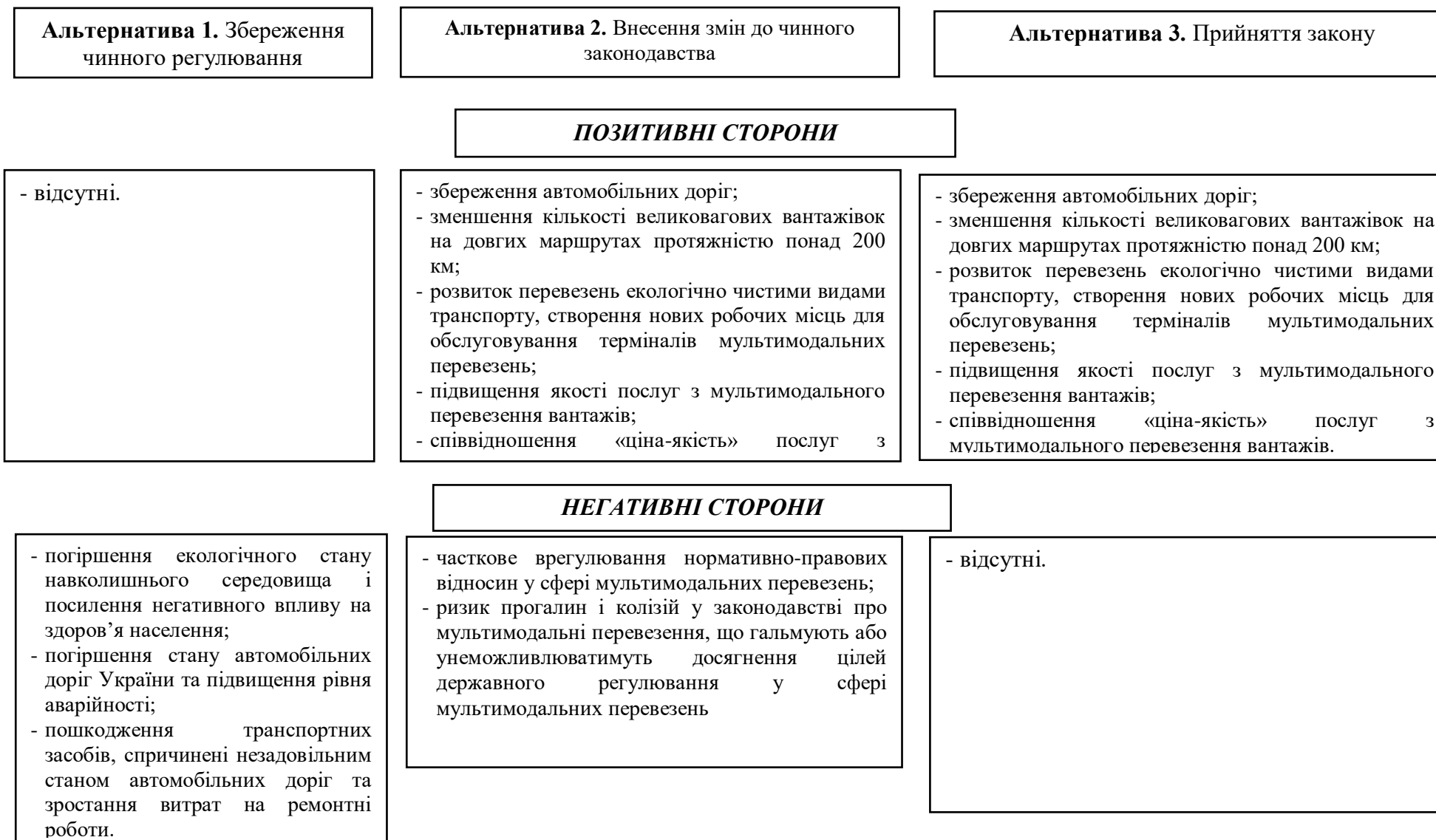


Рис. 4.5. Оцінка впливу положень проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» на сферу інтересів громадян *розроблено автором

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства	Альтернатива 3. Прийняття закону
ПОЗИТИВНІ СТОРОНИ		
<ul style="list-style-type: none"> - відсутні. 	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; - гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації acquis ЄС; - державна підтримка та створення інвестиційного клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури мультимодальних перевезень; - створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; - оптимізація витрат на мультимодальні перевезення. 	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; - гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації acquis ЄС; - державна підтримка та створення інвестиційного клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури мультимодальних перевезень; - створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; - оптимізація витрат на мультимодальні перевезення; - залучення додаткових інвестицій у побудову терміналів мультимодальних перевезень.
НЕГАТИВНІ СТОРОНИ		
<ul style="list-style-type: none"> - збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; - недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури; - обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень; - нестача терміналів мультимодальних перевезень; - погіршення стану автомобільних доріг та підвищення аварійності. 	<ul style="list-style-type: none"> - часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень; - ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмують розвиток мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури; - вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; - скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі дистанції. 	<ul style="list-style-type: none"> - вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; - скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від даного виду послуг.

Рис. 4.6. Оцінка впливу положень проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» на сферу інтересів суб'єктів господарювання*

*розроблено

автором

Таблиця 4.1

Переваги та недоліки оптимального альтернативного способу досягнення цілей*

№ з/п	Групи	Переваги	Недоліки	Обґрунтування альтернативи
1	2	3	4	5
Альтернатива 1. Збереження чинного законодавства	Держава	Відсутні	Невідповідність законодавства acquis ЄС; збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.	Не відповідає поставленим цілям. Збереження низького рівня розвитку мультимодальних перевезень транспортно-логістичної інфраструктури гальмуватиме зростання обсягів вантажних перевезень, негативно впливатиме на економіку держави і призведе до істотних втрат
	Громадяни		Погіршення екологічного стану навколишнього середовища і стану автомобільних доріг.	
	Суб'єкти господарювання		Збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; збереження низького рівня обсягу вантажних перевезень	
Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства	Держава	Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС.	Ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень	Відповідає поставленим цілям частково. За відсутності спеціального закону існує ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень
	Громадяни	Розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень	Ризик прогалин і колізій у законодавстві у сфері мультимодальних перевезень	

Продовження таблиці 4.1

1	2	3	4	5
	Суб'єкти господарювання	Зростання обсягів мультимодальних перевезень вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів	Скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг	Відповідає поставленим цілям частково. За відсутності спеціального закону існує ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень
Альтернатива 3. Прийняття закону	Держава	Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС; створення інвестиційно сприятливого клімату; зростання економіки держави.	Додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.	Прийняття цього регуляторного акту забезпечить досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень; зростання економіки держави, залучення іноземного капіталу у сферу мультимодальних перевезень, компенсує додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.
	Громадяни	Збереження автомобільних доріг; розвиток перевезень екологічними видами транспорту; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень	Відсутні.	

Продовження таблиці 4.1

1	2	3	4	5
	Суб'єкти господарювання	Державна підтримка за створення інвестиційно прийняттого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень; залучення додаткових інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, зростання обсягів мультимодальних перевезень вантажу на внутрішньому і міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодальних перевезень вантажів	Вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг	Прийняття цього регуляторного акту забезпечить досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень; зростання економіки держави, залучення іноземного капіталу у сферу мультимодальних перевезень, компенсує додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.

*систематизовано автором

Отже, систематизуючи та групуючи результати впливу основних засад Проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» на сферу інтересів держави, громадян та суб'єктів господарювання можна відмітити, що найбільш прийнятною є альтернатива 3 – прийняття закону. Цілі прийняття регуляторного акту будуть досягнуті повною мірою за умови ухвалення спеціального акту, що регулює суспільні відносини у сфері мультимодальних перевезень та внесення необхідних змін до чинного законодавства.

Відтак, прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» сприятиме:

- досягненню цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень;
- удосконаленню нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;
- гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації Acquis ЄС;
- розвитку транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату;
- залучення додаткових інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень;
- створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;
- зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;
- підвищення рівня інтеперабельності транспортної галузі України та її технологічна сумісність з TEN-T;
- зростання економіки держави та збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання;

- позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища тощо.

Європейський досвід свідчить, що в регулюванні мультимодальних перевезень широко використовується програмний підхід. Так, в Програмі розвитку комбінованого транспорту в Європі сформульовано основні завдання:

- усунення «вузьких місць» на європейській залізничній мережі та впровадження інноваційних рішень;

- розвиток залізничної інфраструктури та її адаптація до потреб залізничних вантажних перевезень, що дозволить збільшити частку ринку залізничних вантажних перевезень в Європі;

- оптимізація використання пропускної здатності, щоб протистояти очікуваному зростанню комбінованих перевезень;

- впровадження нововведень в бізнес-моделі інтермодальних операторів, діяльність яких є ключовою в формуванні та сприянні в комбінованих перевезеннях й стала можливою внаслідок лібералізації ринку залізничних послуг для того, щоб відповідати змінам логістичних потреб вантажовідправників та експедиторів;

- розробка комплексної програми розвитку залізничної інфраструктури, що включає набір чітко визначених заходів та інвестицій і об'єднує зацікавлені сторони для поліпшення міжнародної координації та збільшення пропускної здатності інфраструктури, в процесі очікуваного зростання обсягів комбінованих перевезень у визначений період [398].

Відтак, для України та її регіонів позитивним буде досвід розробки програм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. Для інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень вагоме значення мають регіональні програми формування, освоєння та дифузії інновацій, що є одним із ефективних інструментів регіональної транспортної політики. Розробка та впровадження регіональних програм інноваційного розвитку видів галузей

національної економіки здійснюється відповідно до Законів України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про інноваційну діяльність» та згідно зі Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2027 року тощо.

В процесі моніторингу програм регіонального розвитку областей Причорноморського регіону встановлено, що окремо програми інноваційного розвитку транспортної галузі не розробляються. Проте, слід відмітити, що питання розвитку транспортної інфраструктури та проведення інноваційної діяльності в Одеській, Миколаївській, Херсонській областях відображені в затверджених Програмах соціально-економічного розвитку на 2020 рік, висвітлені в відповідних Стратегіях економічно-соціального розвитку областей. Програма інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області на 2020 рік спрямована на:

- сприяння доступності та покращення якості транспортних послуг;
- запровадження системи мультимодальних перевезень вантажів;
- підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту;
- розвиток транспортної інфраструктури;
- оновлення рухомого складу транспорту;
- поліпшення інвестиційного клімату;
- забезпечення безпеки транспортних процесів;
- підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів.

Реалізація запропонованих напрямів вдосконалення інституційного забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону активізує інвестиційну діяльність у сфері транспорту; підвищить якість транспортних послуг; забезпечить модернізацію матеріально-технічної бази всіх видів транспорту; сприятиме розвитку транспортної інфраструктури; розширить можливості для участі перевізників на вітчизняному і міжнародному ринку транспортних послуг;

активізує розвиток мультимодальних перевезень; мінімізує негативний вплив транспорту на довкілля тощо.

4.2. Концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Довгостроковий вектор розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень визначений за допомогою стратегії з урахуванням майбутніх викликів і загроз внутрішнього і зовнішнього характеру. Досягнуті результати мають сприяти виходу галузі з кризи та забезпечити необхідний імпульс для подальшої модернізації, вжити дієвих заходів державної регіональної політики та впровадити низку ефективних економічних, організаційних, технологічних, інституційних перетворень в галузі транспорту. Використовуючи основні аспекти «Зеленої книги інновацій», інших документів, європейські країни формують стратегічні документи, основні положення яких враховують національні або регіональні особливості. Так, наприклад, у Німеччині розроблена та впроваджена «Стратегія високих технологій на 2020 рік»; у Чеській Республіці – «Національна політика досліджень, розробок та інновацій», «Регіональна інноваційна стратегія Південної Моравії»; у Швеції – «Інноваційна стратегія Стокгольмського регіону»; у Фінляндії – «Інноваційна стратегія Тамперського району» тощо.

На європейському рівні формування регіональних інноваційних систем спрямоване на усунення недоліків централізації управління. У Франції у кожному регіоні функціонує консультативний орган «Регіональний комітет із питань досліджень і розвитку технологій». У Латвії запроваджуються курси електронного навчання з менеджменту інновацій для підприємств малого та середнього бізнесу з акцентом на оволодінні методами творчого мислення, фінансування інновацій та захисту прав інтелектуальної власності. В Естонії

діє Програма інноваційної грамотності для підвищення поінформованості про інновації як ключовий фактор економічного зростання [4, с. 348].

Стратегія Європейського Союзу щодо інноваційного розвитку транспортної галузі орієнтована на створення умов для функціонування єдиного європейського ринку шляхом формування мультимодальної Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та забезпечення населення, економіку і суспільство ресурс ефективною, економічно ефективною, фінансово стійкою, безпечною, екологічною європейською транспортною системою.

Так, у стратегії розвитку «Європа 2020. Стратегія розумного, сталого та всеохоплюючого розвитку» зазначено:

- у рамках флагманської мети «Ресурсоефективна Європа» розробити пропозиції щодо модернізації та оновлення транспортного сектора, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності, зокрема, розгортанню мережевої інфраструктури електричної мобільності, інтелектуальному управлінню трафіком, поліпшеній логістиці, скороченню викидів CO₂ для шляхових транспортних засобів, для авіації та морського сектора, в тому числі запуску крупної європейської «зеленої» автомобільної ініціативи, що сприятиме просуванню нових технологій, включно з електричними та гібридними автомобілями, шляхом поєднання досліджень, встановлення загальних стандартів та розвитку необхідної інфраструктури;

- розробити інтелектуальну, модернізовану та повністю взаємопов'язану транспортну та енергетичну інфраструктуру і повною мірою використовувати інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ);

- транспортні та логістичні мережі мають сприяти ефективному доступу промислових виробників усього Євросоюзу до єдиного ринку та міжнародного ринку за його межами;

- у рамках усунення «вузьких місць» у контексті положення «Інвестиції в зростання: політика згуртування, мобілізація бюджету ЄС і приватного фінансування» пропонується створення інноваційних інструментів для

фінансування необхідних інвестицій, у тому числі державно-приватного партнерства (ДПП).

В Україні розроблено Стратегію розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року з метою реалізації можливостей інноваційного розвитку, комерціалізації нововведень та захисту прав інтелектуальної власності через розбудову національної інноваційної екосистеми для забезпечення швидкого та якісного перетворення креативних ідей в інноваційні продукти та послуги, підвищення рівня інноваційності національної економіки, що передбачає створення сприятливих умов для розвитку інноваційної сфери, збільшення кількості впроваджуваних розробок, підвищення економічної віддачі від них, залучення інвестицій в інноваційну діяльність [284].

Стратегія розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року передбачає:

- створення сприятливих умов для розвитку інноваційної сфери, збільшення кількості впроваджуваних розробок, підвищення економічної віддачі від них, залучення інвестицій в інноваційну діяльність;
- зменшення корупційних ризиків при використанні бюджетних коштів, спрямованих на підтримку інноваційної діяльності;
- подолання негативних трендів у розвитку інновацій, серед яких зменшення питомої ваги обсягу виконаних наукових і науково-технічних робіт у ВВП країни, скорочення кількості дослідників, зменшення частки реалізованої інноваційної продукції, переважна реалізація інноваційної діяльності шляхом придбання машин, обладнання та програмного забезпечення, незначне використання об'єктів інтелектуальної власності у реальному секторі економіки, а також ризиковість інноваційної діяльності.

У Національній транспортній стратегії України до 2030 року визначено п'ять пріоритетів:

- ефективність державного управління транспортним сектором;
- надання якісних послуг з перевезень;

- забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі;
- підвищення безпеки та надійності перевезень;
- поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України [283].

Аналіз документа засвідчив, що мета та пріоритети розвитку транспортного сектору на перспективу сформульовані дуже загально і потребують уточнення. Структура стратегії не повною мірою відповідає встановленим вимогам до розроблення стратегій. Основні положення Стратегії не дозволяють змінити сутність деструктивних тенденцій та вирішити основні проблеми, характерні для сучасного транспорту України – технологічної відсталості та неефективності роботи транспортних підприємств, високого ступеня фізичного і морального зносу основних фондів, відсутності фінансування для відтворення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, низької якості та високої вартості транспортних послуг, втрати транзитних вантажопотоків, які дедалі частіше спрямовуються в обхід території України. Для розв'язання системних проблем не передбачені нові шляхи та ефективні механізми. Не визначені базові принципи функціонування національної транспортної системи, які дозволять перетворити її на ефективну складову української економіки та потужного партнера на ринку міжнародних транспортних послуг. Саме такий декларативний характер документів не дає конкретних результатів виходу транспортної галузі з кризового стану та не сприяє її інноваційному розвитку як на національному, так і на регіональному рівнях.

За словами Михайличенко К. «нова транспортна система України має бути орієнтована на долання технологічної відсталості та неефективності роботи транспортних підприємств, високого ступеня фізичного і морального зносу основних засобів, відсутності фінансування для відтворення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, низької якості й високої вартості транспортних послуг, втрати транзитних вантажопотоків, які дедалі частіше спрямовуються в обхід території України» [236, с. 89].

В процесі дослідження ми дійшли висновку, що доцільно в Одеській області розробити стратегію інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. Слід відмітити, що моніторинг наявних стратегічних документів регіону щодо розвитку транспортної галузі показав, що в документах визначені основні напрями та пріоритети реалізації Стратегій через декларування заходів, а саме: забезпечення, підвищення, створення, формування, оновлення, впровадження, вдосконалення, залучення, розроблення тощо. Сприяння інноваційному розвитку транспортної галузі шляхом докорінного і всеохоплюючого технічного переоснащення підприємств галузі, впроваджуючи сучасні інформаційні та перевізні технології. Реалізація інноваційних структурних зрушень мають формувати прогресивну організаційно-правову модель функціонування транспортної галузі регіону, що потребує стимулювання інноваційної активності транспортних підприємств, залучення приватного капіталу для впровадження технічних інновацій на транспорті, посилення науковотехнічного забезпечення розвитку галузі. Збалансованість та взаємодія всіх видів транспорту підвищить ефективність її роботи, сприятиме більш раціональному використанню інвестиційних ресурсів під час реалізації проектів щодо модернізації транспортної інфраструктури, дозволить максимізувати суспільні вигоди шляхом зменшення енергоспоживання та негативного впливу транспорту на довкілля.

Одеська область – найбільша за площею область України (її територія складає 33,3 тис. км² – 5,5% території України) розташована на крайньому південному заході України, вздовж державних кордонів з Молдовою та Румунією. На півночі межує з Вінницькою областю, на північному сході – з Кропивницькою областю, на сході – з Миколаївською областю, на півдні та південному сході омивається водами Чорного моря. Область розташована на перехресті міжнародних транспортних магістралей із півночі на південь та із заходу на схід, що визначає певним чином спеціалізацію регіону та пріоритети його розвитку.

Одеська область виділяється надзвичайно сприятливим транспортно-географічним положенням, що зумовлює провідну роль транспорту у його розвитку. Транспортна галузь Одеської області представлена усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним (морським і річковим), трубопровідним, авіаційним. Залізничний транспортний комплекс включає Одеське відділення Укрзалізниці та Одеське підприємство залізничного транспорту. Довжина Одеської залізниці складає 18% від довжини залізниць України. Одеська залізниця забезпечує обслуговування більше 4,6 тис. споживачів, зокрема: верстатобудівні, хімічні, судоремонтні, суднобудівельні та енергетичні підприємства, порти, переправи, підприємства легкої, швацької, харчової промисловості, підприємства по виробництву будматеріалів тощо. Експлуатаційна довжина залізниці налічує 4001,8 км, розгорнена довжина основних колій - 5279,6 км. У залізниці є 1011 під'їзних колій промислових підприємств довжиною 2024,4 км, у тому числі, 474, що знаходяться на балансі залізниці, довжиною 478,7 км. Близько 43% експлуатаційної довжини Одеської магістралі – електрифіковані лінії, 73% експлуатаційної довжини залізниці (2934,1 км) – обладнані автоблокуванням, 91% станцій обладнані електричною централізацією, на всьому полігоні залізниці діє поїзний радіозв'язок. Серед вантажів, що їх перевозить залізниця, переважають зерно, нафта і нафтопродукти, хімічні вантажі, мінеральні добрива, вугілля, цемент.

Автомобільний транспорт обслуговує значну частину перевезень вантажів та пасажирів. Мережа автомобільних шляхів загального користування в області становить 8287 км, у тому числі державного значення 776,5 км. Тверде покриття мають 8061,2 км (97,35%) доріг. Забезпеченість автомобільними дорогами на 1000 кв. м становить 248,8 км, при середньому рівні по Україні – 281 км. Протяжність доріг на 1000 чоловік населення в області становить 3,47 км, при середньому показнику по Україні – 3,36 км. Морегосподарський комплекс області представлений морськими торговельними портами: ДП «Морський торговельний порт «Южний», ДП

«Морський торговельний порт «Чорноморськ», ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ», ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт», ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ДП «Ренійський морський торговельний порт», ДП «Одеський морський торговельний порт», а також приватним Іллічівським морським рибним портом. Порти мають відповідну інфраструктуру для здійснення вантажних операцій із переробки сухих та наливних вантажів, перевезення пасажирів та виконання допоміжних функцій: бункеровка, відстій транспортних, спеціалізованих і службово-допоміжних суден. Найбільші порти Одеської області – ДП «Морський торговельний порт «Южний», ДП «Одеський морський торговельний порт». ДП «Одеський морський торговельний порт» має глибини причалів до 13,0 метрів. Загальна довжина 54 причалів порту складає 9 км. Вантажні роботи здійснюються на 7 перевантажувальних комплексах, нафтовому та контейнерному терміналах. Потужності Іллічівського морського торговельного порту дозволяють переробляти більше 32 млн. тонн вантажів на рік, що забезпечується роботою вантажно-розвантажувальних терміналів. Порт має 28 причалів загальною довжиною причального фронту 5,5 км і приймає судна з осадкою до 13,0 метрів. Останнім часом швидкими темпами зростають контейнерні перевезення через Іллічівський порт. ДП «Морський торговельний порт «Южний» забезпечений 11 причалами загальною довжиною 2357 метрів і запускає судна з осадкою до 14 метрів. ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» в своєму арсеналі налічує 9 вантажних причалів довжиною 1,2 км., запускає судна з осадкою до 6,8 метрів. ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ», ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ДП «Ренійський морський торговельний порт» забезпечені 63 причалами довжиною майже 14 км та приймають судна з осадкою до 6 метрів. Авіаційний комплекс Одеської області включає авіакомпанії: ВАТ «Авіакомпанія «Одеські авіалінії» та приватними

компаніями «Південні авіалінії», Міжнародним аеропортом «Одеса» та аеродромом «Лиманське». Територією області проходять:

- газопроводи Шебелинка – Дніпропетровськ – Одеса та Єлець – Ананьїв– Богородчани (міжнародний транзит) з відгалуженням на Тарутині і далі Румунію та інші балканські країни;
- нафтопровід Кременчук – Снігурівка – Одеса;
- продуктопровід (аміакопровід) Тольятті – Горлівка – Южний.

Проведений аналіз географічного положення Одеської області та наявного природного потенціалу дає підстави стверджувати, що регіон має достатньо передумов для інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. Як вже відмічалось в попередніх розділах роботи, основним інструментом стратегічного управління є SWOT-аналіз. SWOT-аналіз – це процес встановлення зв'язків між характерними для транспортної галузі регіону сильними та слабкими сторонами, можливостями, загрозами, результати якого використовуються для формулювання стратегій інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. SWOT-аналіз не містить остаточної інформації для прийняття управлінських рішень, але дає змогу впорядкувати процес обмірковування всієї наявної інформації з використанням власних думок та оцінок. Основною перевагою SWOT-аналізу є простота і можливість витратити невеликі кошти на його проведення, гнучкість і наявність безлічі варіантів; систематизація знань про внутрішні та зовнішні фактори, що впливають на процес стратегічного планування; можливість визначити конкурентні переваги та сформулювати стратегічні пріоритети, періодично проводити діагностику ринку та ресурсів. Недоліками SWOT-аналізу, які потрібно враховувати є: неможливість врахування всіх сил і слабкостей, можливостей і загроз; суб'єктивність вибору та ранжування факторів зовнішнього та внутрішнього середовища; погана адаптація до середовища, що постійно змінюється. Проведемо SWOT-аналіз умов

розвитку транспортної галузі Одеської області в контексті стратегічного планування (табл. 4.2).

Таблиця 4.2

SWOT-аналіз умов розвитку транспортної галузі Одеської області в системі мультимодальних перевезень*

СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
1	2
<i>Залізничний транспорт</i>	
<p>1. Розвинута залізнична мережа на 4001,8 км, 43 % з яких електрифіковані.</p> <p>2. Велика пропускна спроможність.</p> <p>3. Незалежність від погодних умов.</p> <p>4. Відносно низька собівартість перевезень, у тому числі за рахунок низької енергоємності.</p>	<p>1. Відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень.</p> <p>2. Відсутність механізму участі приватного партнера у побудові залізничної інфраструктури.</p> <p>3. Знос виробничих потужностей рухомого складу.</p> <p>4. Нестабільність вантажної бази для залізничного транспорту.</p>
<i>Водний транспорт (морський, річковий транспорт)</i>	
<p>1. Надання широкого спектру послуг за рахунок ефективності транспортного вузлу на Чорному морі.</p> <p>2. Розвинута мережа морських портів з достатніми потужностями.</p> <p>3. Кваліфікована робоча сила та управлінський персонал з багаторічним досвідом.</p> <p>4. Сприятливі кліматичні умови для діяльності.</p> <p>5. Зручна і розвинена транспортна інфраструктура.</p> <p>6. Гнучка система тарифних ставок портових і вантажних зборів.</p>	<p>1. Низька швидкість обробки вантажів в портах.</p> <p>2. Існуючі договори з приватними партнерами, які не дозволяють здійснювати масштабні інвестиції.</p> <p>3. Складна процедура митного оформлення вантажів.</p> <p>4. Незадовільний технічний стан портових суден і устаткування.</p> <p>5. Брак інвестицій в інфраструктуру, портові технології та потужності.</p> <p>6. Необґрунтовано високі ставки портових зборів та негнучкість тарифної політики.</p> <p>7. Обмеження на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів.</p>
<i>Автомобільний транспорт</i>	
<p>1. Розгалужена мережа автомобільних доріг.</p> <p>2. Кадровий потенціал галузі.</p> <p>3. Розвинута галузь автомобільних перевезень вантажів.</p>	<p>1. Незадовільний стан переважної більшості дорожнього фонду та висока вартість технічного обслуговування.</p> <p>2. Порівняно висока вартість автомобільних перевезень.</p>

1	2
4.Пріоритетна політика держави щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій галузь.	3.Перевищення максимального навантаження при вантажних перевезеннях. 4.Низька якість послуг та виробничих потужностей. 5. Недосконала система компенсації витрат на пільгові перевезення.
МОЖЛИВОСТІ	ЗАГРОЗИ
<i>Залізничний транспорт</i>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Процес лібералізація ринку та системи тарифоутворення залізничних перевезень. 2. Наявність виробничих потужностей для відновлення парку. 3. Розвиток залізничної інфраструктури. 4. Розвиток мультимодальних перевезень. 5. Наявність у приватного партнера досвіду ефективного управління, гнучкості та оперативності прийняття рішень, прогресивних методів роботи, техніки та новітніх технологій для оптимізації залізничної інфраструктури. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Передача приватному партнеру найбільш привабливих об'єктів інфраструктури. 2. Державне регулювання цін перевезення та відсутність компенсації приватному партнеру збитків від занижених тарифів. 3. Незадовільна якість надання послуг приватним партнером. 4. Технічні аварії через незадовільний стан інфраструктури загального користування. 5. Зниження безпеки перевезень за рахунок збільшення кількості учасників ринку.
<i>Водний транспорт (морський, річковий транспорт)</i>	
<ol style="list-style-type: none"> 1.Будівництво універсального комплексу для генеральних і навалювальних вантажів з відкритими складськими площами 18,5 тис. кв. м, потужністю 1 млн. тонн на рік. 2. Розвиток туризму, зерновий термінал на Андросовському молу, будівництво «Нового» порту, контейнерний термінал на Карантинному молу. 3.Поглиблена спеціалізація причалів, впровадження нових методів переробки вантажів. 4.Розвиток контейнерних перевезень шляхом створення терміналів в порту. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.Брак інвестицій в інфраструктуру, портові технології та потужності. 2.Виробництво знижується, працівники скорочуються. 3.Нерозвиненість державно приватного партнерства. 4.Недосконалість нормативно-правової бази. 5. Негнучкість тарифної політики.

1	2
5. Розвиток транспортних коридорів. 6. Поглиблена спеціалізація причалів і навантажувальних районів, впровадження принципово нових методів переробки вантажів.	
<i>Автомобільний транспорт</i>	
1. Високий попит на послуги. 2. Розгалужена мережа автомобільних доріг, що можуть бути модернізовані; 3. Активізація громад у розвитку автотранспортної інфраструктури. 4. Розвиток сегменту екологічного чистого транспорту. 5. Розвиток мультимодальних перевезень.	1. Недобросовісна конкуренція на ринку, прихований монополізм в особливо прибуткових видах діяльності. 2. Низька ефективність регулювання галузю, формалізм нормативно-правового регулювання, програмно-цільового підходу в забезпеченні розвитку галузі. 3. Обмежена практика державно-приватного партнерства та співпраці з органами місцевого самоврядування.

**сформовано автором*

Отже, проведений SWOT-аналіз свідчить, що серед сильних сторін розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, в основному, вигідне географічне положення, значний транзитний потенціал, наявність міжнародних транспортних коридорів (по території регіону проходять п'ять міжнародних транспортних коридорів: сьомий та дев'ятий критські, транспортний коридор TRACECA (Європа-Кавказ-Азія), коридори «Балтійське море - Чорне море» та «Чорноморське транспортне кільце» – транспортний коридор навколо Чорного моря Організації Чорноморського Економічного Співробітництва (ОЧЕС)), кваліфікована робоча сила тощо; серед слабких сторін – відсутність підходу до організації мультимодальних перевезень за участю всіх видів транспорту, неефективна взаємодія між державними та місцевими органами влади, знос основних засобів всіх видів транспорту, брак інвестицій в інфраструктуру, недосконалість нормативно-правової бази тощо.

Таблиця 4.3

**Стратегічні та тактичні цілі і завдання реалізації стратегії
інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області
в системі мультимодальних перевезень***

Стратегічні цілі	Тактичні цілі	Завдання
1	2	3
Забезпечення конкурентоспроможності функціонування залізничного транспорту в системі мультимодальних перевезень	1. Формування ефективної системи управління залізничним транспортом	1.1. Розмежувати функції держави та господарського управління галуззю. 1.2. Кардинально перебудувати організаційну структуру управління. 1.3. Зміцнити інституційне забезпечення щодо функціонування системи мультимодальних перевезень регіону. 1.4. Створити інформаційно-аналітичні структури для моніторингу функціонування транспортних підприємств.
	2. Оновлення фінансової моделі і системи встановлення тарифів	2.1. Розробити інвестиційні проекти із залученням усіх можливих джерел фінансування (кошти державного бюджету, приватних інвестицій, кредитних ресурсів та ресурсів міжнародних фінансових організацій). 2.2. Поєднати державне фінансування розвитку інфраструктури з приватними інвестиціями на умовах справедливої конкуренції. 2.3. Вдосконалити систему встановлення тарифів.
	3. Модернізація рухомого складу залізничного транспорту	3.1. Відновити локомотивний парк залізничного транспорту. 3.2. Оновити вантажні вагони для забезпечення заявлених до перевезення обсягів вантажів за рахунок створення та серійного виробництва вітчизняними виробниками. 3.3. Підвищити ефективність використання рухомого складу шляхом зниження часу простоїв, порожніх пробігів, прискорення їх оборотності, підвищення продуктивності.

1	2	3
	4. Розбудова залізничної інфраструктури регіону	4.1.Збільшити пропускну здатність транспортної інфраструктури. 4.2.Забезпечити відкритість та рівноправність доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури. 4.3.Застосовувати нові інноваційні технології транспортування вантажів.
Забезпечення конкурентоспроможності діяльності водного транспорту в системі мультимодальних перевезень	1.Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей	1.1. Розробити програму розвитку морських портів із урахуванням перспективного розвитку акваторій, програм розвитку автомобільних доріг та залізниці з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації. 1.2.Гармонізувати плани розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, припортових залізничних станцій, автомобільних доріг) та пропускну спроможність портів з програмами розвитку транспортної інфраструктури загальнодержавного та місцевого рівнів. 1.3. Модернізувати портові потужності для ефективного здійснення робіт із обслуговування вантажів та суден в морських портах. 1.4.Забезпечити формування в межах морських портів інвестиційних майданчиків із залученням майна та земель державної, комунальної і приватної форми власності. 1.5.Впровадити СМАРТ-інфраструктуру та технології, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах.
	2.Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в портах	2.1.Розробити методику нарахування портових зборів з урахуванням перегляду їх розміру відповідно до структури та напрямів вантажопотоків з метою розвитку конкуренції, забезпечення привабливості морських

1	2	3
		<p>портів для користувачів транспортних послуг, створення гарантованого джерела компенсації витрат портів розвиток портової інфраструктури.</p> <p>2.2.Створити привабливі умови та запровадження практики використання внутрішнього водного транспорту.</p> <p>2.3.Побудувати приймальні портові споруди для забруднюючих речовин та відходів.</p> <p>2.4.Створити в портах мережу мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів.</p> <p>2.5.Дотримуватися вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.</p>
	<p>3.Вдосконалення системи управління портами.</p>	<p>3.1.Провести інвентаризацію земельних ділянок спільно з місцевими органами влади в контексті їх використання для цілей розвитку портових потужностей та під'їзних шляхів.</p> <p>3.2.Прийняти управлінські рішення шляхом посилення діалогу між споживачами послуг у морських портах та органами державної влади, місцевого самоврядування, громадянським суспільством.</p> <p>3.3.Розмежувати функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів.</p> <p>3.4. Розвивати сервіси доступу до публічної інформації.</p> <p>3.5.Організувати перекваліфікацію, навчання, працевлаштування працівників державних стивідорних компаній.</p>

1	2	3
Забезпечення конкурентоспроможності роботи автомобільного транспорту в системі мультимодальних перевезень	1. Організаційна модернізація автомобільного транспорту.	1.1. Реформувати систему регіонального управління автомобільними дорогами. 1.2. Оновити модель фінансування дорожньої інфраструктури. 1.3. Підвищити рівень безпеки дорожнього руху. 1.4. Використовувати нові технології для зниження негативного впливу на навколишнє середовище.
	2. Техніко-технологічна модернізація автомобільного транспорту.	2.1. Підвищити якість автомобільних доріг загального користування. 2.2. Розвивати транзитний потенціал. 2.3. Використовувати інноваційні технології щодо вдосконалення роботи автомобільного транспорту. 2.4. Сприяння розвитку на території регіону ділянок міжнародних транспортних коридорів.

Правильно і вчасно визначені стратегічні, тактичні цілі та завдання відіграють ключову роль в забезпеченні підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та задоволення потреб споживачів транспортних послуг.

Пріоритетними напрямками усунення слабких сторін та загроз розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень Одеської області є: забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту; розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення безпеки транспортних процесів; підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів.

SWOT-аналіз взаємозв'язку чинників у стратегії порівняльних переваг, захищеності, викликів і ризиків вказує на вибір змішаної стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області в системі мультимодальних перевезень.

Розвиток системи мультимодальних перевезень є перспективним вектором розвитку транспортної системи Одеської області, оскільки сприяє зростанню обсягів вантажних перевезень територією за участю вітчизняних транспортних підприємств, підвищенню конкурентоспроможності галузі, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, розвитку транспортної інфраструктури регіону. Система мультимодальних перевезень пов'язана з використанням контейнерних перевезень (контрейлерні потяги - «Вікінг», «Зубр», «Ярослав»). Розвитку контрейлерних перевезень сприяють сезонні обмеження руху великовантажних автомобілів, обмеження часу перебування водіїв за кермом автомобіля, вимоги до безпеки перевезення вантажу. З цих позицій варто відзначити, що контрейлерні перевезення можуть здійснюватися за двома технологіями: доставка автопоїздів на залізничних платформах при супроводі їх водіями, або доставка лише напівпричепів без сидельних тягачів і водіїв. У цій сфері вже діють спеціальні (міждержавні) тарифні умови та спрощені процедури митного та прикордонного догляду контейнерів. Стратегія інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є моделлю дій, необхідних для досягнення стратегічних цілей управління на основі обраних критеріїв та ефективного розподілу ресурсів; забезпечує якісне визначення напрямку розвитку галузі та спрямована на підвищення її конкурентоспроможності, задоволення потреб споживачів в транспортних послугах.

В процесі дослідження встановлено, що активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням залізничного, морського та автомобільного видів транспорту. Морський транспорт використовується при автомобільно-поромних та залізнично-поромних перевезень. Синтез стратегічних, тактичних цілей, завдань забезпечення конкурентоспроможності всіх трьох видів транспорту дає змогу сформулювати концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень (рис. 4.7).



Рис. 4.7. Концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області в системі мультимодальних перевезень*

*розроблено автором

Стратегія базується на вивченні регіональних особливостей функціонування сіх видів транспорту. В сучасних умовах наявність розробленої стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень сприяє координації інноваційного типу розвитку регіону в цілому.

4.3. Кластеризація як ефективний інструмент управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону

В умовах глобалізації економіки ефективним механізмом досягнення конкурентоспроможності регіонів є процеси кластеризації. Відтак, перспективною формою активізації інноваційної діяльності транспортної галузі регіону є створення кластерних структур з врахуванням галузевих та регіональних особливостей діяльності транспортних підприємств, сучасних досягнень зарубіжних та вітчизняних науковців, можливості залучення інвестицій та покращення екологічних параметрів функціонування. Головною рисою успішності діяльності кластерів є їх інноваційна спрямованість. Основними завданнями роботи кластерів є раціональне оптимальне використання транспортного потенціалу регіону. Кластер об'єднує зусилля владних структур, бізнесу та науки за принципом територіальної локалізації, що сприяє процесу розробки та прийняття інноваційних рішень щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі регіону.

Створення та розвиток кластерів є пріоритетом європейських країн. Транспортно-логістична кластеризація в Європейському союзі сприяє подальшому розвитку Пан'європейського транспортно-логістичного простору, що акцентовано в програмних документах ЄС – Білих книгах з розвитку транспортної галузі (2001 р., 2006 р.) та «Дорожньої карти з формування Єдиного європейського транспортного простору на шляху до

конкурентоспроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи» (2011 р.). «Маніфест кластеризації ЄС», прийнятий Єврокомісією у Брюсселі в лютому 2007 р. і «Європейський кластерний Меморандум», підписаний в Стокгольмі в січні 2008 р., визначили кластерний розвиток як основний механізм підвищення конкурентоспроможності економіки країн-членів ЄС, позначивши відповідні пріоритети програм на національному і регіональному рівнях. В Зеленій книзі ЄС «До майбутньої морської політики ЄС: європейське бачення для океанів та морів» вказано, що привабливість та конкурентоздатність морських секторів зросте, якщо буде досягнуто спільне розуміння щодо взаємодії між ними, тобто створені морські кластери [321].

У Словенії створений транспортно-логістичний кластер, до складу якого входить 13 компаній і 3 установи, які займаються експедицією і доставкою вантажів, надають портові послуги, розробляють освітні програми і вирішують питання, пов'язані із забрудненням повітря. Морський кластер Великобританії функціонує для розвитку транспортної галузі в Мерсисайде, основним завданням діяльності якого є залучення інвестицій для підвищення ефективності всіх морських компаній, судновласників, суднобудівельних компаній, транспортних та страхових компаній, які функціонують в даному регіоні. Морський кластер Норвегії представлений трьома основними групами: судноплавство, морський сервіс, суднобудування. Морський кластер Нідерландів охоплює одинадцять секторів морської галузі, включаючи рибальство, Королівський флот Нідерландів та яхто-будівну індустрію. Морський кластер Шлезвіг-Гольштейн поєднує рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання «чистих» видів енергії, офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм, науково-дослідні інститути різних профілів – біологія, екологія, офшорні технології, технології видобутку нафти та газу, океанографія, гідрографія, технології суднобудування, освітні

організації [385, с. 55]. Отже, до складу морських кластерів країн-членів ЄС входять:

- судноплавні компанії;
- порти, термінали;
- суднобудівні і судноремонтні верфі, підприємства суднового машинобудування та морського приладобудування, постачальники суміжних галузей промисловості;
- державні структури національного та регіонального рівнів;
- проектно-конструкторські компанії;
- науково-дослідні центри;
- підприємства малого та середнього бізнесу;
- освітні установи для морської галузі;
- банки, що беруть участь у фінансуванні підприємств морської галузі;
- морські брокерські й страхові компанії тощо .

Європейський досвід свідчить, що ефективне функціонування кластерних структур сприяє:

- зростанню обсягів вантажних перевезень через концентрацію вантажної бази;
- збільшенню частки товарів з високим ступенем переробки, тобто підвищується показник доданої вартості вироблених у країні товарів.

Поширеними схемами формування морських кластерів у Європі є:

- «top to down» («згори донизу») – ініціатива виходить з боку уряду, а морський кластер отримує значну підтримку з боку владних структур (Німеччина);
- «bottom to up» («знизу догори») – ініціатива виходить з боку великих компаній або з боку галузевих об'єднань (Норвегія);
- «combination play» (комбінація наведених вище схем) – морський кластер створюється загальними зусиллями владних структур і приватного сектора і передбачає активне використання різних форм державно-приватного партнерства (морська мережа Нідерландів) [75].

Китайські портові кластери повністю інтегрують регіональні порти, раціоналізують управління, операції фінансування та розвиток. Американський підхід до кластерів має метою стимулювати та організувати кооперацію між морськими портами, річковими портами та наземними терміналами в межах однієї і тієї ж географічної зони. Світовий досвід розвинених країн доводить ефективність та закономірність виникнення і діяльності різного виду кластерів.

В Україні розроблена правова база формування засад державної кластерної політики, яка включає проекти «Концепції створення кластерів в Україні» (розроблений Кабінетом Міністрів України ще у 2008 р., але так і не набрав чинності), «Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» (2009 р.) тощо. Згідно «Концепції створення кластерів в Україні», кластерами стануть об'єднання підприємств однієї сфери діяльності, пов'язаних між собою постачальниками обладнання, комплектуючих, виробничих послуг, інфраструктурою і науково-дослідними центрами. Запропоновано виділити чотири типи кластерів: виробничі (об'єднання авто-, судно- і авіабудівників); інноваційно-технологічні (географічно локалізовані компанії, пов'язані виробництвом інноваційної продукції), туристичні та транспортно-логістичні.

Гончарова В.М. виділяє такі фактори впливу на формування транспортно-логістичних кластерів:

1. Послідовна державна економічна політика щодо створення кластерів в Україні, постійний процес удосконалення нормативно-правового поля, узгодження, координація зусиль законодавчої, виконавчої влади і менеджерів структурних підрозділів транспортно-логістичних кластерів щодо реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні шляхом формування та виконання державних цільових програм, державного замовлення, регіональних, місцевих інноваційних програм та окремих інноваційних проектів; стимулювання використання науково-технічного

потенціалу транспортно-логістичних кластерів, забезпечення державно-приватного партнерства та їх економічної безпеки.

2. Глобалізація транспортно-логістичної інфраструктури. Як складова виробничої інфраструктури вона веде до установлення ідентичних норм і умов транспортування вантажів та пасажирів, забезпечує реалізацію, функціонування та розвиток форм міжнародного науково-технічного співробітництва, удосконалення елементів інфраструктури. Для розвитку регіональних транспортно-логістичних кластерів актуальним є впровадження інтермодальних (змішаних) перевезень, в яких задіяні різні види транспорту.

3. Горизонтальна інтеграція логістичного інфраструктурного комплексу і компаній, які його обслуговують, спеціалізуються на зберіганні, переробці, супроводженні та доставці вантажів і пасажирів. Горизонтальна інтеграція транспортно-логістичних кластерів налагоджує тісну взаємодію об'єднання господарюючих суб'єктів для використання ринкових можливостей, сприяє: відмові від ієрархії; самоаналізу, відповідальності, самоосвіті працівників, адаптивності, дієвості, інноваційності, екологічності, економічності, оперативності транспортної системи.

4. Аутсорсинг транспортно-логістичних послуг. Не обов'язково суб'єкти кооперування транспортно-логістичного кластера повинні мати повний перелік основних і допоміжних функцій. Функції делегуються, перехрещуються, координуються серед учасників угруповання згідно з їхніми високопрофесійними можливостями за допомоги договірного перерозподілу ресурсів в мережі, що призведе до послідовного вирішення проблем оптимізації процесів і мінімізації логістичних витрат у матричній організаційній структурі управління.

5. Прогнозування та мінімізація кількості та рівня небезпеки чинників економічного ризику для транспортно-логістичних кластерів в умовах невизначеності інтенсифікації науково-технічного й інноваційного розвитку регіону. Під час проведення логістичних операцій відбувається складний процес руху значної маси інформаційних, фінансових, матеріальних потоків,

сервісних послуг, обіг юридичних документів, взаємодія різнопланових інтересів сторін, що потребує відповідного застосування теорії економічних ризиків у системі логістичного управління. Транспортно-логістичні кластери в повній мірі будуть сприяти науково-технічному розвитку регіону тільки тоді, коли передбачені можливі ризики, що знижують результативність їх діяльності, та сформовані необхідні заходи щодо управління ними [68, с. 147].

Відповідно до кластерного підходу, кластер має такі переваги:

- просувається ринком, зосереджуючись на сукупності попиту і пропозиції для ефективної роботи;
- залучає до участі в кластері великі та малі компанії, а також постачальників, економічні установи;
- об'єднує своїх учасників, які керуються власними інтересами, методом спільного вирішення регіональних проблем;
- створює цінності, які поглиблюють і поширюють базу збільшення доходності регіону [316, с. 543].

З метою більш повного розуміння слабких та сильних сторін регіону для формування кластерних структур, необхідно провести аналіз такими напрямками:

- з'ясувати кількість працівників і установ, що беруть участь в даному секторі прогнозованого кластера;
- виявити питому вагу локальних секторів в кластері і їх питому вагу в регіоні, країні;
- визначити співвідношення витрат і доходів по всьому ланцюгу технологічного процесу, тобто від постачання сировини до реалізації продукції;
- визначити темпи зростання кластера.

В Україні створено близько 50 кластерів у різних регіонах та галузях. Серед основних транспортних кластерів виділимо транспортно-логістичний кластер Запорізької області, до складу якого входять Запорізька дирекція

залізничних перевезень, автопідприємства з вантажних перевезень, Бердянський морський торговельний порт, Запорізький річковий порт, Запорізький міжнародний аеропорт, Служба автомобільних доріг Запорізької області та інші організації. Одним із основних завдань транспортного кластера є реконструкція транспортних шляхів. У Херсонській області сформований транспортно-логістичний кластер «Південні ворота України». В структурі цього кластеру знаходяться 106 підприємств та організацій, до яких належать 3 морських торгових порти, 7 річних портів, 5 суднохідних компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного і автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Останнім часом активізувалися процеси кластеризації в Одеській області. Так, в регіоні на базі ДП «Одеський морський торговельний порт» створено транспортний кластер, можливістю якого є здатність інтегруватися в транс'європейську транспорту мережу TEN-T і забезпечити транзит вантажів між великими економічними центрами світу: Азіатсько-Тихоокеанським регіоном і Європейським союзом. До його складу входять мультимодальні транспортні коридори України, глибоководний порт в Хаджибейському лимані; вантажний термінал Одеського аеропорту; міжнародний центр високих технологій B-ZONE; комплексна лінія електротранспорту Одеської агломерації; Зелений острів у центрі Одеси.

Транспортно-логістичні кластери мають обмеження по наближенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до транспортних коридорів. Вони спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у регіональних ланцюгах постачання та концентрують в собі транспортно-логістичну інфраструктуру території, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення транспортно-логістичного кластеру базується на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств. Розвиток зазначених кластерів активно супроводжується науково-методичним забезпеченням

науково-дослідних інститутів, проте відзначається недостатньою зацікавленістю зі сторони держави, тобто слабкою дієвістю держаних програм, законодавства, коштів, відсутністю інвесторів.

Ми погоджуємося з думкою Божидарнік Т. В. та Божидарнік Н.В., що функціонування кластерів в Україні гальмується внаслідок:

- недосконалості чинного законодавства для функціонування кластерів;
- відсутності довіри між органами державної влади, бізнесом, та окремими компаніями;
- слабкості діючих кластерів через низький рівень конкуренції на внутрішньому ринку;
- можливості втрати права на одержання підприємством пільг та дотацій при будь-яких організаційних чи виробничих змінах;
- браку іноземних інвестицій та венчурного капіталу, які є важливим джерелом розвитку кластерів у розвинутих країнах;
- відсутності єдиної систематизованої інформаційної бази про існуючі та потенційні кластери, що перешкоджає створенню у суспільстві розуміння переваг кластерних об'єднань, а також цілісної картини про функціонування та результати діяльності вже існуючих кластерів в Україні [29, с. 55].

На думку Крижановського С.В. головною перешкодою формування морського кластера в Україні є відсутність ефективної і діючої системи співробітництва між органами влади всіх рівнів, учасниками ринку транспортних послуг та вченими [159, с. 137].

Транспортно-логістичний кластер представляє собою об'єднання окремих регіональних, функціональних та економічно пов'язаних між собою логістичних ланцюгів: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-логістичних центрів, доріг і магістралей в єдину систему, яка має можливість забезпечити якісний транспортно-логістичний сервіс при мінімальних витратах. Концепція створення транспортно-логістичного кластеру базується на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному,

інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств [36, с. 47]. Кластерний підхід змінює принципи та механізми регіональної політики, потребує нових підходів до реалізації управлінських функцій, переформатування інформаційної бази, є підґрунтям для розвитку інноваційної та інвестиційної діяльності транспортних підприємств, вимагає створення чіткої взаємодії держави, бізнесу, науки та освіти на підставі розробки та впровадження стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Основними завданнями формування транспортно-логістичного кластера є:

- використання геоeкономічного положення регіону для розвитку транзитного потенціалу;
- розвиток можливостей транспортно-логістичної системи для використання у просуванні продукції на ринки;
- зниження частки транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті;
- розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень;
- підвищення валового доходу від транзитних перевезень;
- активізація взаємодії наукових та освітніх закладів з ядром кластера;
- підвищення ефективності транспортних коридорів, терміналів, дорожньої інфраструктури;
- створення конкурентоспроможних контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних логістичних центрів.

Одеська область розташована на крайньому південному заході України на узбережжі Чорного моря. Вигідне економіко-географічне положення, природно-кліматичні особливості області, потужний транзитний потенціал, налагоджене функціонування суб'єктів морегосподарського комплексу, рекреаційні можливості, значний науковий потенціал (науково-дослідницькі, проектно-конструкторські інститути, заклади вищої освіти, які займаються дослідженнями у транспортній галузі, зокрема, морського транспорту),

бізнес-асоціації, неурядові організації, представники міжнародних організацій створюють передумови для формування мультимодального транспортно-логістичного кластеру. Через територію регіону проходять транспортні коридори, які сформовані Європейським союзом та країнами Чорноморського Економічного Співробітництва, які мають зв'язок з портами:

- Критський МТК № 7 (Дунай-Майн-Рейн) – порти ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ДП «Ренійський морський торговельний порт», ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ» (Пан'європейський транспортний коридор);

- Критський МТК № 9 (Гельсінкі-Александруполіс) – порти ДП «Одеський морський торговельний порт», ДП «Морський торговельний порт «Южний» (Пан'європейський транспортний коридор);

- Євро-азійський транспортний коридор (Іллічівськ-Баку) спільно з МТК Гданськ-Одеса-порти: ДП «Одеський морський торговельний порт», ДП «Морський торговельний порт «Южний», Іллічівський морський рибний порт.

- МТК ЧЕС порти: ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ДП «Ренійський морський торговельний порт», ДП «Одеський морський торговельний порт», ДП «Миколаївський морський торговельний порт», ДП «Херсонський морський торговельний порт», Керченський морський торговельний порт, ДП «Бердянський морський торговельний порт», ДП «Маріупольський морський торговельний порт».

Практика діяльності кластерних структур Одеської області показує, що підвищення конкурентоспроможності морської галузі в цілому та її інноваційної складової, налагодження співробітництва у трикутнику «влада-бізнес-наука» є більш ефективним при формуванні кластерів ні на базі окремих портів, а відповідно географічного розташування. Така система дозволить уникнути внутрішньої конкуренції між портами України за

рахунок ефективного вантажорозподілу та впровадження науково-обґрунтованої системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру.

Мультимодальний транспортно-логістичний кластер Одеської області здійснюватиме діяльність за принципами рівноправності та паритетності всіх учасників, на засадах конструктивного діалогу, добровільності вибору форм співробітництва, взаємного інформування і виконання взятих на себе зобов'язань відповідно до господарських договорів, що укладаються безпосередньо між учасниками кластеру. Відтак, мультимодальний транспортно-логістичний кластер складається з підприємств, що виконують різні функції, але об'єднані одним технологічним процесом – транспортування та доставки товарів від виробників до їх споживачів, результатом якого є комплексний продукт - надійний та якісний сервіс транспортного обслуговування, створений зусиллями всіх учасників кластеру, починаючи з тих, хто займався науковими розробками та підготовкою кадрів, і закінчуючи транспортними підприємствами та логістичними посередниками.

Ефективне функціонування мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області спрямовано на взаємовигідну співпрацю між бізнесовими структурами, науковими організаціями, місцевими органами самоврядування, що сприятиме досягненню синергетичного ефекту та дозволить скоординувати діяльність всіх складових у напрямку задоволення потреб споживачів в транспортних послугах з метою підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі регіону.

Основними завданнями формування мультимодального транспортно-логістичного кластера Одеської області є:

- використання геоелекономічного положення регіону для розвитку транзитного потенціалу;
- розвиток можливостей транспортно-логістичної системи для використання у просуванні продукції на ринки;

- зниження частки транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті;
- розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень;
- підвищення валового регіонального продукту від транзитних перевезень;
- активізація взаємодії наукових та освітніх закладів з ядром кластера;
- підвищення ефективності транспортних коридорів, терміналів, дорожньої інфраструктури;
- створення конкурентоспроможних контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних логістичних центрів.

Розвиток мультимодального транспортно-логістичного кластеру спонукає до тісної співпраці між його учасниками, внаслідок чого формуються економічні, технологічні й організаційні умови для спільної діяльності. Потенційними членами мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області можуть стати:

- порти «Великої Одеси», які перевантажують широку номенклатуру вантажів: наливні, сипучі та тарно-штучні;
- відділення Одеської залізниці;
- регіональні автотранспортні підприємства;
- державні та регіональні органи управління;
- наукові центри, заклади вищої освіти (наприклад, Одеський національний морський університет, Національний університет «Одеська морська академія» та інші науково-дослідні установи);
- кредитно-фінансові організації;
- страхові компанії, маркетингові посередники;
- виробничі підприємства, підприємства суміжних видів транспорту;
- підприємства сервісної діяльності на морському транспорті;
- дорожнє господарство;
- ремонтні підприємства (ремонт транспортних засобів, ремонт рухомого складу) (рис. 4.8).



Рис. 4.8. Модель мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області*

**розроблено автором*

Функціонування мультимодального транспортно-логістичного кластеру здійснюється на основі укладання партнерських угод між різними галузями транспорту для:

- надання транспортних послуг споживачам та розробки схеми взаємодії між ними;
- створення єдиної логістичної бази даних з метою оптимального вибору маршрутів перевезення вантажів й аналізу всіх наданих транспортних послуг;
- створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури.

Розвиток мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області дозволить покращити стан економіки регіону. Так, за розрахунками, якщо показник вантажообігу збільшиться на 1 тис. тон, то це сприятиме зростанню показника валового регіонального продукту на 200 тис. грн.

Провідну роль у діяльності мультимодального транспортно-логістичного кластеру відіграють державні та регіональні органи управління, створюючи рамкові умови взаємодії учасників цього інтеграційного утворення, формуючи міжнародний імідж і розвиваючи транспортну інфраструктуру. Крім того, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності кластеру – людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку кластеру. До кредитно-фінансових організацій, переважно, відносяться банківські установи. Науково-дослідні установи формують потенційні конкурентні переваги кластерів, пропонуючи інноваційні послуги через плідну наукову співпрацю та взаємодію. Постійна взаємодія сприяє формальному та неформальному обміну знаннями, співпраці між організаціями з взаємодоповнюючими активами та професійними навичками, що забезпечує отримання синергетичного ефекту.

Основними представниками підприємств сервісної діяльності на морському транспорті є:

- транспортно-експедиційні компанії – організації, які надають широкий спектр послуг, що пов'язані з доставкою вантажу від відправника до одержувача;

- агентські компанії – організації, які надають послуги суднам та пов'язані з торговельним мореплавством, здійснюють обслуговування суден у морських, річкових портах, виступають від імені та за рахунок останніх відповідно до повноважень, які базуються на законі або договорі, у всіх справах судновласника комерційного та адміністративного характеру, що пов'язані з морським перевезенням вантажів;

- транспортні та вантажні термінали, склади – організації, які володіють потужностями для зберігання, складування, консолідації і розподілу вантажів;

- стивідорні компанії – організації, які надають послуги зі здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт і володіють комплексом необхідного для цього устаткування;

- крьюінгові компанії – компанії, які надають послуги, з одного боку, морякам з працевлаштування з урахуванням їхніх запитів, а з другого – судновласникам з пошуку та підбору моряків при формуванні екіпажів суден відповідно до їх вимог [91, с. 167].

Термінальні комплекси залежно від сфери діяльності спрямовані на надання таких послуг: узгодження термінів прибуття і відправлення вантажів при їх перевантаженні з одного виду транспорту на інший; виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; тимчасове складування вантажу; організація тривалого зберігання; комплектація відправок; виконання тарно-пакувальних операцій; оформлення транспортних документів; надання інформаційних послуг.

Страхові компанії – організації, які надають послуги зі страхування вантажів, транспортних засобів та відповідальності перевізника або експедитора з метою створення для суб'єктів, що беруть участь у доставці

вантажу, гарантій компенсації передбачуваних при перевезенні збитків та спрощення отримання такої компенсації.

Отже, значною перевагою кластерного підходу є можливість досягнення інноваційного розвитку як регіону, так і транспортної галузі за рахунок скорочення на 30-40% сукупних логістичних витрат в дистрибуції при транспортуванні, зберіганні та перевезенні вантажу на основі оптимізації логістичних схем доставки. Конкурентною перевагою є створення у кластерах, так званої «доданої вартості», або формування нової вартості за рахунок синергетичного ефекту, тобто акумулювання та взаємопосилення того ресурсу, який існує. В запропонованому транспортно-логістичному кластері створюється нові підходи до забезпечення високої якості наданих послуг.

Ядро кластерного утворення є джерелом зростання основних конкурентних переваг регіону і найбільш інвестиційно-привабливою складовою. Отже, доцільним є формування ядра мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області представити в вигляді транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень, діяльність якого сприятиме удосконаленню організації перевезень, забезпеченню комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг, створенню умов для розвитку системи мультимодальних перевезень, зниженню екологічного навантаження на навколишнє природне середовище. Основною метою роботи транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень є координація, забезпечення цілісності системи транспортно-логістичного обслуговування транспортування «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу.

Перевагами функціонування транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень є доступність споживачів транспортних послуг та надання їм широкого спектра послуг під час доставки вантажу, в організації ефективної системи перевезень вантажів на великі відстані, які виконують за мультимодальними технологіями. Транспортно-логістичні

центри регіонального призначення виконують функцію оперативного управління в межах свого регіону у тісному взаємозв'язку з іншими логістичними центрами. Для створення транспортно-логістичного центру регіону необхідно забезпечити такі вимоги:

- максимальна наближеність до ринку збуту та великих промислових підприємств;
- доступ під'їзду транспортних засобів;
- безпека для населення регіону;
- запобігання екологічного навантаження на навколишнє природне середовище.

Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів вказує на те, що їх формування відбувається під значним впливом держави на планування, інвестування та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому конкурентними перевагами є:

- розвинута інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- вигідне географічне розташування;
- співпраця з митницею та урядом;
- розгалужена транспортна система;
- диверсифікація послуг та видів транспорту;
- оперативність та максимальне спрощення процедур;
- новітні високотехнологічні і функціональні технології тощо [184, с. 95].

Центри транспортної логістики у Німеччині формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній та розв'язок. Більшість із них розрахована на паралельне використання автомобільного та залізничного транспорту, є також трьохмодульні логістичні центри [349]. 80% усіх логістичних центрів Німеччини розміщують поблизу залізничних магістралей, вони є об'єктами інфраструктури залізниць (Deutsche Bahn AG) і забезпечують левову частину інвестицій в розвиток цієї інфраструктури. Окрім того, близько 75% логістичних центрів мають сполучення із транспортом загального користування, 60% – використовують у своїй діяльності комбінований

транспорт. Такі крупні німецькі транспортні вузли, як м. Бремен та м. Любека, мають пряме сполучення з водним транспортом, а м. Гамбург – з водним і повітряним транспортом [305].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: значна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG («Німецькі залізниці»); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування за конкретними інвестиціями; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів.

Для французької моделі розвитку транспортно-логістичних центрів характерним є те, що її планування, розвиток та управління здійснюється винятково приватними інвесторами, які повністю забезпечують створення і функціонування цих об'єктів інфраструктури. Нині найбільшими інвесторами ринку логістичної інфраструктури Франції є компанія «Garonor SA», що належить американській інвестиційній компанії «ProLogis», та компанія «Sogaris SA», яка знаходиться в розпорядженні держави та муніципалітетів. Найбільшим недоліком цієї моделі розвитку транспортно-логістичних центрів є відсутність скоординованого централізованого планування проектів розвитку міжнародних логістичних центрів, оскільки держава бере участь у їх реалізації лише шляхом надання дозволів на їх

будівництво, керуючись цілями місцевого і регіонального планування [162, с. 12].

Запропонований нами транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень регіону концентрує та розподіляє вантажопотоки, виконуючи при цьому важливі функції транспортно-логістичного сервісу на основі передових логістичних технологій. В структуру центру доцільно включити:

- мультимодальний центр складського зберігання та вантажопереробки, до складу якого входять склади для зберігання та переробки вантажів, митні склади з особливим температурним режимом;
- мультимодальний контейнерний термінал із під'їзними автомобільними та залізничними шляхами для прийому, переробки та зберігання контейнерів;
- центр вантажного транспорту, у склад якого входять підприємства транспорту;
- центр митного оформлення і контролю, у склад якого входять незалежні митні брокери та декларанти;
- консалтингово-аналітичний центр, служби маркетингу та реклами;
- транспортно-експедиторська компанія;
- центр сертифікації товарів і послуг;
- навчальний центр підготовки та перепідготовки персоналу, підвищення кваліфікації.

Транспортно-логістичному центру мультимодальних перевезень при розробці моделі організації мультимодальних вантажних перевезень доцільно представити мультимодальні перевезення автомобільним, залізничним і водним видами транспорту у вигляді моделі комплексних транспортних перевезень.

Якщо навантаження і вивантаження планується ще й на проміжних пунктах, кожному з них також позначають як вузол. При цьому на мережі буде стільки вузлів, скільки є пунктів, включаючи і проміжні. Якщо навантаження і вивантаження відбувається у вузлах, тоді для розв'язання всіх задач

потрібно один раз скласти макет мережі із зазначенням відстані (довжини кожної ділянки) або вартості перевезення по ній. Робота транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень регіону здійснюється з врахуванням принципів (рис. 4.9).

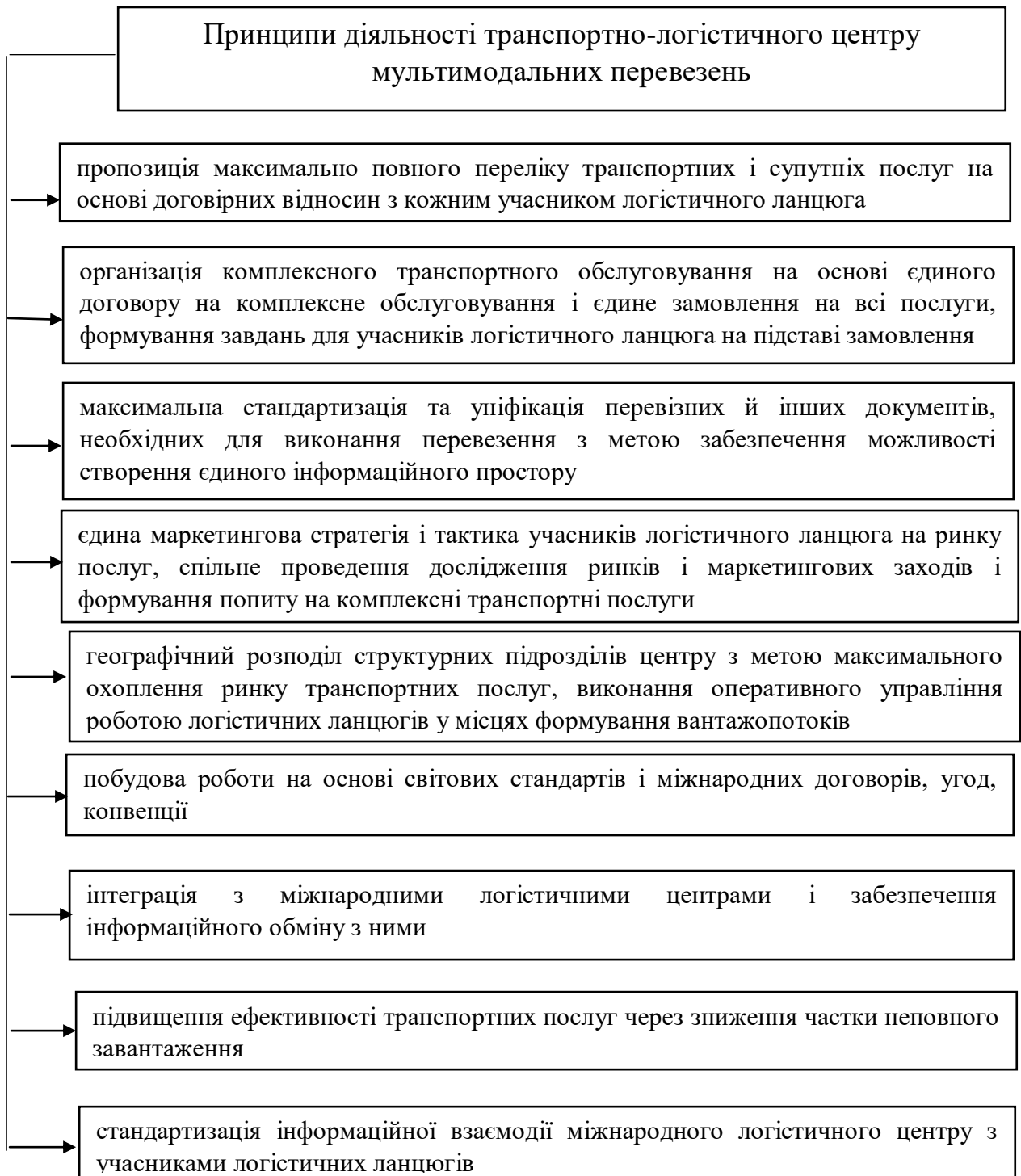


Рис. 4.9. Принципи діяльності транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень*

**систематизовано автором*

Транспортування – це ключова комплексна активність, пов’язана з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі. Розвиток мультимодальної системи перевезення вантажів сприяє вирішенню економічних питань регіону; забезпечує координацію та організаційно-технологічну взаємодію всіх ланок ланцюга доставки вантажів; забезпечує розвиток інфраструктури ринку транспортних послуг.

В сучасних умовах розроблено безліч різних алгоритмів рішення транспортної задачі. У практиці організації перевезень вантажів нерідко спостерігаються випадки, коли доставка вантажів здійснюється з одного пункту в інший через третій пункт, який найчастіше є складом або пунктом перевалки. Можливі різні варіанти постановки транспортної задачі з врахуванням цієї вимоги. Транспортні задачі представляють собою вибір оптимального варіанта логістики від пунктів виробництва до пунктів споживання з урахуванням усіх реальних можливостей. Використання розрахунків транспортних задач знижує транспортні витрати на 10–30%. Зазвичай її математичну модель можна розглядати як модель розподільної задачі лінійного програмування.

Задана транспортна мережа з m транспортними вузлами постачання вантажу і n транспортними вузлами споживання вантажу. Позначимо множину постачальників через A , споживачів через B , а множину проміжних вершин через C . Для кожної дуги ij задана вартість перевезення одиниці вантажу c_{ij} і пропускна здатність d_{ij} (відповідно x_{ij} є обсяг вантажопотоку між транспортними вузлами i та j). Нехай a_i – пропозиція постачальника $i \in A$, b_j – попит споживача $j \in B$.

Потрібно організувати процес транспортування вантажів від усіх постачальників до усіх споживачів за таких умов:

$$\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \longrightarrow \min \quad (4.1)$$

$$\sum_k x_{ik} - \sum_l x_{li} = a_i \quad (i \in A) \quad (4.2)$$

$$\sum_l x_{lj} - \sum_k x_{jk} = b_j \quad (j \in B) \quad (4.3)$$

$$\sum_k x_{ik} - \sum_l x_{li} = 0 \quad (i \in C) \quad (4.4)$$

$$x_{ij} \leq d_{ij} \quad (4.5)$$

$$x_{ij} \geq 0 \quad (4.6)$$

$$\sum_{i \in A} a_i = \sum_{j \in B} b_j \quad (4.7)$$

де:

x_{ij} – обсяг вантажу, перевезеного по дузі ij ;

k – дуги, що виходять із вузла;

c_{ij} – вартість перевезення одиниці вантажу по дузі ij ;

l – дуги, що йдуть до вузла;

d_{ij} – пропускна здатність дуги ij ;

b_j – обсяг вантажу, який надходить до транспортного вузла j ;

a_i – обсяг вантажу, який відправляється з транспортного вузла i .

Припустимо, що ми маємо ряд т/в, що з'єднані між собою відповідними транспортними комунікаціями. Необхідною умовою приналежності т/в до цієї множини є наявність автомобільних доріг, що з'єднують цей т/в у загальну транспортну систему [236].

Робочою гіпотезою побудови моделі організації мультимодальних вантажних перевезень у міжнародному сполученні є наступне: наявність автомобільних комунікацій, які проходять крізь кожний транспортний вузол, сприяє об'єднанню цих транспортних вузлів у єдине ціле – транспортну мережу.

Причому в транспортних вузлах (т/в) можуть бути розташовані або залізничні станції (з/с), водні порти (в/п) або їхні різні комбінації, які можна представити у вигляді наступних типів [77, с. 142]:

- транспортний вузол, у якому не розташовані залізничні станції і водні порти – 1-ий тип (множина M1);

- транспортний вузол, у якому розташована залізничні станції – 2-ий тип (множина M_2);
- транспортний вузол, у якому розташовані водні порти – 3-ий тип (множина M_3);
- транспортний вузол, у якому розташовані залізничні станції і водні порти – 4-ий тип (множина M_4),

Причому $M \in U M_i \quad i = 1, 4$

де: M – множина всіх транспортних вузлів.

Перевезення між транспортними вузлами можуть здійснюватися або з використанням одного виду транспорту, або декількох. Виходячи із цього, ми маємо наступні варіанти перевезення вантажів:

перевезення одним видом транспорту:

1) перевезення автомобільним транспортом здійснюються від транспортного вузла постачальника до транспортного вузла споживача будь-яких типів, за наступною схемою:

т/в $1 \div 4$ типу \rightarrow т/в $1 \div 4$ типу і дорівнює:

$$K_1 = 2 C_M^2 + \dots + (M - 1) C_M^{M-1} \quad (4.8)$$

2) перевезення залізничним транспортом припускають наявність у транспортного вузла постачальника й споживача вантажу залізничної станції і здійснюються за наступною схемою:

т/в $2, 4$ типу \rightarrow т/в $2, 4$ типу і дорівнює:

$$K_2 = 2 C_{M_2 + M_4}^2 + 3 C_{M_2 + M_4}^3 + \dots + (M_2 + M_4 - 1) C_{M_2 + M_4}^{M_2 + M_4 - 1} \quad (4.9)$$

3) перевезення водним транспортом припускають наявність у транспортного вузла постачальника й споживача вантажу водного порту і здійснюються за наступною схемою:

т/в $3, 4$ типу \rightarrow т/в $3, 4$ типу і дорівнює:

$$K_3 = 2 C_{M_3 + M_4}^2 + 3 C_{M_3 + M_4}^3 + \dots + (M_3 + M_4 - 1) C_{M_3 + M_4}^{M_3 + M_4 - 1} \quad (4.10)$$

перевезення автомобільним і водним видами транспорту:

4) перевезення спочатку автомобільним транспортом від транспортного вузла постачальника будь-якого типу до проміжного транспортного вузла,

який має водні порти і потім від нього до транспортного вузла споживача, що теж має водні порти за наступною схемою:

т/в 1÷ 4 типу → т/в 3,4 типу → т/в 3,4 типу і дорівнює:

$$K_4 = K_1 K_3 \quad (4.11)$$

5) перевезення спочатку водним транспортом від транспортного вузла постачальника, що має водні порти до проміжного транспортного вузла, який теж має водні порти і потім від нього до транспортного вузла споживача будь-якого типу за наступною схемою:

т/в 3,4 типу → т/в 3,4 типу → т/в 1÷ 4 типу і дорівнює:

$$K_5 = K_3 K_1 \quad (4.12)$$

б) перевезення спочатку автомобільним транспортом від транспортного вузла постачальника будь-якого типу до проміжного транспортного вузла, який має водні порти, після водним транспортом до транспортного вузла споживача, що теж має водні порти і потім від нього автомобільним транспортом до транспортного вузла споживача будь-якого типу за наступною схемою:

т/в 1 4 типу → т/в 3,4 типу → т/в 3,4 типу → т/в 1÷ 4 типу і дорівнює:

$$K_6 = K_1 K_3 K_1 \quad (4.13)$$

перевезення автомобільним і залізничним видами транспорту:

7) перевезення спочатку автомобільним транспортом від транспортного вузла постачальника будь-якого типу до проміжного транспортного вузла, який має залізничну станцію і потім від нього до транспортного вузла споживача, що теж має залізничну станцію за наступною схемою:

т/в 1÷ 4 типу → т/в 2,4 типу → т/в 2,4 типу і дорівнює:

$$K_7 = K_1 K_2 \quad (4.14)$$

8) перевезення спочатку залізничним транспортом від транспортного вузла постачальника, що має залізничну станцію до проміжного транспортного вузла, який теж має залізничну станцію і потім від нього до транспортного вузла споживача будь-якого типу за наступною схемою:

т/в 2,4 типу → т/в 2,4 типу → т/в 1÷ 4 типу і дорівнює:

$$K_8 = K_2 K_1 \quad (4.15)$$

9) перевезення спочатку автомобільним транспортом від транспортного вузла постачальника будь-якого типу до проміжного транспортного вузла, який має залізничну станцію, після залізничним транспортом до транспортного вузла споживача, що теж має залізничну станцію і потім від нього автомобільним транспортом до транспортного вузла споживача будь-якого типу за наступною схемою:

т/в 1÷4 типу → т/в 2,4 типу → т/в 2,4 типу → т/в 1÷4 типу і дорівнює:

$$K_9 = K_1 K_2 K_1 \quad (4.16)$$

Виходячи з вище викладеного загальна кількість варіантів перевезення вантажів буде становити:

$$K = \sum_{i=1}^9 K_i \quad (4.17)$$

Ефективне формування транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень забезпечить комплексне обслуговування з наданням повного набору логістичних послуг: навантаження, розвантаження вантажів; комплектація партій вантажів; сортування, обробка та відправка вантажів різними партіями; митне супроводження й інформаційне забезпечення перевезень в межах регіону чи міжнародного сполучення. Головним ініціатором фінансового забезпечення діяльності кластеру визначаються держава та органи місцевого самоврядування, спільною метою яких є розробка та вдосконалення відповідних фінансових механізмів. Діяльність транспортно-логістичного кластеру регіону сприяє використанню інноваційного потенціалу через створення ефективного транспортного комплексу.

Транспортно-логістичний центр регіону є місцем концентрації вантажопотоків та їх розподілу, виконуючи при цьому важливі функції транспортно-логістичного сервісу. Вони функціонують на основі передових логістичних технологій та здійснюють управління транспортними потоками. Переваги транспортно-логістичних центрів полягають у їх доступності для

клієнтів та наданні широкого спектра послуг під час доставки вантажу, а також в організації ефективної системи перевезень вантажів на великі відстані, які виконують за мультимодальними технологіями.

Практика діяльності транспортно-логістичного центру підтверджує їх ефективність, проте належний результат може бути досягнуто лише за наявності взаємопов'язаної мережі центрів, які на основі логістичних технологій.

Кластерний підхід є однієї з самих вдосконалених технологій управління галуззю. В структурованому виді кластер – це мережа постачальників, виробників, споживачів, елементів транспортної інфраструктури, науково-дослідницьких інститутів, взаємопов'язаних в процесі створення додаткової вартості, однак кластер – це ще і інструмент управління розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Висновки до розділу 4

1. Доведено, що в сучасних умовах пріоритетним вектором є розробка та впровадження низки заходів здійснення державної транспортної політики, які супроводжуються відповідним фінансуванням і стратегією розвитку транспорту, яка погоджена з державними та регіональними програмами інноваційного розвитку, міжнародною законодавчою базою. Так, прийняття проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» дасть змогу зменшити обсяг використання автомобільного транспорту; забезпечить формування та реалізацію єдиної політики ринку послуг у сфері мультимодальних перевезень; удосконалив нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних перевезень; сприятиме розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у сфері мультимодальних перевезень, забезпечить зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

2. В процесі дослідження встановлено, що на рівні Одеської області розроблено та затверджено Управлінням транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації Регіональну програму розвитку автомобільних доріг Одеської області на 2019-2022 роки тощо. Сформована Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року, в якій зазначена стратегічна ціль – розбудова та модернізація транспортної інфраструктури.

3. Реалізація запропонованих напрямів вдосконалення інституційного забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону активізує інвестиційну діяльність у сфері транспорту; підвищить якість транспортних послуг; забезпечить модернізацію матеріально-технічної бази всіх видів транспорту; сприятиме розвитку транспортної інфраструктури; розширить можливості для участі перевізників на вітчизняному і міжнародному ринку транспортних послуг; активізує розвиток мультимодальних перевезень; мінімізує негативний вплив транспорту на довкілля тощо.

4. Запропоновано створення мультимодального транспортно-логістичного кластеру Одеської області, який здійснюватиме діяльність за принципами рівноправності та паритетності всіх учасників, на засадах конструктивного діалогу, добровільності вибору форм співробітництва, взаємного інформування і виконання взятих на себе зобов'язань відповідно до господарських договорів, що укладаються безпосередньо між учасниками кластеру.

5. Визначено за результатами SWOT-аналізу, що серед сильних сторін розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень є: вигідне географічне положення, значний транзитний потенціал, наявність міжнародних транспортних коридорів (по території регіону проходять п'ять міжнародних транспортних коридорів: сьомий та дев'ятий критські, транспортний коридор TRACECA (Європа-Кавказ-Азія), коридори «Балтійське море - Чорне море» та «Чорноморське транспортне кільце» –

транспортний коридор навколо Чорного моря Організації Чорноморського Економічного Співробітництва (ОЧЕС)), кваліфікована робоча сила тощо; серед слабких сторін – відсутність підходу до організації мультимодальних перевезень за участю всіх видів транспорту, неефективна взаємодія між державними та місцевими органами влади, знос основних засобів всіх видів транспорту, брак інвестицій в інфраструктуру, недосконалість нормативно-правової бази тощо.

6. В процесі дослідження встановлено, що в документах визначені основні напрями та пріоритети реалізації Стратегій через декларування заходів, а саме: забезпечення, підвищення, створення, формування, оновлення, впровадження, вдосконалення, залучення, розроблення тощо. Сприяння інноваційному розвитку транспортної галузі шляхом докорінного і всеохоплюючого технічного переоснащення підприємств галузі, впроваджуючи сучасні інформаційні та перевізні технології. Реалізація інноваційних структурних зрушень мають формувати прогресивну організаційно-правову модель функціонування транспортної галузі регіону, що потребує стимулювання інноваційної активності транспортних підприємств, залучення приватного капіталу для впровадження технічних інновацій на транспорті, посилення науковотехнічного забезпечення розвитку галузі.

7. Розроблено концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області в системі мультимодальних перевезень, особливістю яких є вивчення регіональних особливостей функціонування всіх видів транспорту на основі обраних критеріїв та ефективного розподілу ресурсів; забезпечення визначення напрямку розвитку транспортної галузі та спрямування на підвищення її конкурентоспроможності, задоволення потреб споживачів в транспортних послугах.

8. Запропонований транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень регіону концентрує та розподіляє вантажопотоки, виконуючи при

цьому важливі функції транспортно-логістичного сервісу на основі передових логістичних технологій.

Результати дослідження, висвітлені в данному розділі, опубліковані у працях [194, 201, 205, 207, 227, 229].

РОЗДІЛ 5

МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ В СИСТЕМІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

5.1. Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

У сучасних нестабільних умовах функціонування підприємств важливим є формування логічного ланцюга побудови дієвого організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, який здатний забезпечити ефективність управління і конкурентоспроможність галузі.

Інноваційна діяльність підприємств транспортної галузі спрямована на:

- забезпечення високої якості транспортних послуг;
- своєчасність виконання замовлень та перевезень;
- забезпечення безпеки перевезень вантажів;
- впровадження сучасних інформаційних систем;
- використання енергозберігаючих технологій;
- підвищення екологічності транспортних послуг.

Пріоритетним напрямом державного регулювання економіки є стимулювання інноваційної діяльності, що потребує створення ефективної системи управління інноваціями та інноваційними процесами для забезпечення виходу транспортної галузі з кризового стану та забезпечення розвитку системи мультимодальних перевезень.

Основними причинами, що стримують інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень є:

- недосконалість правової бази здійснення вантажних мультимодальних, перевезень;
- невідповідність правил перевезення небезпечних вантажів нормам ЄС;

- відсутність умов для створення та діяльності вітчизняних операторів мультимодальних перевезень;
- недосконалість тарифної політики на транспорті;
- високі ризики мультимодальних операторів при організації таких перевезень на великі відстані за участю двох і більше видів транспорту;
- технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь;
- диспропорції між рівнями розвитку потужностей залізничної інфраструктури та потужностей портів із переробки вантажів;
- наявність «вузьких» місць у інфраструктурі транзитних перевезень залізничним транспортом;
- відставання в процесах впровадження нових інформаційних технологій;
- відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту;
- відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;
- недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень тощо.

Механізми, які в умовах сьогодення використовуються державою для вирішення питань інноваційного розвитку транспортної галузі не є достатньо ефективними через відсутність системного підходу при формуванні державної політики інноваційного розвитку на рівні регіонів; неефективності діючої системи управління на регіональному та місцевих рівнях; низьку фінансову спроможність галузі; недостатнє застосування інструментів стимулювання розвитку регіонів. Організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі

мультимодальних перевезень передбачає сукупність заходів, методів і відповідних інститутів, що забезпечують реалізацію інноваційного потенціалу транспортної галузі регіону. Дієвий механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень включає організаційний та економічний блоки, систему забезпечення, функціональну і цільову системи, які сприяють ефективності управління та конкурентоспроможності транспортної галузі (рис. 5.1).



Рис. 5.1. Схема організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень*

**розроблено автором*

Основною детермінантною організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є використання управлінських та фінансових інструментів, дія яких забезпечує активізацію інноваційних процесів.

Організаційний блок механізму інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень забезпечує організаційний процес створення інновацій шляхом:

- сприяння впровадженню інноваційних технологій і інноваційних продуктів на транспортних підприємствах в системі мультимодальних перевезень;

- розробка системи активізації формування та розвитку транспортної інфраструктури, придбання транспортних засобів для потреб транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень;

- проведення моніторингу інноваційної діяльності на транспортних підприємствах в системі мультимодальних перевезень;

- реалізації регіональних програм підвищення кваліфікації кадрів, зокрема: впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки персоналу для транспортної галузі, у тому числі шляхом дуальної освіти, виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління, бізнес-структур та громадських організацій та співпраці з міжнародними структурами; виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади шляхом підвищення професійного потенціалу та продуктивності праці (система підготовки та розвитку персоналу); забезпечення діалогу та проведення регулярних консультацій між науково-дослідницькими організаціями, фінансовими установами, підприємствами та органами виконавчої влади; впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту відповідно до європейських практик;

- удосконалення тарифної політики для транспортних підприємств, що здійснюють інноваційну діяльність;

- сприяння розвитку морських торговельних портів регіону шляхом переходу до європейської моделі управління «порт-лендлорд»;

- створення умов для впровадження інтегрованих інформаційних систем для вантажовласників, а саме: впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту (залізничного, водного, автомобільного), вантажовласників, експедиторів та державних органів контролю на транспорті та в пунктах пропуску; впровадження інноваційних рішень та найкращих світових практик, зокрема спільного митного та прикордонного контролю, під час проведення митних та інших контрольних процедур у разі здійснення перевезень, а також інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною та митними службами та перевізниками для прискорення проходження процедур контролю; спрощення формальностей та удосконалення технологій обробки вантажів в логістичних терміналах, аеропортах та портах України; стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем; поширення використання «хмарних» технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо; підвищення пропускну здатності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем; впровадження систем автоматизованого контролю збереження вантажів під час транспортування всіма видами транспорту; створення умов для розвитку транспортно-логістичної діяльності та конкурентоспроможних 3PL — 5PL – провайдерів.

Інформаційне забезпечення інноваційної діяльності надає вичерпну інформацію про інноваційний потенціал транспортної галузі регіону, інноваційну активність транспортних підприємств, пріоритетні інноваційні програми і проекти, розвиток транспортної інфраструктури, інноваційне середовище загалом.

У сучасних умовах комерціалізація постає як стратегічно значущий процес для транспортної галузі регіону та її суб'єктів господарювання, що забезпечує їхню конкурентоспроможність та інтенсивність соціально-економічного розвитку. Комерціалізація – це спеціалізована та самостійна сфера маркетингової діяльності суб'єктів ринку інновацій. Сутність маркетингового підходу полягає в тому, що він дозволяє процес комерціалізації інновацій зробити більш керованим і орієнтованим на задоволення потреб споживачів транспортного ринку.

Маркетингові дослідження дозволяють аналізувати альтернативні варіанти розвитку транспортної галузі регіону. Внаслідок чого можливо оцінити кількісно і якісно існуючі варіанти, скласти прогноз на довготривалу перспективу та на цій основі вибрати кращу з розглядуваних альтернатив управлінського рішення щодо інноваційного розвитку транспортної галузі. Розвиток системи маркетингу транспортної галузі регіону сприятиме пошуку способів адаптації до постійно мінливих умов зовнішнього середовища та інноваційній діяльності підприємств, що направлена на задоволення потреб споживачів. Маркетинговий підхід дозволяє конкретизувати зміст маркетингу комерціалізації інновацій, який є парадигмою сучасного мультипарадигмального маркетингу, а також є стратегічною діяльністю з комплексного проектування процесу комерціалізації інновацій, їхнього позиціонування, просування на ринку інновацій, управління життєвим циклом для зниження ризику та невизначеності для суб'єктів, що виступають як із боку попиту, так і з боку пропозиції інновацій. У вузькому значенні слова маркетинг комерціалізації інновацій проєктований і керований маркетинговий процес, спрямований на задоволення потреб цільового ринку за допомогою обміну.

Основною транспортною продукцією є переміщення товарів і людей і додаткові послуги, пов'язані з цим переміщенням. У цілому всі види основної транспортної продукції можна вважати транспортними послугами, що характеризуються тими ж особливостями, що і будь-які інші послуги. Сам

транспорт не вправі відкласти реалізацію транспортної послуги. В окремих випадках, як, скажімо, на залізничному транспорті, конкуренція всередині галузі майже неможлива, та й недоцільна. У багатьох випадках для споживачів більш вигідна не конкуренція, а взаємодія транспортних систем, інтермодальна організація перевезень за участю різних видів транспорту за принципом «від дверей до дверей».

Усі ці та інші особливості транспортної галузі значною мірою обмежують можливості конкуренції між окремими транспортними підприємствами, проте це не означає, що вони не повинні боротися за підвищення конкурентоспроможності надання транспортних послуг. Навіть усередині одного виду транспорту, наприклад, залізничного, рівень транспортного обслуговування на різних дорогах, у різних потягах може бути різним. Саме тому посилення на «особливості» не завжди виправдані.

Особливості транспортних послуг та транспортного ринку є основою для вироблення специфічних підходів до використання маркетингу на транспорті.

Основні напрямки транспортного маркетингу можна сформулювати таким чином:

- маркетингове обстеження економіки районів тяжіння транспортних підприємств і визначення споживчого попиту на транспортні послуги за обсягом, напрямками, сегментам ринку і якості транспортного обслуговування;
- комплексне вивчення і аналіз транспортного ринку, конкурентів, розміщення продуктивних сил і аналіз транспортної забезпеченості регіонів, підприємств і населення;
- аналіз власних ресурсів і витрат, розробка та впровадження нових видів послуг, техніки і технологій, визначення потрібних інвестицій;
- розробка гнучкої тарифної політики на основі аналізу попиту і пропозиції, тарифів конкурентів і власних витрат з метою забезпечення певного рівня доходів і прибутку транспортних підприємств;

- активний вплив на транспортний ринок, організація реклами і стимулювання споживчих переваг;
- планування і прогнозування перевезень вантажів, пасажирів та інших видів транспортних послуг, оптимізація руху товару;
- розробка заходів щодо розширення транспортного ринку, його диверсифікації, підвищення якості перевезень та ефективності транспортного виробництва, удосконалення системи управління виробництвом, взаємодії із суміжниками та клієнтурою;
- формування замовлень, оформлення перевізних документів і розрахунків з перевезень та послуг;
- управління маркетингом, контроль за виконанням планів перевезень і своєчасне реагування на динаміку транспортного ринку.

Основні принципи регіональної системи маркетингу в сфері транспортних послуг впливають із сутності його концепції:

- націленість на чітко виражений комерційний результат, орієнтація на довгострокове прогнозування всієї маркетингової ситуації, починаючи від платоспроможних потреб і закінчуючи власними можливостями в цій перспективі;
 - комплексний підхід до досягнення поставлених цілей, оскільки успіх забезпечується тільки всією сукупністю засобів маркетингу, взятих у взаємозв'язку і взаємозумовленості;
 - максимальне врахування умов і вимог обраного ринку з одночасним цілеспрямованим впливом на нього;
 - довготривалий «горизонт бачення» цілей, що проявляється в особливій увазі до прогнозних досліджень і розробці на їх основі товарів, котрим притаманні принципово новими споживчими властивостями;
- активність, поступовість, заповзятливість, що забезпечує швидку і ефективну реакцію на зміни зовнішнього по відношенню до форми середовища.

Впровадження маркетингу комерціалізації доцільно проводити за методом сценарного планування, результати якого відображаються на підставі аналізу ефективності від реалізації маркетингових проектів із комерціалізації інновацій, практичне використання яких доводить соціально-економічну необхідність маркетингу інновацій. Синтез маркетингу комерціалізації інновацій з проектним методом забезпечить одержання прибутку. У межах проектного підходу комерціалізація представляє собою бізнес-проект, який має ряд особливостей:

- досягнення ефекту від комерціалізації;
- бізнес-проекти мають забезпечити вимірюваний і високий прибуток за максимально короткий період часу;
- бізнес-проекти спрямовані на зовнішній ринок і не змінюють внутрішні процеси фірми.

Комплексне проектування комерціалізації інновацій спрямовано на послідовну проектну роботу, процесі якої перший варіант бізнес-проекту перетворюється у варіант проекту з тестування інновацій із подальшим перетворенням на проект. Для впровадження маркетингу комерціалізації інновацій необхідно розробити прийоми і способи аналізу рентабельності інвестицій у маркетингові проекти, що враховують економічний, соціальний ефекти.

Маркетинговий підхід до комерціалізації інновацій є стратегічною діяльністю з комплексного проектування процесу комерціалізації інновацій, їхнього позиціонування, просування на ринку інновацій, управління життєвим циклом для зниження ризику та невизначеності для суб'єктів, що виступають як із боку попиту, так і з боку пропозиції інновацій.

В умовах стратегічної спрямованості транспортної галузі на інноваційний тип розвитку адаптація транспортних підприємств до нових умов економічної поведінки та її активне впровадження тісно пов'язано з системою маркетингового дослідження. Розвиток системи маркетингу транспортної галузі регіону сприятиме пошуку способів адаптації до

постійно мінливих умов зовнішнього середовища та інноваційній діяльності підприємств, що направлена на задоволення потреб споживачів. В умовах сьогодення на транспортних підприємствах система маркетингу направлена на: покращення якості транспортного обслуговування споживачів; диверсифікацію потужностей транспортних підприємств.

Управління транспортною галуззю регіону базується на логістичному підході, який передбачає здійснення оптимізації потокових процесів виробництва і реалізації товарів, послуг як на рівні підприємства, так і в рамках технологічного циклу, що передбачає участь декількох підприємств. Логістичний менеджмент займає пріоритетне місце при формуванні та реалізації транспортно-логістичної стратегії підприємств галузі.

Фролова Л.В. визначає, що змістом логістичного менеджменту і його основною характерною рисою є спрямованість на оптимізацію економічних взаємозв'язків підприємства з його постачальниками і одержувачами продукції конкурентному ринковому середовищі [372, с. 143].

На формування регіональних логістичних систем транспорту впливають спеціальні заходи трансформації середовища, які гарантуватимуть його функціонування або забезпечуватимуть сприятливі для цього умови. Основними позиціями досягнення конкурентних переваг в транспортній галузі є відповідна якість надання транспортних послуг, тому пріоритетним для підприємств транспортної галузі є використання логістичного менеджменту, тобто менеджменту, що функціонує на засадах теорії логістики. Логістичний менеджмент являє собою синергію основних управлінських функцій з елементами і комплексними логістичними активностями: закупівля, виробництво, збут.

Дієвим інструментом шляхів узгодження економічних інтересів і господарських зв'язків між підприємствами транспортної галузі є логістичний менеджмент. Логістичний менеджмент – це інтегрована функція суб'єкта господарювання, яка координує та оптимізує всі його логістичні дії,

об'єднуючи їх з усіма іншими видами діяльності (маркетингом, комерційною діяльністю, виробництвом, фінансами, інформаційними технологіями).

Система управління діяльністю підприємств будь якої галузі на основах логістичного підходу, передбачає прийняття рішень щодо розвитку логістичної системи з врахуванням трьох аспектів:

- стратегічні рішення, які формують логістичну місію, задають загальний напрямок розвитку організації на засадах логістики, є довгостроковими, вимагають значних ресурсів і вважаються найризикованішими;

- тактичні рішення, які пов'язані з реалізацією логістичної стратегії у середньостроковому періоді, проробляються на детальнішому рівні та охоплюють детальніші завдання розвитку у логістичних підсистемах організації;

- операційні рішення, які найбільше опрацьовані і передбачають поточні завдання різних видів діяльності на рівні логістичних операцій на найближчий час.

Відмітимо, що формування логістичного менеджменту на підприємствах здійснюється в межах чотирьох етапів транспортування готової продукції. На першому етапі відбувається складування і транспортування готової продукції. Ці логістичні функції виконуються за принципом безпосереднього реагування на щоденні коливання попиту у процесі розподілу продукції. На другому етапі – обслуговування замовників, обробку замовлень, управління запасами готової продукції, транспортування, тобто інтегруються всі логістичні функції, що виконуються при розподілі готової продукції. На третьому етапі додаються доставка сировини, матеріалів на підприємство, прогноз збуту, управління запасами матеріалів, незавершеного виробництва, закупівля сировини, матеріалів, проектування логістичних систем. Оцінка функціонування логістики підприємства проводиться на основі порівняння зі стандартами якості. На четвертому етапі поєднуються усі функціональні області логістики, підприємства виходять на глобальний рівень роботи з

урахуванням законів різних країн; вводиться суцільна єдина документація, посилюється потреба у «третій стороні» [320, с. 243].

Серед сучасних логістичних концепцій здійснення перевезення вантажів є мультимодальні перевезення, які сприяють організаційно-управлінській діяльності різних видів транспорту, спрямовані на об'єднання системи транспортно-логістичного обслуговування, а також забезпечують тісні взаємовідносини серед учасників процесу доставки вантажу «від дверей до дверей» на вигідних умовах. Концепція логістики забезпечує реалізацію особливостей логістики в управлінні суб'єктами мультимодальних перевезень регіону.

Формування ефективного логістичного менеджменту в системі мультимодальних перевезень підприємств транспортної галузі не можливе без впровадження новітніх технологій інформаційного забезпечення цього процесу. Необхідність в інформаційному забезпеченні логістики зумовлена бурхливим розвитком і впровадженням інформаційно-комп'ютерних технологій. Значення інформаційного забезпечення логістичного процесу настільки важливе, що багато фахівців виділяють особливу, інформаційну, логістику, яка має самостійне значення в бізнесі та управлінні інформаційними потоками і ресурсами. Інформаційні потоки, які циркулюють усередині і між елементами логістичної системи, між логістичною системою і зовнішнім середовищем, утворюють логістичну інформаційну систему, яка представляє собою упорядковану сукупність взаємопов'язаних засобів обчислювальної техніки, різних довідників і необхідних засобів програмування, що забезпечує вирішення тих чи інших транспортних задач.

На підприємствах транспортної галузі доцільно використовувати логістичну концепцію Supply Chain Management (SCM) – «Управління ланцюгами поставок», яка ґрунтується на тому, що ланцюг поставок – три і більше економічних одиниць (юридичних або фізичних осіб), безпосередньо беруть участь у зовнішніх і внутрішніх потоках продукції, послуг, фінансів та

інформації від джерела до споживача, тобто це інтегрування ключових бізнес-процесів, що починаються від кінцевого користувача і охоплюють всіх постачальників товарів, послуг і інформації, додають цінність для споживачів і інших зацікавлених осіб, і управління ланцюгами поставок – це поєднання восьми бізнес-процесів, а саме:

- управління взаємовідносинами з споживачами;
- обслуговування споживачів;
- управління попитом;
- управління виконанням замовлень;
- підтримка виробничих процесів;
- управління постачанням;
- управління розробкою продукції і доведення до комерційного використання;
- управління зворотними матеріальними потоками.

Логістичний менеджмент транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень забезпечує підвищення економічної ефективності в порівнянні з традиційними методами управління. Ключовою ідеєю, яка лежить в основі логістичного підходу до організації та управління економічною діяльністю, є інтеграції всіх її складових, яка полягає в тому, що потоки інформації на технологічно самостійних етапах і стадіях зв'язуються в загальній системі управління. Логістичні системи сприяють гармонізації інтересів постачальників і споживачів та розглядають рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача як єдиний матеріальний потік. Транспортна логістика сприяє вирішенню сукупності задач, які забезпечують організацію перевезення вантажів. Формування таких задач полягає в: виборі виду, типу транспорту; забезпечення виробничого і транспортного процесу під час комбінованих перевезень вантажу; аналізі оптимальних маршрутів доставки; координації технологічної єдності транспортного і складського процесу.

Логістичний менеджмент як інтегрований підхід до управління на засадах логістики дає змогу здійснювати процеси управління транспортною галуззю регіону не ізольовано від інших підприємницьких структур, а у ланцюгу поставок, завданням якого є задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах. Використовуючи функції логістичного менеджменту, транспортні підприємства займають певне місце у структурі ланцюга поставок, тим самим забезпечивши свою діяльність конкурентними перевагами, які можна отримати на основі ефективно розробленої логістичної стратегії та обґрунтованих тактичних, операційних завдань розвитку.

Відтак, логістичний менеджмент не тільки структурує завдання, які є перед підприємствами відповідно до основних функціональних сфер діяльності, але і забезпечує належний рівень використання потенціалу підприємства, особливо що стосується управління ланцюгом постачань.

Логістичний консалтинг в сфері транспортної галузі регіону характеризується здатністю надавати інтелектуальні послуги керівникам підприємств в розробці комплексних і системних рішень логістичних питань з метою оптимізації логістичних систем. Областю застосування логістичного консалтингу є оптимізація логістичних активностей, які можна розуміти як логістичні дії, операції або функції, спрямовані на вдосконалення будь-яких процесів. За допомогою логістичного консалтингу транспортні підприємства можуть забезпечити оптимізацію транспортних витрат на перевезення вантажу за логістичним ланцюгом. Оптимізація може проводитися фрагментарно – наприклад, технологічне проектування складської системи, або комплексно – формування концепції логістики підприємства і стратегії його розвитку з оптимізацією відповідних бізнес-процесів.

Основними методами вирішення поставлених завдань в рамках проведення логістичного консалтингу в сфері транспортної галузі регіону є:

- використання методів транспортної логістики та експертних методів;

- моделювання діяльності транспортних підприємств в області логістики за допомогою рішення транспортних задач;
- методи лінійного, нелінійного, динамічного і стохастичного програмування для вирішення оптимізаційних економічних завдань;
- методи структурного аналізу і структурної оптимізації.

У проектах з логістичного консалтингу транспортних підприємств велике значення має програмне забезпечення, серед якого необхідно відзначити ARIS, ERwin / BPwin, Rational Rose. Всі проекти з логістичного консалтингу унікальні, оскільки цілі і завдання транспортної логістики підприємств різні, різні бюджети на здійснення змін. Це обумовлює відмінність підходів до складу робіт і механізму їх проведення навіть в рамках однієї консалтингової організації.

У загальному вигляді пропонуємо таку схему проведення логістичного консалтингу на транспортних підприємствах:

- моніторинг логістичної системи транспортного підприємства;
- оцінка поточної ситуації в сфері логістики, виявлення «вузьких місць» підприємства та перспективних напрямів надання транспортних послуг;
- розробка рекомендацій щодо оптимізації витрат на транспортування вантажів та надання якісних транспортних послуг;
- впровадження пропозицій та рекомендацій в діяльність транспортного підприємства;
- контроль за діяльністю транспортно-логістичної системи регіону.

Отже, основними вимогами до зовнішніх консультантів при проведенні логістичного консалтингу є вміння провести аналіз стану логістики на транспортному підприємстві, виявити проблеми та сформулювати рекомендації щодо їх вирішення і намітити шляхи подальшого вдосконалення системи логістики підприємства.

З метою ефективної організації процесу збору і обробки логістичної інформації на підприємстві необхідна дослідницька інфраструктура, до якої відносяться:

- кадровий потенціал, який має певний досвід роботи і знання та забезпечує процеси формування (перерозподілу) інформаційних масивів;
- методичні розробки щодо забезпечення процедур збору, обробки та інтерпретації інформації;
- матеріальне забезпечення, що дозволяє реалізовувати процедури та включає технічні засоби фіксації і переміщення інформації, а також спеціальне програмне забезпечення для введення, обробки і виведення результатів досліджень;
- допоміжні інформаційні масиви, до яких можна віднести теоретичні матеріали, дані про ринки, логістичну інфраструктуру регіонів тощо [3, с.14].

Вибір варіанту організації досліджень здійснюється з урахуванням наступних факторів:

- 1) наявність у потенційних клієнтів досвіду проведення досліджень і фахівців необхідної кваліфікації (особливо важливо враховувати цей фактор при використанні складних методів проведення логістичних досліджень і обробки отриманих результатів);
- 2) ступінь об'єктивності результатів дослідження та рекомендацій (консалтингові структури володіють більшою об'єктивністю в своїх оцінках, вони не представляють інтереси певних груп осіб);
- 3) наявність спеціального обладнання та програмного забезпечення для обробки аналітичних даних;
- 4) досвід попередньої роботи з зовнішніми консультантами (при забезпеченні віддачі від інвестицій в консалтингові проекти можливе прийняття позитивного рішення про залучення зовнішніх консультантів);
- 5) вартість послуг консалтингових організацій;
- 6) завантаженість персоналу у потенційного клієнта [2, с.356].

Перспективним є створення консалтингових структур на основі аутсорсингу аналітичних та інноваційних функцій, що дозволить підприємствам, які не мають можливості утримувати фахівців відповідного

рівня, впроваджувати новітні досягнення в галузі логістики, зосередившись на основних функціях.

Економічна ефективність від даного виду послуг буде прямо залежати від професійного рівня співробітників консалтингових структур, їх технічного оснащення і залучення клієнтів в процес.

Залучення консалтингових організацій до вирішення аналітичних задач в області логістики має переваги та недоліки. До переваг відносять: наявність у консультантів відповідної методологічної та технічної бази; наявність досвіду вирішення логістичних проблем на транспортних підприємствах; об'єктивна оцінка логістичних процесів; цільова орієнтація аналітичної роботи консультантів щодо вироблення рекомендацій поліпшення логістики на підприємстві; наявність великої кількості інформації, що стосується ринку логістичних послуг; можливість різкого збільшення інтенсивності нововведень в логістиці в порівнянні з наявними тимчасовими ресурсами їх здійснення власним персоналом підприємства; зосередження уваги персоналу підприємства на ключових функціях діяльності підприємства; Можливими недоліками є: використання консультантами схем консалтингу недостатньо адаптованими під транспортне підприємство; наявність у консультантів меншої кількості інформації про підприємство та недостатнє знання технології виробництва; можливість витоку комерційної інформації. Перераховані недоліки можна усунути за рахунок ретельного відбору консалтингових фірм і тісних партнерських відносин, заснованих на взаємній довірі.

Економічний блок організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень сприяє фінансуванню процесів, що відбуваються в інноваційній сфері за допомогою фінансово-економічних важелів управління, а саме:

- формування джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шлюзів;

- використання планового фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;
- забезпечення ефективного використання коштів під час реалізації проектів розвитку транспортної галузі: вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їхньої обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів; впровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації про діяльність державних підприємств, забезпечення прозорості їхніх фінансових потоків; розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти здійснення мультимодальних перевезень;
- застосування державно-приватного партнерства при продажу проектів із розвитку транспортної інфраструктури;
- формування раціональної системи оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток: *залізничного транспорту* – оновлення тягового та іншого рухомого складу; *внутрішнього водного транспорту* – оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в будівництво річкових суден.

З метою активізації трансферу інновацій доцільно розробити Дорожню карту реалізації цілей інноваційного розвитку транспортної галузі; започаткувати комунікаційний механізм технологічних платформ, де бізнес і держава є потенційними замовниками інновацій, а науковці, студенти пропонують інноваційні рішення, які є основою інноваційного бізнесу.

Запровадження державно-приватного партнерства у транспортну галузь передбачає чітке розмежування участі держави та приватного сектору у процесах проектування, фінансування, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури. Система забезпечення організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень формується з нормативно-правового, наукового, технічного та технологічного забезпечення та інноваційного

потенціалу і потребує сукупність фінансово-економічних методів і інструментів управління інноваційним розвитком галузі. Всі елементи організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень спрямовані на виконання основних функцій управління: планування, організацію, мотивацію, контроль, регулювання інноваційних процесів. Характеристика та сутність вказаних підсистем управління інноваційним розвитком транспортної галузі відображено при складанні програм інноваційного розвитку регіону, які є частиною програм соціально-економічного розвитку регіону. Цільова система представляє собою сукупність цілей, принципів, завдань, критеріїв, спрямованих на досягнення результатів управління інноваційним розвитком мультимодальних перевезень.

Регіональні органи влади розробляють власну регіональну інноваційну політику залежно від загальноекономічної та політичної ситуації. Взаємодія органів державної та місцевої влади, суб'єктів господарювання при формуванні інноваційної політики характеризується координацією діяльності всіх органів влади, регіональних центрів з питань економіки, інноваційної та інвестиційної політики, а також спільна робота із громадськими організаціями. Так, місцеві органи влади мають сприяти координації діяльності всіх зацікавлених сторін, яка пов'язана з вибором пріоритетних завдань для інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень. При цьому, органам місцевого самоврядування пропонується ініціювати обмеження у використанні ресурсів з тим, щоб це не завдало шкоди для довкілля і майбутнього покоління. Суб'єкти господарювання формують спільний ландшафт використання основних чинників виробництва, раціональне використання яких сприятиме досягненню цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Забезпечення ефективної дієвості організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень залежить від обґрунтованого вибору інноваційних проектів відповідно до регіональних особливостей, наявності джерел їх фінансування, отримання оптимальних ефектів від їх реалізації.

Мультимодальні перевезення Одеської області розвиваються за участю залізничного транспорту з опорою на морські порти, насамперед, ДП Морський торговельний порт «Чорноморськ», який має мультимодальну (залізнично-паромну) термінальну площадку, та ДП «Одеський морський торговельний порт», що передбачають використання автомобільно-паромного та залізнично-морського транзитного сполучення, зокрема, в рамках спільного проекту «Вікінг».

Морський маршрут «Варна (Республіка Болгарія) – Чорноморськ (Україна) / Керчь – Поті / Батумі (Грузія)» сполучає три морських хаба: Болгарії, України і Грузії. Через ці морські порти проходять маршрути ТРАСЕКА і інші міжнародні маршрути:

- Пан'європейський коридор № 8 – порт Варна (зв'язуючий ЄС і Чорноморський регіон);
- Коридор Північне море – Чорне море – ДП Морський торговельний порт «Чорноморськ» (зв'язуючий Північні країни ЄС з регіоном Чорного моря);
- Коридор Схід-Захід / автомагістраль – порт Поті і Батумі (зв'язуючий Чорне море і регіони Каспійського моря).

Усі порти інтегровані у внутрішні (автомобільні і залізничні) транспортні мережі. Поті і Батумі є єдиним варіантом доступу до відкритого моря для внутрішньоконтинентальної Арменії і є основними морськими вузлами для зовнішньоторговельного обміну Азербайджану.

З метою удосконалення існуючого морського сполучення паромної переправи «Варна (Республіка Болгарія) – Чорноморськ (Україна) / Керчь – Поті / Батумі (Грузія)» розроблено бізнес-проект, основною метою якого є

сприяння розвитку морських контейнерних перевезень в коридорі ТРАСЕКА шляхом модернізації техніки навантаження і розвантаження контейнерів; зменшення нестачі вагонів шляхом реконструкції і дообладнання існуючих рефрижераторних вагонів, що знаходяться на складах в Грузії. Національна судноплавна компанія України «Укрферри» використовує причепи MAFI для навантаження і відправки контейнерів на палубі поромів (залізничних і Ro-Rax) в порт призначення. Існуюча технологія навантаження контейнерів має високу вартість, займає багато часу і робить судноплавну компанію залежною від наявності причепів в портах. Проведені розрахунки доводять, що у разі використання палубних контейнерних кранів-штабелерів (по 1 крану на кожного з 5 поромів) вартість вантажно-розвантажувальних робіт зменшиться в середньому на 50 доларів США за контейнер в кожному порту. При цьому проект забезпечить:

- скорочення часу навантажувально-розвантажувальних робіт;
- збільшення обсягів перевалки вантажів;
- залучення нових (контейнерних) об'ємів торгового вантажу в Чорне море в коридор ТРАСЕКА.

Етапи розробки та впровадження представленого бізнес-проекту поділено на два періоди:

I період (1-3 роки) – визначення технічної специфікації для палубного контейнерного устаткування, виробництво, постачання, монтаж контейнерних кранів, модернізація вагонів типів 150-200 918 та їх введення в експлуатацію;

II період (4-6 років) – реконструкція залізнично-поромного устаткування в порту Варна (зокрема, підйомно-мостового переходу, шпал, стрілок, даху і верхнього світла).

Джерелами фінансування бізнес-проекту є власні кошти:

- 2 млн. євро для контейнерного устаткування;
- 0,9 млн. євро для модернізації залізнично-поромного устаткування в порту Варна;

- 2,9 млн. євро планується отримати із зовнішніх джерел, які мають бути визначені.

Таким чином, впровадження бізнес-проекту дозволить покращити якість транспортних послуг і скоротити час перебування суден в порту. При цьому збільшиться кількість рейсів, що призведе до зростання обсягу вантажоперевезень, а саме:

- 1300/2900 повних TEU (1-3 роки);
- 1000/2000 повних залізничних вагонів (1-3 роки);
- 450/900 мафі-трейлерів, які не використовуються для перевезення контейнерів, а завантажуватимуться генеральними штучними вантажами).

При цьому додатковий оборот складе від 3,46 до 7,115 млн. дол. США.

Відтак, заходи, що вживаються в аспекті інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, спрямовані на підвищення інноваційної активності шляхом формування дієвих механізмів реалізації наукових та науково-технічних результатів. Інноваційні процеси в транспортній галузі пов'язані з розробкою, освоєнням, удосконаленням і подальшою комерціалізацією нових продуктів, технологічних процесів і систем, організаційних структур і методів господарювання. Запропонований організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень спрямований на впровадження управлінських рішень в сфері перспективної інноваційної політики галузі; сприятиме забезпеченню ефективної взаємодії держави, науки, бізнесу з метою створення сприятливих умов для здійснення інноваційної діяльності; дасть змогу врахувати взаємозв'язки між усіма учасниками, забезпечуючи раціональне використання інноваційного потенціалу та регіональних особливостей та отримання синергетичного ефекту контрактних відносин та сукупних капіталовкладень.

5.2. Фінансовий механізм інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

Європейський вибір України на шляху інтеграції у конкурентне середовище сприяє інноваційному розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, який має забезпечити підвищення конкурентоспроможності галузі, вирішити соціальні та екологічні питання, активізувати використання транзитного потенціалу регіону. Рівень фінансування транспортної галузі характеризує досягнення результатів інноваційної діяльності транспортних підприємств. Визначальне місце в структурі фінансового механізму інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень займає його фінансування, яке характеризується широким спектром джерел фінансових ресурсів.

Головною перешкодою на шляху інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є брак фінансування для реалізації відповідної стратегії; недостатня підтримка держави та недосконалість правової бази у сфері інновацій та податкової системи; відсутність пільгового режиму для проведення інноваційної діяльності; відсутність інвестиційного забезпечення через непривабливість галузі; незадовільний стан інфраструктури транспортних послуг; відсутність фундаментальних та нестача прикладних наукових досліджень у галузі; низький попит на інновації тощо. Фінансове забезпечення транспортної галузі на державному та регіональному рівнях має нестійкий характер, що зумовлює необхідність впровадження фундаментальних змін.

Інвестиційний клімат транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень формується під дією чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру. До об'єктивних належать територіальні переваги та ресурсний потенціал регіону, соціально-економічні особливості інвестиційної привабливості регіональної економіки та транспортної системи, основні напрями структурної трансформації економіки, бюджетно-

фінансова самодостатність регіону, рівень міжрегіональних і внутрішньо регіональних транспортно-економічних зв'язків та транспортна освоєність території. Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з визначенням пріоритетних видів транспорту та сфер інвестування, характером дій місцевої влади, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного клімату, достовірністю інформації про підприємницькі можливості та ризики в регіоні. Основна причина виникнення кризового стану транспортної галузі регіону – невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних виробничих засобів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес його розвитку.

Зрозуміло, що вкладаючи кошти в інновації, транспортне підприємство сподівається отримати прибутки від їх комерціалізації. Однак, високий ступінь ризику змушує до пошуку нових джерел фінансування інноваційного розвитку транспортної галузі. В сучасних умовах транспортні підприємства, в основному збиткові, а тому керівники не вкладають кошти в інноваційний розвиток через інноваційний ризик, який виникає. Якщо підприємство отримує фінансування з державного бюджету, при цьому також розраховуються інноваційні ризики. Значно обмежене (в межах 10–15%) фінансування інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень за рахунок коштів державного і місцевого бюджетів. Дефіцит бюджетних коштів не дозволяє фінансувати інноваційний розвиток галузі в необхідних обсягах. Досвід країн, які розвиваються інноваційним шляхом свідчить, що держава забезпечує 20-50 % наукових витрат, а для фундаментальних досліджень цей показник ще більший (від половини до 2/3) [97, с. 67]. В США масштабні плани стимулювання інноваційної сфери пропонуються щодо нових енергетичних і транспортних технологій.

Документ «Біла книга - транспорт» Європейського союзу визначає основні пріоритети розвитку транспортної інфраструктури на 2010-2030 рр. на рівні 1,5 трлн євро [20].

В ній визначено, що «цінові сигнали відіграють вирішальну роль у багатьох рішеннях, які мають довготривалий вплив на транспортну систему. Транспортні платежі та податки повинні бути реструктуровані у напрямі використання принципів «платить той, хто забруднює» та «платить той, хто використовує». Такі принципи є основою для значення транспорту у сприянні завдання європейської конкурентоспроможності та узгодженості, тоді як загальні виробничі витрати сектора відображають усі витрати на перевезення, включаючи інфраструктурні та зовнішні. Соціально-економічні переваги та позитивні зовнішні фактори є підставою для певного рівня державного фінансування, але у майбутньому користувачі транспорту, ймовірно, сплачуватимуть вищу частку витрат, ніж сьогодні. Важливо, щоб користувачі, оператори та інвестори отримували правильні та послідовні грошові стимули [20]. Також в документі окреслено, що «оподаткування транспортної галузі має пільговий характер, порівняно з усією іншою економікою: режим оподаткування службових автомобілів, нестягнення ПДВ та енергетичного податку з міжнародного морського та повітряного транспорту тощо». Загалом ці схеми створюють конфлікт стимулів з огляду на зусилля, спрямовані на підвищення ефективності транспортної системи та скорочення її зовнішніх витрат» [20].

У Національній транспортній стратегії до 2030 року встановлено, що забезпечення фінансування транспорту за рахунок запровадження принципу «платить користувач» та уведення механізму цільового фінансування. Необхідно підтримати залучення приватного капіталу за умови наявності економічних переваг. Надання державного фінансування має здійснюватися на засадах прозорого механізму економічної ефективності, встановлення відкритої комунікації та розкриття інформації щодо планування використання бюджетних коштів та фактичних видатків [283].

Для залучення в транспорту галузь інвестицій та стимулювання інвесторів доцільно запровадити механізм, що використовується в більшості держав і має такі особливості:

- сприятливе інвестиційне середовище (механізм державних гарантій захисту зовнішніх і внутрішніх інвестицій; правовий режим; гарантії від зміни законодавства; скасування обмежень на розмір інвестицій);

- формування державної економічної політики щодо залучення іноземного капіталу (впровадження відкритої експорторієнтованої моделі розвитку економіки; визначення пріоритетних напрямів використання інвестицій; розширення можливості участі іноземних інвесторів у приватизації через конкурси; координація діяльності щодо залучення іноземних інвестицій з міжнародними організаціями);

- конкурентне ринкове середовище (блок централізованого забезпечення іноземних інвесторів; система державного контролю та проведення експертиз-проектів);

- система пільгового оподаткування іноземних інвестицій (система стимулювання іноземних інвесторів у реальний сектор залежно від пріоритетності об'єктів інвестування, обсягу інвестицій та терміну її дії) [357, с. 133].

Одним з альтернативних варіантів залучення вагомих іноземних інвестицій для транспортних підприємств є участь у міжнародних програмах підтримки розвитку науки та інновацій. Так, наприклад, «CIVITAS 2020» - це Рамкова програма Європейського Союзу з фінансування науки та інновацій із загальним бюджетом близько 77 млрд. євро. Програма є наступницею Сьомої рамкової програми з досліджень та технологічного розвитку і розрахована на 2014–2020 роки. Одним із перспективних напрямів програми «CIVITAS 2020» є створення та впровадження розумного, екологічного та інтегрованого транспорту для забезпечення розбудови ефективної транспортної системи, що буде відповідати всім вимогам сьогодення. У бюджеті програми для роботи у цьому напрямі закладено 6339 млн. євро, з яких натепер розподілено лише близько 20% [148].

Інвестиційна політика в галузі транспорту націлена на створення ефективного механізму регулювання, який би підвищив інвестиційну

привабливість транспорту регіону, забезпечив потужні мотивації інвесторів щодо вкладання коштів та сприяв набуттю транспортною системою нового якісного виміру. Завданням інвестиційної політики є перетворення інвестицій у провідника процесів ринкової трансформації та сучасних технологій транспортного виробництва й управління, що стане своєрідною «перепусткою» до світової транспортної системи, забезпечить можливість покращити використання експортного потенціалу регіону та значно збільшити обсяги транзиту через його територію [13, с. 83].

Державна інвестиційна політика спрямовується на забезпечення стабілізації роботи підприємств транспортної галузі в умовах кризи, сприяння більш ефективному використанню внутрішніх джерел інвестиційних ресурсів, зокрема, вдосконалення механізму диференційного встановлення нормативів вилучення частини чистого прибутку з метою розвитку виробничого потенціалу підприємств галузі та збільшення в майбутньому надходжень до Державного бюджету від такого розвитку. В процесі дослідження з'ясовано, що в практиці діяльності морських портів Одеської області спостерігається активне запровадження інвестиційних проектів щодо залучення інвестицій на розвиток портової діяльності.

Так, в ДП «Морський торговельний порт «Рені» розроблено інвестиційний проект на будівництво СПГ-терміналу для накопичення, зберігання бункерування суден на території «Бази технічного обслуговування» морського порту Рені (термін реалізації інвестиційного проекту 2020-2025 роки); в державному підприємстві ДП «Морський торговельний порт «Южний» функціонує інвестиційний проект, який ґрунтується на розробці та впровадженні Універсального перевантажувального комплексу на базі причалу №38 порту, який сприятиме задоволенню потреб в експортно-імпорتنій діяльності підприємства, залучатиме до співпраці сторонніх вантажовласників (термін реалізації інвестиційного проекту 2018-2023 роки). Універсальний перевантажувальний комплекс (УПК) побудований з трьох терміналів різного цільового

призначення – унікальний інвестиційний проект компанії «ТехАгро», який є одним з найперспективніших та найсучасніших у програмі розвитку порту з потужностями комплексу 10 мільйонів тон на рік, основні технологічні об'єкти УПК будуть розташовані на території 80 га, причальний вантажний фронт УПК буде складатися з причалів №38/1 та №38/2, загальною довжиною близько 700 м та розрахункової глибини біля причалу 17,0-18,0 метрів, запланований річний вантажообіг дорівнює до 10 мільйонів тон на рік вантажів широкої номенклатури.

В 2020 році Адміністрація морських портів України (АМПУ) планує завершити виконання власних зобов'язань із п'яти великих інфраструктурних проектів у п'яти портах. Загальна сума інвестицій АМПУ за весь період їхньої реалізації перевищує 16 млрд грн.

В зарубіжних країнах альтернативним джерелом фінансування транспортної інфраструктури виступає сек'юритизація активів, яка представляє собою форму фінансування в вигляді випуску цінних паперів, забезпечених активами, які генерують стабільні грошові потоки.

Використовуючи технології безпечного фінансування, використовують кошти приватних інвесторів у сферу фінансування об'єктів транспортної, інженерної, енергетичної та виробничої інфраструктури.

Світова практика доводить, що такий інструмент фінансування як сек'юритизація є інноваційним, що підтверджується такими причинами:

- залучення фінансових ресурсів у сфері економіки з низьким рівнем привабливості для суб'єктів приватного сектора;
- диверсифікація джерела фінансування за рахунок розширення набору фінансових інструментів;
- можливість залучення ресурсів на початкових етапах проекту – сек'юритизація майбутніх грошових потоків;
- зменшення витрат на залучення фінансових ресурсів;

- ефективне управління ризиками, яке здійснюється за рахунок розширення кола потенційних інвесторів, диверсифікуючи таким чином фінансові ризики інфраструктурних проектів;

- сек'юритизація забезпечує швидку трансформацію майбутніх грошових потоків в ресурси, які можна реінвестувати, або розраховатися ними за поточними зобов'язаннями;

- створення умов для отримання податкових преференцій;

- виникнення мультиплікативного ефекту, що розширює можливості залучення коштів у більшу кількість проектів [70].

Проте, при сек'юритизації активів визначається складність і висока вартість реалізації таких операцій. Суб'єктами відносин сек'юритизації є банки, промислові та фінансові компанії, а також держава. Використання відносин сек'юритизації, як показала практика, ефективно при фінансуванні різних секторів економіки, в тому числі і транспорту [254].

В Індії в інфраструктурній сек'юритизації бере участь Залізнична фінансова корпорація Індії (IRFC). Організатором угоди виступили Citigroup, як базовий актив були використані рентні платежі, що виплачуються Міністерством залізничного транспорту Індії за оренду транспортної інфраструктури. За результатами випуску цінних паперів було залучено майже 2 млрд індійських рупій, а цінні папери отримали рейтинг AAA [70].

Досвід інфраструктурної сек'юритизації за участю державних агентств мають Республіка Корея та Гонконг. У Кореї випуском забезпечених цінних паперів займається урядове агентство Korea Highway Corporation, в управлінні якого перебуває близько 93% корейських швидкісних автомагістралей. Компанія має виняткове право будівництва, підтримки та управління мережею швидкісних автомагістралей у країні. До функцій агентства також входить залучення у дорожню галузь інвестицій. Схожа практика сек'юритизації через державні агентства спостерігалася й у Гонконзі, де корпорація Hong Kong Link 2004 Ltd залучила близько 771 млн

дол. США шляхом сек'юритизації доходів від використання мостів і тунелів, що перебувають у власності держави [254].

У сфері дорожньої інфраструктури сек'юритизація учасники класифіковані за різними категоріями ризику: користувачі з низьким або середнім рівнем ризику. Наприклад, якщо державні органи надавали концесії на основі схеми «будівництво, управління, передача», то держава виступає гарантом мінімальних зборів або мінімального транспортного потоку. Гарантія покриватиме той самий ризик, що міг би бути мінімізований державою у випадку, якби вона виступала у ролі страховика цих ризиків. Права вимоги можуть бути сек'юритизовані для інвесторів, зацікавлених у мінімальному ризику. При застосуванні сек'юритизації у сфері портової інфраструктури слід враховувати, що доходи типового портового проекту визначаються в основному вантажообігом суден, які в ньому зупиняються. Крім того, порти надають великим компаніям устаткування й площу для зберігання традиційних вантажів, нафтопродуктів та інше. Оператор порту надає потужності на основі довгострокового договору. Доходи, які одержують в результаті такої діяльності, також можуть бути сек'юритизовані.

Світовий досвід свідчить, що венчурний капітал є фактором прискорення інноваційного розвитку діяльності суб'єктів господарювання галузей національної економіки. В сучасних умовах при значно обмежених фінансових ресурсах запровадження венчурного фінансування інвестиційних проектів є ефективним каталізатором інноваційної діяльності. Венчурне фінансування передбачає вкладення капіталу на ранніх етапах інноваційного розвитку в обмін на частку підприємства з метою подальшої реалізації й отримання прибутків, коли вартість підприємства зростає за рахунок впровадження інноваційних проектів. Проте, для залучення венчурного капіталу обов'язковою умовою є наявність прозорого та ефективного вторинного фондового ринку для забезпечення повернення вкладеного капіталу.

Участь держави в процесах фінансування транспортної галузі пов'язана з впровадженням бізнес-проектів на підставі залучення приватного капіталу на засадах концесії за умови позитивних результатів прогнозованої ефективності приватного фінансування проектів. Інноваційно-привабливим механізмом залучення приватних інвестицій є державно-приватне партнерство. Сучасне державно-приватне партнерство являє собою складне явище, що охоплює все більше нових сфер соціальної та економічної активності [32, с. 30]. Науковцями сутність державно-приватного партнерства розглядається з двох позицій:

- як форми непрямой приватизації через перерозподіл повноважень між державою та приватним бізнесом з передачею останньому широких повноважень, пов'язаних з володінням, експлуатацією, будівництвом та фінансуванням об'єктів суспільного значення;

- як повноцінна форма заміни приватизації державних об'єктів, яка дає змогу реалізувати потенціал підприємницької ініціативи приватного капіталу; зберегти контрольні функції держави у суспільно значущих секторах економіки.

Зарубіжні економісти-науковці виділяють такі механізми державно-приватного партнерства:

- контракти, як адміністративний договір, що укладається між державою і приватною фірмою на здійснення певних суспільно необхідних і корисних видів діяльності (контракти на виконання робіт, надання громадських послуг, управління, постачання продукції для державних потреб, надання технічної допомоги);

- оренда (договір оренди та лізинг. Особливість орендних відносин між владними структурами та приватним бізнесом полягає в тому, що на певних умовах договором відбувається передача приватному партнеру державного або муніципального майна у тимчасове користування і за певну плату. У разі договору лізингу лізингоодержувач завжди має право викупити державне або муніципальне майно);

- концесія (концесійна угода. Її особливість полягає в тому, що держава в рамках партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, що є предметом концесійної угоди, уповноважує приватного партнера виконувати протягом певного терміну функції, які обумовлюються в угоді і наділяє його з цією метою відповідними правами, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії. За користування державною або муніципальною власністю концесіонер вносить плату на умовах, обумовлених в концесійній угоді. Право ж власності на вироблену по концесії продукцію передається концесіонеру. У світовій практиці концесійні контракти реалізуються за допомогою різних механізмів - BOT, BTO, BOOT, ROT, BOMT, BOO, DBOOT і інших. Відрізняються вони від кількості наданих приватному партнеру прав щодо власності державно-приватного партнерства);

- угоди про розподіл продукції (ця форма партнерських відносин між державою і приватним бізнесом нагадує традиційну концесію, але все ж таки відрізняється від неї. Відмінності полягають перш за все в різній конфігурації відносин власності між державою і приватним партнером. Якщо в концесії, як уже згадувалося, концесіонеру на правах власності належить вся випущена продукція, то в угодах про розподіл продукції партнеру держави належить тільки її частину. Умови і порядок розподілу продукції між державою та інвестором визначаються в спеціальній угоді);

- спільні підприємства (поширена форма партнерства держави і приватного бізнесу. Залежно від структури і характеру спільного капіталу вони можуть бути або публічними товариствами або спільними підприємствами з пайовою участю сторін);

- контракти життєвого циклу (західні країни розглядають контракти життєвого циклу (LifeCycleContracts / LCC) як різновид концесій. Бізнес-партнер отримує щорічний прибуток тільки в тому випадку, якщо він підтримує інфраструктурний об'єкт на певному рівні. Контрактна модель КЖЦ дозволяє держзамовнику перекласти всі проектні, будівельні та

експлуатаційні ризики на приватну сторону, сконцентруватися лише на основних параметрах об'єкта і контролі досягнення заданих параметрів) [415].

Основними рисами використання державно-приватного партнерства є:

- модель взаємодії держави та приватного бізнесу передбачає об'єднання зусиль та ресурсів;
- між учасниками партнерства має місце розподіл ризиків;
- метою створення партнерства є реалізація найбільш суспільно значущих проектів;
- довгострокова основа взаємодії держави і приватного бізнесу;
- приватний партнер має достатню свободу щодо прийняття управлінських і господарських рішень, а також отримує можливість інвестувати кошти в гарантовані державою проекти й отримувати стабільний дохід упродовж тривалого проміжку часу;
- інвестор зацікавлений у дотриманні термінів будівництва об'єктів, оскільки від цього залежить повернення інвестицій, що також важливо для держави, для якої затримка термінів означає значні негативні соціально-економічні ефекти;
- приватній стороні передаються тільки права володіння і користування об'єктом державної власності, й держава має досить важелів впливу на приватного партнера при порушенні ним умов угоди;
- держава отримує від приватної сторони передові методи управління, а також можливість застосовувати більш ефективні та сучасні технічні рішення забудовника, і, як наслідок, підвищувати якість послуг;
- предметом партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Формування економічних, політико-правових та соціальних відносин між державою та бізнесом здійснюється на всіх рівнях: від центрального до муніципального. Відтак, досвід фінансування через взаємодію держави та

приватних транспортних підприємств використовують у всьому цивілізованому світі.

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту:

- Tunnel Rail Link (Великобританія);
- лінія Oresund (Данія - Швеція);
- високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди).

Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші. Проекти в сфері транспортної інфраструктури займають значну долю в проектах державно-приватного партнерства в країнах з перехідною економікою – країни Центральної і Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна). Діючі Європейські проекти державно-приватного партнерства орієнтовані на досягнення цілей сталого розвитку, екологічної безпеки, добробуту суспільства. Так, «Планом відновлення Європейської економіки», прийнятим Європейською Комісією, передбачено дослідно-інноваційний проект з фінансуванням за рахунок бюджету 7 Рамкової програми ЄС, коштів ЄІВ, приватних компаній та бюджетів країн-учасниць в автомобілебудуванні «Зелені автомобілі» для розгортання досліджень та розробки нових технологій забезпечення екологічної безпеки в галузі транспорту з бюджетом 5 млрд євро [263, с. 19]. В Австралії державно-приватне партнерство в інноваційній сфері стимулюється низкою відповідних механізмів. Співробітництво держави та приватного сектору в межах державно-приватного партнерства проходить через мережу центрів спільних досліджень, що діє біля 20 років та нараховує понад 90 центрів. Діяльність центрів спрямована на запровадження результатів досліджень у соціально-економічний розвиток шляхом трансферу знань та сприяння комерціалізації

інновацій. Бюджет програми CRC складає 148,6 млн австралійських доларів є інструментом реалізації національної інноваційної стратегії [416]. Джерелом регулювання державно-приватного партнерства є Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI, який набрав чинності 31.10.2010 р. і визначив організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними партнерами основні принципи державно-приватного партнерства на договірній основі [104]. Реалізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через фінансове забезпечення з місцевих бюджетів. Органи місцевого самоврядування повинні отримати можливість приймати рішення, щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства. Досвід зарубіжних країн показує, що при державно-приватному партнерстві одним із найбільш поширених механізмів залучення інвестицій є концесії (табл. 5.1).

Таблиця 5.1

Інформація щодо кількості проектів державно-приватного партнерства у транспортній галузі*, 1990-2017 рр.

(од.)

Регіон	Концесії	Продаж активів	Нові проекти	Контракти управління та оренди	Всього	Рейтинг регіонів за чисельністю проектів
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	120	40	175	6	341	2
Центральна Європа	24	20	16	9	69	5
Латинська Америка та Карибський басейн	301	8	99	20	428	1
Близький Схід і північна Африка	10	0	14	7	31	6
Південна Азія	115	0	72	6	193	3
Африка на південь від Сахари	54	3	14	14	85	4
Разом	624	71	390	62	1147	-

*складено автором за джерелом [32]

Отже, найбільша кількість проектів державно-приватного партнерства оформлено в країнах Латинської Америки та Карибського басейну – 428, вона займає перше місце в рейтингу країн. Найменшу відповідно в країнах Близького Сходу і північної Америки, тобто 31. Інформація таблиці 5.1 свідчить, що найбільшу кількість проектів в розрізі регіонів відведено саме концесійній угоді. Вона передбачає надання відповідних державних активів в управління, експлуатацію (у тому числі для цілей модернізації, реконструкції або створення нових об'єктів) приватному інвесторові (концесіонеру) в обмін на оплату останнім узгодженого розміру концесійних платежів. Концесія – це форма договору про передачу в користування комплексу виключних прав, які належать правовласнику. Об'єктом договору може бути передача прав на експлуатацію природних ресурсів, підприємств, устаткування та інших прав, у тому числі на використання фірмового найменування, комерційного позначення, комерційної інформації, товарних знаків, знаків обслуговування тощо. Регіоном із найбільшою часткою інвестицій у проекти державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство стали країни Латинської Америки та Карибського басейну, на них припадає 42% усіх проектів ДПП, друге місце посідає Південна Азія (табл. 5.2).

Таблиця 5.2

Обсяги інвестицій у проекти державно-приватного партнерства у автодорожнє господарство*, 1990-2017 рр., (млн. дол США)

Регіон	Концесії	Продаж активів	Нові проекти	Контракти управління та оренди	Всього
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	9732	3417	40654	0	53803
Центральна Європа	5637	0	20307	0	25944
Латинська Америка та Карибський басейн	94044	0	23364	427	117835
Південна Азія	70536	0	8965	0	79501
Африка на південь від Сахари	1981	0	1076	0	3057
Разом	181930	3417	94366	427	280140
Питома вага, %	65,0	1,2	33,6	0,2	100,0

*складено автором за джерелом [299, с. 152]

Дані таблиці 5.2 показують, що поширеним типом є концесії (65 % у структурі обсягу інвестицій у проекти державно-приватного партнерства у автодорожнє господарство), найменш використовуваним є контракти на управління та оренду (0,2 % у структурі обсягу інвестицій у проекти державно-приватного партнерства у автодорожнє господарство).

Бельгійські науковці Крістофер Тейс та Тео Нотбум наголошують, що короткі терміни концесії дозволяють зменшити ризики, пов'язані з ринковою невизначеністю, зниженням продуктивності, переглядом умов контракту та пропонують визначати термін дії концесійної угоди на основі таких інвестиційних критеріїв, як:

- інвестиції, що планують вкласти в нерухомість;
- якість проекту;
- план-схема, ефективність використання простору;
- прогнозоване генерування трафіка;
- мінімальний тоннаж суден, які заходять у порт [417].

Для створення сприятливих умов впровадження ефективного державно-приватного партнерства в транспортній галузі існує ряд перешкод:

- оформлення та отримання дозвільної документації на реалізацію проекту державно-приватного партнерства через надмірну бюрократію;
- відсутність методології надання державної підтримки в рамках реалізації проектів, через низьку кількість впроваджених українських проектів державно-приватного партнерства в цілому;
- дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки;
- невідповідність форм і принципів державно-приватного партнерства міжнародним стандартам;
- обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проектів державно-приватного партнерства на регіональному рівні;

- значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження державно-приватного партнерства [176, с. 106].

З метою ефективного функціонування запропонованого в четвертому розділі дисертаційного дослідження транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень доцільно використати механізм державно-приватного партнерства, який забезпечить подолання суперечностей між державними та приватними інтересами та створить підґрунтя для залучення знань і досвіду управління. Так, відповідно до договору про державно-приватне партнерство запропонований транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень має діяти на засадах концесії, функціонування якого фінансується як державою (морські порти, залізниця), так і відповідними територіальними громадами – суб'єктами господарювання (приватний сектор). Враховуючи діючу заборону на приватизацію портів, зношеність інфраструктури та необхідність модернізації матеріально-технічної бази портів, державно-приватне партнерство потенційно є ефективним механізмом в поліпшенні технічної оснащеності портів, збільшенні продуктивності їх діяльності, покращення якості портових послуг тощо. На території порту можуть функціонувати і здійснювати свою діяльність суб'єкти господарювання абсолютно всіх форм власності, передбачених законодавством та визначені особливості співпраці об'єктів портової інфраструктури [154, с. 183]. При співпраці на умовах концесії власність портів залишається за державою.

Концесійний механізм займає важливе місце у партнерстві держави і бізнесу з точки зору як кількісних, так і якісних показників. Він має спільні з іншими формами партнерства характеристики і риси, а також специфічні особливості, що визначають його значну і самостійну роль у системі економічних відносин держави та підприємницького сектору. Саме ці фактори є основним поштовхом для формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів на основі морських торговельних портів,

залізниці та автомобільних підприємств Одеської області. У концесію можуть передаватися не тільки земельні ділянки та причали, а й такі портові структури, як під'їзні шляхи, лінії зв'язку, інженерні комунікації, засоби постачання. Звісно ж, що при створенні транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень на основі порту дольовим капіталом буде володіти держава, а приватні партнери лише у відсотковому співвідношенні. Саме така співпраця призведе до залучення додаткових інвестицій та розвитку транспортної галузі Одеської області. Запровадження механізму державно-приватного партнерства при діяльності транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень сприятиме проектуванню та будівництву сучасних економічних і екологічних суден-контейнеровозів; проектуванню та створенню мережі контейнерних терміналів; розвитку мультимодальних перевезень та управління реалізацією зовнішньоекономічних контрактів; залученню до корпоративної участі у зовнішньоекономічній діяльності приватного сектору, фізичних осіб та органів місцевого самоврядування регіону. При цьому об'єктами інвестування будуть на першому етапі:

- проектування та оцінка будівництва інноваційних річкових суден;
- проектування та оцінка створення контейнерних терміналів;
- проектування та оцінка вантажопотоків.

На другому етапі:

- розробка техніко-економічного обґрунтування та бізнес-плану.

На третьому етапі:

- залучення стратегічних інвестицій до створення транспортної інфраструктури регіону.

Представлена форма співпраці була б ідеальною для залучення нових іноземних партнерів зі своїми вантажопотоками. Цими інвесторами повинні бути не лише фінансові установи та банки, а й вантажовласники, які готові інвестувати, щоб забезпечити свої продажі і зробити для себе компанії з переробки власних вантажів. Тут, безумовно, необхідно залучати

вантажовласників із сусідніх держав, які можуть зацікавитись Україною [154, с. 184]. Співпраця з приватними партнерами стане основною в розвитку транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень та призведе до активного фінансування подібних проектів, адже потреба в залученні приватного сектору – це визначальний фактор у швидкому та ефективному розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Запропонована модель діяльності транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень на основі державно-приватного партнерства забезпечить одержання економічно-організаційних вигід регіону, а саме:

1. Скорочення бюджетних витрат регіону через залучення приватного капіталу в транспортну галузь.

2. Витрати на обслуговування транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень здійснюються споживачами транспортно-логістичних послуг.

3. Принцип створення партнерства ґрунтується на збалансованому розподілі попередньо виявлених ризиків і передачі їх частини тим учасникам, які здатні краще їх контролювати, ніж державні підприємства.

4. Розробка ефективної системи фінансування з залученням зовнішніх капіталів і позик шляхом організації консорціуму відповідної категорії учасників. При цьому інша сторона партнерства буде пов'язана жорсткими зобов'язаннями, що регламентують вартість кожного етапу і терміни виконання проекту.

Розробка та реалізації інвестиційної стратегії і тактики розвитку транспортної галузі має базуватися на відпрацьованих економіко-математичних моделях і сценаріях, які мають важливе значення на державному і регіональному рівнях. Впровадження механізму державно-приватного партнерства сприятиме фінансовому забезпеченню транспортної 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.

В сучасних умовах, коли вітчизняна банківська система є недосконалою стосовно західноєвропейським стандартам, а інвестиційна спроможність транспортної галузі регіону низька через нестачу обігових коштів, є проблематичним залучення як зовнішніх, так і внутрішніх інвесторів. Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь позитивно вплине на транспортну забезпеченість регіону, задоволення в перевезеннях усіх видів вантажу, стимулювання економічного росту.

Конкурентоспроможність галузі визначається наявністю технічних, економічних і організаційних умов для створення, виробництва і збуту (з витратами не вище інтернаціональних) продукції високої якості, що задовольняє вимоги конкретних груп споживачів. Матриця конкурентоспроможності включає такі синтезуючі фактори:

- якість (відповідність стандарту);
- ціна;
- екологічність;
- реклама.

Конкурентоспроможність транспортних послуг визначається двома факторами – рівнем собівартості послуг та рівнем їх якості. Основним позитивним результатом конкуренції є стимулювання перевізників, що працюють на ринку перевезень до підвищення якості наданих послуг. Зниження якості транспортних послуг призводить до негативної ситуації на ринку, тому якість послуг значною мірою залежить від рівня конкуренції та дій органів влади на регіональному та загальнодержавному рівні.

Управління системою показників якості транспортного обслуговування включає: рівень дотримання швидкості або строків доставки вантажів; рівень збереження перевезених вантажів; повнота задоволення попиту на перевезення; рівень регулярності або ритмічності доставки вантажів; рівень комплексності транспортного обслуговування; рівень транспортної

забезпеченості території; рівень транспортної доступності користувачів; рівень безпеки перевезень; рівень екологічності транспортних процесів тощо.

Підвищення рівня вимог, які висувають споживачі транспортних послуг в ланцюгах поставок, і зростання конкуренції транспортних операторів сприяли підвищення ролі індикатора якості транспортного обслуговування.

Якість – це сукупність властивостей та характеристик послуги, які забезпечують задоволення потреб клієнтів за допомогою головних параметрів, серед яких: період часу від отримання заявки на перевезення до закінчення перевезення вантажу; рівень тарифів та інших витрат на обслуговування; повне виконання замовлення клієнта; переробка вантажів на складі; виконання пакетних та контейнерних перевезень. Якість і вартість транспортного обслуговування визначають положення і ефективність роботи кожного виду транспорту на ринку в умовах конкуренції різних видів транспорту. За критерієм якості здійснюється вибір виду транспорту. Якість перевезень характеризує ступінь суспільної корисності послуг транспорту. Критерієм оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств повинно бути поєднання рентабельності галузі (прибутку) з високою якістю транспортного обслуговування. Виділяють п'ять критеріїв якості послуги, а саме:

- надійність (транспортне підприємство виконує свої зобов'язання своєчасно і правильно, інформація є достовірною);
- доброзичливість (прагнення і готовність надати послугу);
- безпека (професіоналізм виконавця послуги);
- взаєморозуміння;
- очевидність (засоби обслуговування, зовнішність персоналу, інструменти або устаткування, які використовуються для того, щоб надати послугу, фізичне втілення послуги та наявність інших клієнтів) [1, с. 35].

Якість послуг, включаючи новизну, технічний рівень, надійність є ключовим чинником утримання позицій на ринку транспортних послуг. Таким чином, тільки постійно підвищуючи якість послуг, додаючи нові,

необхідні з урахуванням зміни кон'юнктури ринку властивості й характеристики, забезпечуючи одночасно зниження витрат на її надання, забезпечується одержання максимального прибутку.

На забезпечення якості перевезень впливає ряд негативних чинників:

- низьке фінансування державних програм розвитку транспорту, нівелювання вимог та підходів до утримання доріг;
- недосконалість та незавершеність структурних реформ в галузі перевезень;
- перевантаженість доріг, незадовільна система будівництва та утримання транспортної інфраструктури;
- недостатній обсяг залучення коштів на розвиток транспорту;
- застаріла нормативна база, конвергенція вітчизняного транспортного законодавства до міжнародних вимог.

Основними принципами діяльності транспорту щодо підвищення якості транспортних послуг є:

- робота з підвищення якості обслуговування проводиться комплексно всіма працівниками галузі;
- робота полягає не лише в здійсненні контролю за якістю перевезень, а має удосконалювати елементи транспортного процесу, від яких залежить якість;
- за неякісні перевезення відповідальність несуть працівники, що здійснювали обслуговування.

Досвід зарубіжних країн свідчить, що способом ефективного виконання послуг є їх сертифікація. Вантажовідправники та вантажоодержувачі зацікавлені в наданні їм інформації про якість послуг, які можна отримати на основі даних про сертифікацію. Сьогодні існує багато відомчих, галузевих систем сертифікації транспортних послуг, які з одного боку створюють високопрофесійне середовище спеціалістів-експертів, а з іншого не повністю відповідають вимогам сертифікації, зокрема, незалежності.

Політична багатовекторність та євроінтеграційні процеси впливають на розвиток транспортної галузі регіону через індикатор якості послуг, що висуває завдання формування системи оцінки показника в транспортно-технологічній сфері.

Підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень залежить від дієвості напрямів фінансових механізмів і затверджених стратегій розвитку. Збільшення зовнішніх джерел фінансування транспортної галузі потребує розвитку державно-приватного партнерства. Дефіцит бюджетних коштів, нерозвиненість транспортної галузі, низький рівень конкуренції між різними видами транспорту, велика кількість і розрізненість інтересів суб'єктів транспортної діяльності є основними бар'єрами на шляху поєднання державних і приватних інтересів. За таких умов підприємства транспортної галузі мають шукати можливості збільшення внутрішніх джерел фінансування, удосконалюючи існуючі і впроваджуючи нові підходи, засновані на розвитку співробітництва із суб'єктами інших видів економічної діяльності, а також приватними особами, зацікавленими в підвищенні якості транспортних послуг та зменшенні транспортної складової у вартості товарів, робіт, послуг. Поєднання зазначених підходів до фінансування сприятиме зростанню обсягів експорту транспортних послуг, покращенню інвестиційного клімату у транспортній галузі, підвищенню показників конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

5.3. Інноваційні технології модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону

Інтеграція України в європейський простір сприяє залученню інвестиційних ресурсів на впровадження інноваційних проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.

Транспортно-логістична інфраструктура і ступінь організації перевезень за низкою показників не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, внаслідок чого погіршується стан транспортної галузі регіону. Транспортно-логістична інфраструктура знижує вплив відстані між регіонами, забезпечує інтеграцію національного ринку та низьку вартість транспортування на ринки інших регіонів, є передумовою для доступу найменш розвинених населених пунктів до основних економічних процесів та послуг [135, с. 45]. Високий рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури передбачає зниження вартості товарів і послуг, створення нових робочих місць, збільшення обороту оптової та роздрібною торгівлі, підвищення сервісу обслуговування покупців, підвищення інвестиційної привабливості територій з розвинутою транспортно-складською інфраструктурою, поліпшення екологічної обстановки для оптимізації транспортної інфраструктури, збільшення доходів від реалізації транзитного потенціалу тощо [275, с. 130].

Формування транспортно-логістичної інфраструктури сприяє організації оптимальних схем доставки вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями. Транспортна інфраструктура формується з шляхів сполучення, під'їзних шляхів, терміналів, транспортних засобів, підйомно-транспортних машин, контейнерної площадки, транспортної тари. До складу інфраструктури вантажних перевезень входять автодороги, залізниці, морські порти, аеропорти, порти та річкові дороги.

Особливе місце в мультимодальній системі перевезень регіону займають об'єкти транспортної інфраструктури, які сприяють забезпеченню технологічних процесів обробки вантажів у процесі перевезень та відповідають таким основним умовам:

- знаходження на перетині декількох транспортних шляхів різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний повітряний);

- розвиненість різних видів транспорту на території формування мультимодального транспортного вузла;
- наявність потужного складського і термінального комплексів для переробки різних типів вантажів та вантажних одиниць, у тому числі контейнерів;
- наявність митної інфраструктури, здатної забезпечити митне супроводження вантажопотоків;
- наявність фінансової інфраструктури (філій банків, страхових компаній) для надання страхових та фінансових послуг;
- наявність розвинутої інформаційної інфраструктури для забезпечення інформаційної підтримки та керування технологічними процесами обробки вантажів тощо [343, с. 162].

Модернізація транспортно-логістичної інфраструктури сприяє зниженню суми транспортних витрат та підвищує продуктивність використання інших факторів виробництва. Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Політика Європейського союзу в сфері транспортної інфраструктури зазнала трансформації при переході від національного до регіонального рівня підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі, від впровадження пріоритетних проектів до розвитку оновленої Транс'європейської транспортної мережі. Запровадження дев'яти коридорів базової мережі в межах оновленого формату європейської транспортної політики є важливим завданням у функціонуванні транспортно-логістичної інфраструктури Європи, а саме:

- Скандинавсько-середземноморський коридор – це найважливіша для європейської економіки вісь у напрямку з Півночі на Південь. Маршрут

цього коридору перетинає Балтійське море від Фінляндії до Швеції і далі проходить через Німеччину, Альпи та Італію. Він поєднує великі міські центри і порти Скандинавії та Північної Німеччини з промислово розвиненими центрами Південної Німеччини, Австрії та Італії, а також італійськими портами і Валеттою;

- коридор Північне море-Балтика з'єднує порти Східного узбережжя Балтійського моря з портами Північного моря, порти Фінляндії та Естонії поромами, а далі сучасними автомобільними та залізничними шляхами поєднує три балтійські держави – Литву, Латвію та Естонію, з одного боку, та Польщу, Німеччину, Нідерланди і Бельгію – з іншого. Цей мультимодальний коридор включає річку Одра, яка є внутрішнім водним шляхом та поєднує німецькі, голландські і фламандські порти;

- коридор Північне-Середземне море простягається від Ірландії і півночі Великої Британії через Нідерланди, Бельгію і Люксембург до Середземного моря на півдні Франції. Цей мультимодальний коридор включає внутрішні водні шляхи країн Бенілюксу і Франції та ставить собі за мету не тільки пропонувати кращі мультимодальні послуги між портами Північного моря, басейнами річок Маас, Рейн, Шельда, Сена, Саон і Рона, а також портами Фо-сюр-Мер і Марсель, але і покращення транспортної доступності між Британськими островами та континентальною Європою;

- коридор Балтика-Адріатика є одним з найбільш важливих транс'європейських маршрутів, з'єднує Балтійське та Адріатичне моря через промислові зони Південної Польщі (Верхня Сілезія), Відень та Братиславу, східноальпійський регіон і Північну Італію;

- коридор Схід/Схід-Середземномор'я з'єднує інтерфейси Північного та Балтійського, Чорного, Середземного морів, оптимізуючи використання відповідних портів і пов'язаних з ними морських магістралей. Маршрут коридору охоплює внутрішні водні шляхи Ельби, що покращує мультимодальні зв'язки між північною Німеччиною, Чехією, Паннонським регіоном і Південно-Східною Європою;

- коридор Рейн-Альпи стартує у портах Роттердам і Антверпен в напрямку до Середземноморського басейну в Геную, його маршрут пролягає через Швейцарію і деякі великі економічні центри Рейн-Рурського басейну та району Рейн-Майн-Некар, далі пролягає через агломерацію Мілан у Північній Італії. Цей мультимодальний коридор включає річку Рейн як внутрішній водний шлях;

- Атлантичний коридор об'єднує західну частину Піренейського півострова з Парижем, де його маршрут роздвоюється: одна гілка прямує до морського порту Гавр, повз Руан, а інша – в Мангейм та Страсбург. У рамках цього коридору, переміщення також відбувається внутрішніми водними шляхами по річці Сена;

- коридор Рейн-Дунай, де водні шляхи річок Дунай і Майн є основою ланцюга, поєднує центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта і далі пролягає через південну частину Німеччини до Відня, Братислави, Будапешту і, нарешті, до Чорного моря з розгалуженням із Мюнхена в напрямку Праги, Жиліна, Кошице та фінішує на кордоні з Україною;

- Середземноморський коридор з'єднує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном. Його маршрут пролягає уздовж середземноморських берегів Іспанії і Франції, потім перетинає Альпи на схід через Північну Італію, прямуючи повз територію Словенії та Хорватії в напрямку Угорщини. Переважна частина коридору складається з автомобільних і залізничних шляхів, окрім річки По і деяких інших каналів в Північній Італії [418].

Ці мультимодальні коридори призначені з метою координації дій ефективної діяльності транспортної галузі Європейського союзу.

Як вже зазначалось, європейська транспортно-логістична інфраструктура має базову та комплексну мережі [419]. Базова мережа – це стратегічна частина комплексної мережі. Розбудову інфраструктури, яку включає базова мережа, планується завершити до 2030 р. Її потужності становлять:

- 50762 км залізничних колій;
- 34401 км автомобільних шляхів;
- 12880 км внутрішніх водних шляхів;
- 83 морські порти.

Комплексна мережа – це потужна мультимодальна мережа з високою щільністю, яка забезпечує транспортну доступність для всіх європейських регіонів (включаючи периферійні та віддалені регіони) і підтримує їх подальший економічний, соціальний і територіальний розвиток, а також мобільність їх громадян. Розбудову інфраструктури комплексної мережі планується завершити до 2050 р.

Потужності комплексної мережі:

- 138072 км залізничних колій;
- 136706 км автомобільних шляхів;
- 23506 км внутрішніх водних шляхів;
- 319 морських портів [420].

Планування базової та комплексної мереж базується на ряді загальних критеріїв та вимог, а саме вимог до: безпеки від тероризму та екологічної безпеки, навігаційних послуг та вантажообігу, порогових значень обсягу для терміналів або потреби в доступності.

Досвід Польщі свідчить, що теперішній стан транспортно-логістичної інфраструктури слугує взірцем для багатьох держав, зокрема для України. Починаючи з 1990-х років Польща активно використовувала фінансову підтримку з боку ЄС, більша частина якої спрямовувалась на капітальні витрати в сфері транспортно-логістичної інфраструктури.

Завдяки цьому країні вдалося відносно швидко відновити мережі залізничних колій і автомобільних доріг, об'єктів придорожного сервісу та складського господарства, наявних транспортно-логістичних вузлів тощо. При цьому, частину держаних компаній, включаючи залізничну РКР, було акціоновано, інші включено у сферу відкритої ринкової конкуренції. Процес зовнішньої торгівлі спонукав Західні компанії переміщувати власні

виробничі засоби і дистрибуційні потужності в східному напрямі, зокрема розміщуючи їх у південно-західних, центральних і північних (приморських) воєводствах Польщі, що забезпечило модернізацію транспортно-логістичної сфери та сектору кур'єрських послуг Польщі. Граничний час проведення трансакцій значно зменшився, бо скоротилися періоди доставки. З цієї ж причини, логістичні і транспортні компанії змогли розвивати недорогий дорожній транспорт.

Обсяг перевезення товарів також зріс, на що вплинуло нівелювання бар'єрної функції кордону між Польщею і Західною Європою, а також стимулювало нову хвилю розвитку інфраструктури дорожнього транспорту [375]. Після вступу Польщі до Європейського союзу транспортно-логістична інфраструктура функціонувала на засадах, що відповідають європейському виміру, при широкому впровадженні інновацій і передових технологій у її розвиток.

В умовах відсутності кордонів Польщі зросли можливості ефективного використання власного транзитного потенціалу, мобільності робочої сили. Унаслідок цього, всі ланки транспортної інфраструктури запрацювали на повну потужність. Особливо успішно розвивалося залізничне господарство. Так, сьогодні воно є одним із основних перевізників ресурсів, товарів і людей, як у межах країни, так і в міждержавному масштабі.

Найбільш завантаженими є залізниці Верхньосілезького району, якими перевозиться вугілля. Третина залізниць електрифікована, зокрема найважливіші магістралі від Сілезії та Кракова через Варшаву до «Труймєстя» (Гданьськ, Гдиня, Сопот); від Сілезії до Щецина, а також вздовж усієї польської частини транс'європейської магістралі «Гамбург-Берлін-Варшава-Мінськ» [347].

Виділяють такі фактори розвитку та модернізації транспортно-логістичної інфраструктури Польщі:

- повноцінне використання можливостей членства в Європейському союзі;

- проведення значних структурних і ринкових реформ, які надали польській економіці суттєвого інноваційного імпульсу;
- зміна системи фінансування транспортно-логістичної інфраструктури в напрямку інституційних реформ і трансформації всієї системи адміністрування фінансових проектів.

Отже, показники транспортно-логістичної інфраструктури Польщі суттєво покращились (табл. 5.3).

Таблиця 5.3

Інформація щодо складових транспортно-логістичної інфраструктури країн*

Показники	Україна	Польща	Порівняння Польщі з Україною
Площа, тис. км ²	603,7	312,6	0,5
Довжина автошляхів, км	169,4	424,0	2,5
Щільність автошляхів, км / тис. км ²	280,6	1355,9	4,8
Довжина залізниць, тис. км.	21,7	22,3	1,0
Щільність залізниць, км / тис. км ²	35,9	71,4	2,0

* узагальнено автором за джерелом [152]

Дані таблиці 5.3 показують, що загальна площа Польщі в 2 рази менша за площу України, проте показники транспортно-логістичної інфраструктури значно більші.

Слід відмітити, що починаючи з 2004 р. значні суми на розбудову мережі польських доріг виділяли Світовий банк та низка донорських організацій. Тому Польща є найбільшим одержувачем коштів за програмами допомоги ЄС, більша частина яких спрямовується на розвиток та модернізацію інфраструктури, головним чином, на будівництво доріг і залізниць, охорону навколишнього середовища, підтримку малого та середнього бізнесу, профорієнтацію безробітних. Протягом 10 років Польща використала на транспортні проекти близько 45 млрд. євро [249, с. 52].

В процесі трьох реформ, які успішно реалізовані Польщею, вирішувались завдання заохочення створення підприємницьких структур в

усіх сферах економіки, зокрема, в транспортно-логістичній інфраструктурі. Суб'єкти господарювання шукали можливості для отримання додаткового прибутку з метою безперешкодного вкладання їх в реалізацію відповідних інвестиційних проектів. Другою важливою реформою, яка сприяла формуванню інституційного ґрунту для модернізації транспортної інфраструктури Польщі в умовах наближення країни до ЄС, стала децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою. Це дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань. Передусім це стосувалося підтримання на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад. Це дало змогу суттєво модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести модернізацію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних з модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів.

Фінансове самозабезпечення місцевих громад сприяло підтримці більшості об'єктів інфраструктури транспорту в належному стані. При цьому досягнуто синергетичний ефект, зумовлений об'єднанням зусиль органів місцевого самоврядування та підприємницьких структур, які реалізовували інвестиційні проекти у сфері транспортно-логістичної інфраструктури. Внаслідок цього модернізація транспортної інфраструктури набула стійкого та збалансованого характеру, а її результати спричинили позитивні зрушення і в інших сферах економіки. Третім напрямом реалізації польських реформ, які знайшли своє позитивне відображення в модернізації транспортної інфраструктури держави, стала адаптація до вимог і стандартів ЄС у розбудові інститутів громадянського суспільства. Польщею було залучено значні суми коштів, спрямованих на розбудову різних ланок транспортної інфраструктури.

Сучасна ситуація в транспортно-логістичній інфраструктурі вимагає швидкого прискорення структурних перетворень на інноваційних засадах в економіці регіонів. В умовах сьогодення існують значні регіональні диспропорції у розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, що обмежує можливості створення єдиного економічного простору регіону та не дозволяє повністю використовувати можливості транзитного потенціалу.

В Одеській області функціонують усі види транспорту. Транспортна галузь включає: морські торговельні порти, розвинене залізничне та автодорожнє господарство, судноплавні компанії, широку мережу автотранспортних підприємств, аеропортові та аеродромні комплекси, авіакомпанії. Через територію Одеської області проходять п'ять міжнародних транспортних коридорів: сьомий та дев'ятий критські, транспортний коридор TRACECA (Європа-Кавказ-Азія), коридори «Балтійське море - Чорне море» та «Чорноморське транспортне кільце» – транспортний коридор навколо Чорного моря Організації Чорноморського Економічного Співробітництва (ОЧЕС). В Одеській області функціонують сім морських торговельних портів.

Європейський маршрут E581 – європейський автошлях, що бере свій початок в румунському Мерешешті і закінчується в українській Одесі. Європейський маршрут E58 – європейський автошлях, що бере свій початок в австрійському Відні і закінчується в російському Ростові-на-Дону. Загальна довжина 2200 кілометрів. В Україні автошлях E58 так само, як і E50, починається на кордоні зі Словаччиною на пропускному пункті Ужгород Закарпатської області. Далі збігається з міжнародною автомагістраллю M08 (обхід Ужгорода), M06 (ділянка Ужгород - Мукачеве), звідки йде до кордону з Румунією.

Пройшовши територію Румунії й Молдови, маршрут в Україні починається на кордоні з Молдовою на пропускному пункті Кучурган Одеської області. Далі прямує міжнародною автомагістраллю M16. З Одеси, збігаючись із міжнародною автомагістраллю M14, маршрут проходить через

Херсон, Миколаїв, Мелітополь, Маріуполь і закінчується на пропускному пункті Новоазовськ, Донецька область. Далі маршрут переходить у Федеральну автомагістраль М-23, Росія.

Європейський маршрут Е87 – європейський автошлях, що бере свій початок в українській Одесі і закінчується у турецькій Анталії. Загальна довжина 2030 кілометрів. В Україні починається в Одесі як частина міжнародної автомагістралі М15 (Одеса-Рені) і закінчується на пропускному пункті Рені в Одеській області на кордоні з Румунією.

Європейський маршрут Е95 – автомобільна дорога в Східній Європі на території Росії, Білорусії, України, Туреччини. Має важливе міждержавне значення для східнослов'янських країн, СНД, а також важливе міжнародне значення. Проходить територією Ленінградської і Псковської областей РФ, Вітебської, Могильовської і Гомельської областей Білорусі, Чернігівської, Київської, Черкаської, Кіровоградської, Миколаївської і Одеської областей України, далі поромом Чорним морем, потім територією Туреччини.

Загальна довжина залізничної мережі Одеської області майже 1100 км, її обслуговує 100 залізничних станцій. На сьогоднішній день локомотивне господарство Одеської дороги – це 10 основних локомотивних депо, 6 оборотних локомотивних депо і пунктів, 24 склади палива, з них 16 складів рідкого палива. До складу господарства входять хіміко-технічна лабораторія зі своїми відділеннями у всіх депо.

В структуру господарства входять 18 будинків відпочинку локомотивних бригад, які розташовані по плечах обслуговування локомотивів і бригад. Мережа автомобільних шляхів загального користування в області становить 8,3 тис. км, у тому числі державного значення – 776,5 км. Тверде покриття мають 8,1 тис. км (97,6%) доріг. Забезпеченість автомобільними дорогами на 1000 кв. м становить 248,8 км.

Приписний парк локомотивів складається з наступних серій – магістральні тепловози серії 2ТЭ10м, у, ут; маневрові тепловози серії ЧМЭЗ, магістральні електровози серії ВЛ60к, пк; ВЛ80т, с; в приміському

сполученні обслуговуються електропоїзди серії ЕР9, м, п, т, Э4 дизель-поїзда серії Д1. Мережа сполучення залізничними коліями Одеси з іншими містами є різноманітна. Пряме сполучення є з: Києвом, Санкт-Петербургом, Москвою, Львовом, Харковом, Дніпропетровськом, Ковелем, Ужгородом, Івано-Франківськом, Сімферополем, Чернівцями, Уфою, Воронежем, Знам'янкою.

Міжнародний аеропорт «Одеса» відноситься до групи найбільш крупних аеропортів України і пов'язаний повітряними шляхами з багатьма містами України, СНД, а також країнами Західної Європи, Азії, Африки. Аеропорт розташований в південно-західній частині міста Одеси. Відстань від центру міста до аеропорту – 7,5 км., він займає площу 570,3 га.

Обслуговування повітряного руху здійснюється за допомогою автоматизованої системи керування повітряним рухом, сучасного устаткування радіолокації та зв'язку українського й іноземного виробництва із застосуванням найсучасніших технологій і процедур. Аеродром має одну ШЗПС, 57 місць стоянок, мережу РД і одну МРД. Аеродром обладнаний засобами управління повітряним рухом.

Штучна злітно-посадкова смуга має розміри 2800 * 56 м, обладнана радіотехнічними засобами посадки, світлосигнальної системою, метеобладнанням, забезпечують цілодобову експлуатацію за метеомінімумом 1 категорії ІСАО з двох курсів. За останні роки введено в експлуатацію найсучаснішу систему комутації мовного зв'язку, послідовно модернізуються системи електропостачання, зв'язку та робочі місця диспетчерів.

Скорочення об'ємів реконструкції і будівництва інфраструктурних об'єктів, а також темпів поповнення і оновлення парків рухливих засобів транспорту, іншої транспортної техніки привело останніми роками до погіршення їх технічного стану (вікова структура, збільшення зносу і так далі) і працездатності. Різке відставання інфраструктури і устаткування аеропортів від рівня розвитку міжнародної цивільної авіації, відставання в впровадженні рекомендованих Міжнародною організацією цивільної авіації

сучасних засобів і технологій у сфері організації повітряного руху, систем автоматичної посадки і інших радіотехнічних систем.

Структура транспортно-логістичної інфраструктури Одеської області зображено на рисунку 5.2.

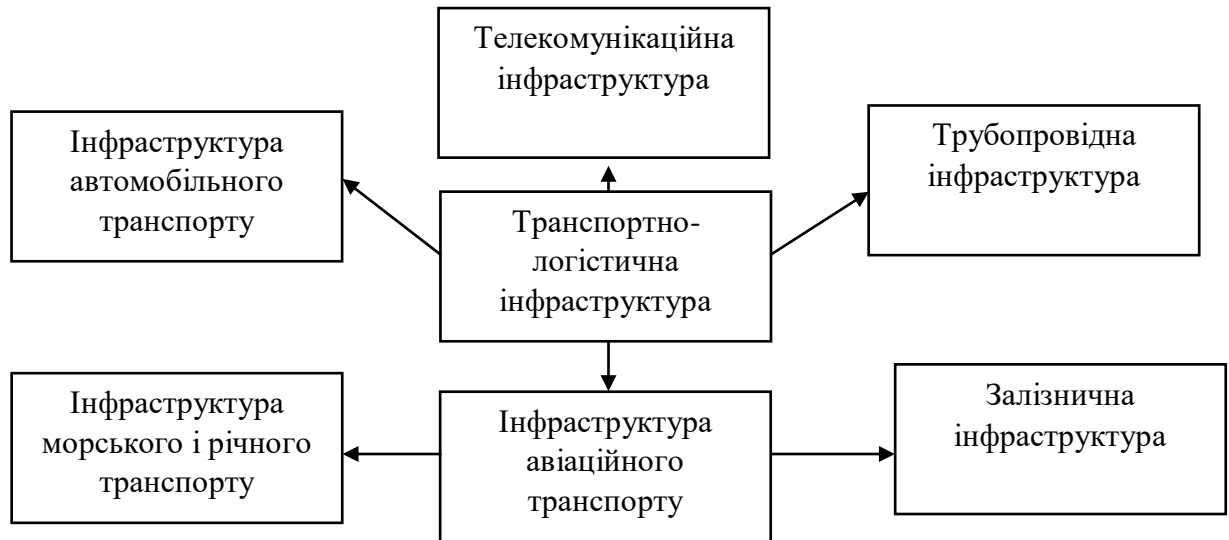


Рис. 5.2. Структура транспортно-логістичної інфраструктури регіону*

**систематизовано автором*

Торговельні порти і транспортна інфраструктура розвивається повільними темпами. Спостерігаються значні недоліки в технологічному напрямі та капіталізації портових вузлів. Це є наслідком нерівномірності і нестабільності вантажної бази, недостатнього розвитку суміжної залізничної, автомобільної і трубопровідної інфраструктури, а також термінальної і складської інфраструктури. Дефіцит портових потужностей, орієнтованих на перевалювання імпортованих вантажів (контейнери), який викликаний випереджаючим розвитком протягом останніх років портових потужностей, направлених на перевалювання експортних вантажів.

Основними причинами низької рентабельності і збитковості перевезень є зниження об'ємів перевізної роботи при збереженні всієї інфраструктури видів транспорту і незначному зниженні чисельності виробничого персоналу,

відставання зростання прибуткових ставок від зростання цін на споживаних транспортом паливо, електроенергію, матеріали і технічні засоби; необхідність в модернізації та удосконаленні мережі.

Пріоритетними напрямками розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є реалізація інвестиційно-інноваційних проектів, стабілізація та нарощування вантажної бази для гарантованого завантаження терміналів та портово-промислових комплексів. Так, з метою забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування регіону доцільно впроваджувати технологію будівництва монолітних залізобетонних мостів, використовувати геосинтетичні матеріали для армування шарів та укріплення дорожнього полотна, технологію холодного ресайклінгу для створення основи дорожнього покриття. Для посилення на мостах шару гідроізоляції та заповнення тріщин на старому покритті використовується бітумна емульсія та новий гідроізоляційний матеріал «ВУК» на поліуретановій основі, нова полімерна домішка Бутонал NS-198, суміш (Сілол) тощо. Впровадження технологій з використанням бітумних емульсій для влаштування поверхневих обробок і окремих шарів дорожніх шляхів характеризується швидкістю нанесення та якістю, не потребує ущільнення, надає можливість працювати з холодними та вологими мінеральними матеріалами і заощаджувати 30 % бітуму [235, с. 69].

З метою недопущення аварійно-небезпечних ситуацій на автомобільних шляхах і максимального покращення візуальної орієнтації водіїв доцільно використовувати дорожні знаки на основі нової плівки великої інтенсивності світло відображення, а дорожню розмітку зробити із застосуванням сучасних довговічних матеріалів стрічки «Stamark-3M» та холодного пластику.

Завданням оптимізації витрат на автотранспортні перевезення вирішуються за допомогою впровадження систем супутникового моніторингу автомобілів. В конкурентних умовах діяльності автотранспортних підприємств необхідно вдосконалювати методи

оперативного управління перевезення вантажів. За допомогою традиційних математичних методів прийняття рішень виконуються такі завдання:

- закріплення споживачів за постачальниками однорідного або аналогічного вантажу;
- закріплення клієнтів за автотранспортними підприємствами;
- визначення черговості об'їзду пунктів на маршруті;
- розподіл парку рухливого складу за видами перевезень;
- розрахунки годинних графіків, визначення найкоротших відстаней на дорожній мережі;
- розрахунки раціональних маршрутів руху рухливого складу.

До перспективних можна віднести ситуаційний підхід, який ґрунтується на необхідності адекватного реагування автотранспортної системи на виникаючі ситуації при здійсненні транспортного процесу. У даний час фундаментальною розробкою є методика ситуаційного керування на основі семиотичних моделей. Програмний комплекс формує за рядом ознак ситуацію й визначає її місце в одному із класів типових рішень. При цьому передбачається, що практично необмеженій безлічі реальних ситуацій відповідає кінцеве число стандартних рішень [311, с. 94].

Використовуючи системний підхід, процес перевезення вантажів автомобільним транспортом представлений у вигляді системи, входами якої є потреба в перевезеннях і наявність певного типу, числа й технічного стану рухомого складу, а виходом – своєчасна доставка вантажів у пункти призначення [302, с. 53].

Попит на вантажні перевезення обумовлюється швидким ритмом життя сучасного суспільства, новим характером економічних процесів, що вимагають безперервного товарообігу, і тісними транспортними зв'язками між учасниками. Обмін товарами й послугами дає можливість отримувати прибуток. Високий попит на вантажоперевезення формується також завдяки мережі інтернет, яка забезпечує вільний доступ до багатьом інформаційним ресурсам і значно спрощує спілкування між учасниками процесу

вантажоперевезення. Парк вантажних автомобілів складається із сучасної й ефективної техніки, який поєднує напрямки ринку вантажоперевезень і підрозділяється на кілька видів:

- малі вантажівки для доставки невеликих вантажів до 1 тони;
- невеликі пікапи для економічного перевезення габаритних вантажів на великі відстані;
- середні вантажівки для транспортування вантажів 1,5-2,5 тон із різними типами кузовів, розрахованих на виконання різних перевезень (включаючи спеціалізовані: самоскиди, цистерни та інші);
- вантажні автомобілі для перевезення спеціальних вантажів на далекі відстані;
- важкі швидкохідні вантажні автомобілі для перевезення об'ємних вантажів вагою 15-33 тон по автомагістралях;
- важкі вантажівки для перевезення габаритних і великотоннажних вантажів вагою до 45 тон (найважчі, що допускаються для експлуатації на автодорогах).

Особливу роль відіграє система управління, яка полягає в накопиченню інформації щодо процесу перевезення вантажів та забезпечує:

- автоматизацію робіт з розподілу замовлень за автомобілями;
- автоматизовані розрахунки маршрутів доставки вантажу;
- візуалізацію маршрутів доставки на електронній карті;
- формування оптимального порядку об'їзду точок доставки з можливістю його зміни.

При моделюванні системи управління використовують наступні вихідні дані: робочий час кожного автомобіля; обмеження по кількості точок доставки для автомобілів; тривалість розвантаження замовлення в місці доставки.

Дані систематизуються й представляються у вигляді баз даних:

- автотранспорту з характеристиками кожного автомобіля;
- точок доставки з адресами й географічними координатами;

- замовлень клієнтів з кількісними характеристиками.

Моделі системи управління реалізуються за допомогою сучасних програмних продуктів, повністю автоматизовані й не вимагають участі людини, що дозволяє виключити вплив «людського фактора». При цьому можна розрахувати такі показники: вартість витраченого палива; пробіг автомобіля; час роботи кожного автомобіля; час прибуття в пункт призначення; потреба в автомобілях. Сучасне управління перевізного процесу ґрунтується на застосуванні систем глобальної супутникової навігації, інформації про координати місця розташування рухомих об'єктів, показання датчиків, сигналів тривоги, текстові повідомлення передаються в диспетчерські центри, де зберігається в базах даних для аналізу.

На залізничному транспорті основним напрямом інновацій є впровадження швидкісного та високошвидкісного руху, що є характерним для розвитку транспортних систем багатьох країн. Для впровадження швидкісного руху при виконанні робіт доцільно використовувати нові матеріали і технології, укладати безстиківі суцільні рейки довжиною від станції до станції. Актуальним напрямом інноваційної діяльності є оновлення на новій технологічній основі загального парку вантажних вагонів, залізничної інфраструктури, фізична зношеність яких перевищує 80 %. Комплексна модернізація тепловозів серії М62, 2М62 та ЧМЕ-3 направлена на заміну штатних силових установок новими сучасними економічними дизелями виробництва «General motors» та «Caterpillar», що дозволить скоротити питомі витрати палива на одиницю перевезеного вантажу на 23 %, підвищити їхню середньодобову продуктивність на 38 %, при цьому економія коштів за життєвий цикл експлуатації тепловозу складе до 4,6 млн грн., термін окупності становитиме 5,2 року [235, с. 64].

Інноваційні заходи щодо зменшення зношування пари «колесорейка», таких як установок для плазмового зміцнення гребенів колісних пар, дозволить збільшити середнє значення ресурсу бандажу колісної пари із 375 тис. км до 687 тис. км. Створюється нова система управління рухом поїздів,

що пов'язано з формуванням нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом. Зміни технології диспетчерського управління дозволять пришвидшити рух поїздів за рахунок оптимізації кількості диспетчерських дільниць та збільшення їхньої довжини до 200-300 км (нині існує 135 дільниць, деякі з них протяжністю лише 25-100 км). Побудова сучасних центрів управління здійснюватиметься на базі мікропроцесорних систем, які в режимі реального часу відображатимуть рух, типи поїздів, місце їхнього знаходження, усі затримки та прискорення в графіку тощо.

Інноваційна модель діяльності аеропортів України, в тому числі в м. Одеса, представляє собою створення хабів та передбачає збільшення вантажопотоку, будівництво вантажних логістичних терміналів, що у комплексі із розгалуженою системою залізничних і автомобільних доріг сприятиме загальноекономічному розвитку регіонів, дозволить збільшити обсяг інвестицій, активно впливати на соціально-економічні процеси в регіонах, створювати нові робочі місця та конкурувати з авіатранспортними вузлами Центральної, Східної та Південно-Східної Європи. Відроджується національна система підготовки авіаційних фахівців, оскільки використання інноваційної техніки і технологій вимагає наявності персоналу із відповідним рівнем кваліфікації.

У морському транспорті інновації пов'язані із структурною перебудовою та реорганізацією системи управління галуззю відповідно до Закону України "Про морські порти України", а також із реалізацією великих інвестиційних проектів розбудови інфраструктури морських портів.

Створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій в портах, передачі функцій управління державним майном, виведення з-під державного регулювання діяльності з навантажувально-розвантажувальних робіт в портах як конкурентного сектора економіки. На цій інноваційній організаційно-правовій основі відбуватиметься становлення українських

портів як сучасних суб'єктів господарювання, здатних конкурувати з портами країн-сусідів: Туреччини, Румунії, Росії.

Інноваційна діяльність у галузі спрямована на подолання технологічного і технічного відставання інфраструктури морських портів України. Сьогодні порти розробляють програми розвитку щодо розширення та модернізації портової інфраструктури, зміцнення потужностей залізничних підходів. У провідних морських торговельних портах (насамперед, Одеському, Іллічівському, Южному) здійснюється розбудова інноваційних інфраструктурних об'єктів.

Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Вказані системи набули назви «інтелектуальні» (Intelligent Transport System (ITS)), і їхнє впровадження стало невід'ємною частиною TEN-T політики країн Європейського Союзу, а також Японії, Китаю, США, РФ та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей». В Україні впровадження та використання ІТС забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажопотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури.

У світовій практиці активізується застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, зокрема шляхом розвитку мультимодальних перевезень. За підтримки програми ЄС «Марко Поло» в Україні здійснюється переорієнтація частини автомобільних потоків на більш екологічний та економічний транспорт – залізничний та водний із використанням мультимодальних та інтермодальних перевезень. Одним з найпоширеніших

видів мультимодальних перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»).

В процесі дослідження нами з'ясовано, що з метою забезпечення уніфікації транспортно-логістичної інфраструктури доцільно створити умови для розвитку портових складських і вантажоперевалочних потужностей; сформувати мережі логістичних центрів, які будуть пропонувати різні міжнародні логістичні послуги, що сприятимуть підвищенню ефективності ланцюгів поставок, доцільно спільне планування реалізації проектів на національному, регіональному та місцевому рівнях; зосередження уваги на взаємодії вузлів вантажопотоку для кращого планування та інтеграції між існуючими вузлами; стратегію розвитку транспортно-логістичних центрів в регіоні та програму формування транспортно-логістичної інфраструктури виносити на обговорення державними органами, бізнес-товариствам та громадським організаціям, науковій спільноті.

Впровадження комплексних систем автоматизації процесу управління на транспортних підприємствах сприяє підвищенню його конкурентоспроможності та адаптованості до змін ринкової кон'юнктури ринку транспортних послуг. Автоматизація управлінського процесу на транспортних підприємствах дозволяє збільшити ефективність управління за рахунок забезпечення керівників і фахівців максимально повною, оперативною і достовірною інформацією на основі єдиного банку даних; знизити витрати на ведення справ за рахунок автоматизації процесів обробки інформації, регламентації і спрощення доступу співробітників підприємства до потрібної інформації, забезпечити облік і контроль витрат на всіх рівнях управління логістичними процесами, підвищити якість обслуговування та надання транспортних послуг.

Для створення на транспортних підприємствах регіону ефективної комплексної автоматизованої системи управління виокремлені такі етапи. На етапі експрес обстеження фахівці фірми-розробника системи здійснюють збір

необхідної попередньої інформації про транспортне підприємство, з'ясовуючи загальний перелік логістичних питань. За результатами такого обстеження готується перелік пропозицій про можливі варіанти системи управління, вартості та економічного ефекту для транспортного підприємства. При умові погодження наданих пропозицій, виконання робіт здійснюється поетапно.

Етап проектного обстеження полягає у виявленні задач, що повинні бути вирішені в процесі створення системи автоматизації управління; визначенні критеріїв оцінки кінцевого результату, орієнтованій оцінці фінансових та людських ресурсів, необхідних для реалізації проекту. При цьому фахівці фірми-розробника разом з керівництвом підприємства визначають мету і очікувані результати створення інформаційної системи управління підприємством; досліджують організаційну структуру підприємства; систему взаємодії складових логістичної інфраструктури; збирають та аналізують первинні та звітні документи; оцінюють оснащеність обчислювальною технікою і якість комунікаційного устаткування; проводять аналіз рівня кваліфікації і комп'ютерної грамотності персоналу.

В результаті готуються пропозиції по створенню інформаційної системи управління підприємством, в яких представлені: мета і результати розробки і впровадження інформаційної системи управління підприємством; межі автоматизації; структурна схема підприємства та схеми обміну інформацією між підрозділами, функціональні обов'язки співробітників; журнал типових форм первинних звітів і звітних документів; пропозиції по підбору і комплектації програмного забезпечення, що поставляється; орієнтований план і кошторис проекту.

На третьому етапі проектування, настройки та адаптації проводиться побудова моделі інформаційної системи управління транспортним підприємством і розробка плану її запуску в експлуатацію. На підставі погоджених результатів готується проект побудови інформаційної системи

управління, проведення її настройки і необхідної адаптації. В результаті надаються:

- уточнені схеми інформаційного обміну між учасниками перевізного процесу, що підлягають автоматизації;
- інструкції для кожного робочого місця і для адміністратора системи; плани навчання персоналу і технічного переозброєння підприємства;
- електронні форми первинних і звітних документів та діючий макет системи управління.

Метою етапу запуску в експлуатацію є повноцінне оволодіння співробітниками прийомами роботи із системою комплексної автоматизації управління підприємством. Етап супроводу існує для підтримки працездатності комплексу протягом усього часу його експлуатації, який включає відновлення версій програмного забезпечення і підтримку відповідності системи чинному законодавству; консультації по перезавантаженню системи при змінах схеми і законодавства; безкоштовні консультації; навчання робітників підприємства.

В результаті проведення таких етапів роботи підприємство одержить стійку функціонуючу систему управління, що вирішує весь комплекс поставлених задач.

Так, наприклад, система управління транспортом Qguar TMS (Transport Management System) представляє собою автоматизований програмний комплекс, що може використовуватися на підприємстві, так і в його окремих відокремлених підрозділах, але за рахунок синхронізації, всі працівники, які беруть участь в плануванні перевезення, працюють в єдиному інформаційному полі. TMS система може бути встановлена на сервері користувача, або знаходиться у хмарі, а доступ до неї здійснюється за допомогою глобальної мережі Інтернет через налаштовані пристрої (персональний комп'ютер або мобільний гаджет). Qguar TMS є інструментом, призначеним для широкого кола підприємств, які здійснюють

перевезення різними видами транспорту. Базовими можливостями цієї системи управління є:

- оптимальне планування маршруту;
- розрахунок вартості доставки;
- підбір транспорту;
- перезавантаження в заздалегідь визначених точках тощо.

Перевагами впровадження та використання системи управління транспортом Qguar TMS (Transport Management System) є:

- використання різних алгоритмів розрахунку вартості і прибутковості перевезень;

- аналіз витрат на транспортні послуги;
- планування маршрутів з урахуванням визначених обмежень;
- підбір транспорту відповідно до умов перевезення;
- синхронізація роботи транспортного терміналу, складу та відділу

перевезень;

- повний контроль виконання заявки з перевезення вантажу;
- створення пакету документів, необхідних для перевезення;
- поліпшення якості обслуговування;
- можливість роботи з мобільними пристроями різного типу [4, с. 80].

Відтак, інформаційна система управління транспортним підприємством є взаємодією управлінської інформації, суб'єктів управлінської діяльності та інформаційних технологій.

Модернізація транспортно-логістичної інфраструктури регіону значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення ринкових реформ у всіх ланках господарського механізму. Передусім це стосується реалізації політики європейської інтеграції. Зокрема, необхідно створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та підвищити ефективність використання

фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку економічних реформ в нашій державі.

Формування комплексної системи автоматизації управління суб'єктами господарювання транспортної галузі є одним із існуючих напрямів використання сучасних інформаційних технологій. Оцінка результатів впровадження обраної інформаційної технології управління на підприємстві Qguar TMS (Transport Management System) здійснюється у двох напрямках: перший включає оцінку фінансово-економічних показників діяльності та ефективності інвестиційного проекту із впровадження інформаційної технології управління; другий напрям пов'язаний із аналізом зміни показників, що характеризують реалізацію клієнтоорієнтованої стратегії розвитку підприємства: збільшення бази споживачів, частки ринку, постійних клієнтів у загальному обсязі клієнтської бази.

Також необхідно використовувати провідні світові технології ремонту автодорожнього полотна, як, наприклад, технологія «холодного ресайклінгу», що дає змогу використовувати перероблені верхні шари старого дорожнього покриття і, таким чином, скоротити витрати на нові природні матеріали, зокрема, щебінь, піщано-щебеневі суміші і пісок та їх доставку до місця виконання робіт (застосування такої технології застосовано на автомобільній дорозі Н-09 Мукачево – Рахів – Богородчани – Івано-Франківськ – Рогатин – Бібрка – Львів)¹⁷³ та будівництва доріг на основі більш економічно вигідних типів покриття, як, наприклад, будівництво бетонних доріг.

Таким чином, для якісного, продуктивного та ефективного управління діяльністю підприємств транспортної галузі регіону доцільно застосовувати сучасні інформаційні технології, тому що вони забезпечують конкурентні переваги для підприємства, є однією з умов успішної діяльності на ринку транспортних послуг, дозволяють весь час підвищувати рівень співпраці і комунікацій з клієнтами, постачальниками, партнерами, посередниками тощо в єдиному інформаційному просторі з синхронізованими потоками.

Висновки до розділу 5

1. Сформовано організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, який передбачає сукупність заходів, методів і відповідних інститутів, що забезпечують реалізацію інноваційного потенціалу транспортної галузі регіону; включає організаційний та економічний блоки, систему забезпечення, функціональну і цільову системи, які сприяють ефективності управління та конкурентоспроможності транспортної галузі.

2. Доведено, що основною детермінантною організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень є використання управлінських та фінансових інструментів, дія яких забезпечує активізацію інноваційних процесів. Однією з сучасних логістичних концепцій транспортування вантажів є мультимодальні перевезення, що забезпечують організаційно-технологічну взаємодію різних видів транспорту, координацію та синхронізацію процесів транспортно-логістичного обслуговування, а також партнерські відносини між усіма учасниками ланцюга доставки вантажів «від дверей до дверей» на вигідних умовах.

3. Визначено, що логістичний менеджмент як інтегрований підхід до управління на засадах логістики, дає змогу здійснювати процеси управління транспортною галуззю регіону не ізольовано від інших підприємницьких структур, а у ланцюгу поставок, завданням якого є задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах. Використовуючи функції логістичного менеджменту, транспортні підприємства займають певне місце у структурі ланцюга поставок, тим самим забезпечивши свою діяльність конкурентними перевагами, які можна отримати на основі ефективно розробленої логістичної стратегії та обґрунтованих тактичних, операційних завдань розвитку.

4. Запропоновано використання державно-приватного партнерства у транспортну галузь, яке передбачає чітке розмежування участі держави та приватного сектору у процесах проектування, фінансування, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури. Взаємодія органів державної та місцевої влади, суб'єктів господарювання при формуванні інноваційної політики характеризується координацією діяльності всіх органів влади, регіональних центрів з питань економіки, інноваційної та інвестиційної політики, а також спільна робота із громадськими організаціями. Реалізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через фінансове забезпечення з місцевих бюджетів.

5. Запровадження механізму державно-приватного партнерства при діяльності транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень сприятиме проектуванню та будівництву сучасних економічних і екологічних суден-контейнеровозів; проектуванню та створенню мережі контейнерних терміналів; розвитку мультимодальних перевезень та управління реалізацією зовнішньоекономічних контрактів; залученню до корпоративної участі у зовнішньоекономічній діяльності приватного сектору, фізичних осіб та органів місцевого самоврядування регіону.

6. Встановлено, що інвестиційний клімат транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень формується під дією чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру. До об'єктивних належать територіальні переваги та ресурсний потенціал регіону, соціально-економічні особливості інвестиційної привабливості регіональної економіки та транспортної системи, основні напрями структурної трансформації економіки, бюджетно-фінансова самодостатність регіону, рівень міжрегіональних і внутрішньо регіональних транспортно-економічних зв'язків та транспортна освоєність території. Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з визначенням пріоритетних видів транспорту та сфер інвестування, характером дій місцевої влади, спрямованих на створення

сприятливого інвестиційного клімату, достовірністю інформації про підприємницькі можливості та ризики в регіоні.

7. В процесі дослідження доведено, що з метою забезпечення уніфікації транспортно-логістичної інфраструктури доцільно: створити умови для розвитку портових складських потужностей; сформувати мережі логістичних центрів, які будуть пропонувати різні міжнародні логістичні послуги для підвищення ефективності ланцюгів поставок; забезпечити спільне планування реалізації проектів на національному, регіональному та місцевому рівнях; зосередження уваги на взаємодії вузлів вантажопотоку для кращого планування та інтеграції між існуючими вузлами; виносити на обговорення державними органами, бізнес-товариствам та громадським організаціям, науковій спільноті стратегію розвитку транспортно-логістичних центрів в регіоні та програму формування транспортно-логістичної інфраструктури.

8. Запропоновано використання інтегрованих транспортних систем, що надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан і положення у просторі об'єктів в режимі реального часу.

Результати дослідження, висвітлені в данному розділі, опубліковані у працях [196, 198, 200, 208, 209, 214, 215, 222, 228].

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і запропоноване нове вирішення актуальної наукової проблеми, що полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і наданні практичних рекомендацій щодо формування інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень та стратегії його реалізації. Це дозволило зробити такі висновки концептуального, методологічного і науково-практичного характеру:

1. Доведено, що ефективним напрямом функціонування транспортної галузі регіону є перехід на інноваційний тип розвитку, який ґрунтується на постійному оновленні, вдосконаленні, модернізації всіх складових соціально-економічної системи та форм їх взаємодії. У теоретичному аспекті кардинальних змін в транспортній галузі можливо досягнути при створенні та впровадженні системи мультимодальних перевезень на основі використання сучасних технологій перевізного процесу, організаційно-технічних рішень, побудованих на концептуальних положеннях логістичного управління. Транспортну галузь регіону в системі мультимодальних перевезень визначено як складну міжгалузеву систему управління, яка представляє собою сукупність транспортних засобів, підприємств і організацій, інфраструктурне забезпечення та спрямована на задоволення потреб суб'єктів господарської діяльності у перевезеннях вантажу, що одночасно виконується декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором в межах певної територіально-адміністративної одиниці. Виокремлено ознаки трактування дефініції «транспорт»: галузь національної економіки, що має своїм призначенням перевезення вантажів та пасажирів; процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі, тобто транспортування; вид людської діяльності або спеціальність; комплекс транспортних засобів, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів.

2. Під інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень необхідно розуміти процес спрямованої закономірної зміни стану соціально-економічної системи, джерелом якого є науково-технічні, організаційно-комунікаційні, фінансово-економічні інновації, що створюють якісно нові можливості для одночасного перевезення вантажу декількома видами транспорту під відповідальністю одного оператора за єдиним договором на ринку транспортних послуг з метою забезпечення задоволення потреб споживачів та підвищення конкурентоспроможності галузі у мінливому середовищі з урахуванням специфічних регіональних особливостей певної території. Сформовані нами ознаки класифікації «інновацій» (характер потреб, що задовольняються; предмет і сфера застосування; міра радикальності; причини виникнення; місце і роль в процесі виробництва; масштаб поширення) визначають такі характерні їх риси, як: ефективна зміна об'єкту, процесу; практичний результат з точки зору діяльності суб'єкта господарювання; виробнича технологія організація виробництва, управління як предмет змін; засіб реалізації цілей розвитку суб'єкта, результатом чого є підвищення ефективності його діяльності.

3. Авторське бачення моделі інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень обґрунтовано на основі досвіду європейських країн і полягає в формуванні дієвого механізму системи управління, яка використовуючи логістичний підхід, направлена на задоволення потреб споживачів у транспортних послугах, підвищення конкурентоспроможності галузі шляхом запровадження організаційно-технічних та технологічних рішень адміністративного і комерційного характеру, що істотно поліпшують структуру, якість транспортних послуг, забезпечують ефективне функціонування транспортної галузі певної території. Запропонована класифікація факторів впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень в розрізі зовнішніх і внутрішніх факторів забезпечує розробку та

впровадження науково обґрунтованої структурної організації раціональної побудови системи управління галуззю.

4. Запропонований інструментарій аналізу інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень дає змогу розрахувати ефект від впровадження організаційно-управлінських інновацій і ґрунтується на використанні критеріїв, кількісних і якісних показників, сукупності коефіцієнтів (коефіцієнт рангової кореляції Кендала, коефіцієнт рангової кореляції Спірмена, які відображають інтегральну оцінку ефективності діяльності суб'єктів транспортної галузі регіону; коефіцієнт Енгеля, коефіцієнт Успенського, коефіцієнт Гольца, які показують забезпеченість регіону шляхами сполучення, обсягами виробництва продукції тощо), що характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу. Використання системи факторів впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі регіону дозволить оцінювати інформацію щодо прийняття рішень про впровадження інновацій в розвиток транспортної галузі регіону та надати комплексну оцінку інноваційної діяльності галузі при значному скороченні інвестицій в умовах сьогодення.

5. Концептуально визначено, що при формуванні методологічного базису оцінки аспектів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень необхідно враховувати принципи дослідження інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, які нами згруповано в три групи: концептуальні (цільової спрямованості; системності; комплексності; синергетичності; динамічності; синхронізації), інструментальні (випереджувальної дії; ієрархічної взаємодії; соціологізації та екологізації; вмотивованості; організаційної взаємодії), специфічні (єдності інтересів; рефлексії; інтелектуалізації). Управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону доцільно розглядати як діяльність суб'єктів (держави, регіональних органів влади,

транспортних підприємств), що направлена на процес зміни стану транспортної галузі за допомогою інновацій (технологій, управлінських і організаційних рішень тощо) з метою задоволення потреб споживачів транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі певної території (регіону).

6. Запропоновано конструктивну модель стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень, яка передбачає створення конкурентного ринку транспортних послуг та формування ефективної транспортної системи регіону, здатної задовольняти потреби споживачів у перевезеннях вантажів, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортні витрати у ланцюгу перевезень, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля. Механізм інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень нами розглядається як сукупність організаційно-економічних інструментів та фінансових методів для реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень, метою якої є забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень та задоволення потреб споживачів транспортних послуг на засадах інноваційного розвитку на регіональному рівні.

7. В процесі дослідження визначено, що протягом 2010-2018 рр. показники обсягів перевезення вантажу і вантажообігу за усіма видами транспорту регіонів та України в цілому скоротились, показники економічної ефективності інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі знизились. На практиці досить часто перевезення вантажів одним видом транспорту стає неможливим і вимагає залучення інших видів, що спонукає до планування транспортних процесів на різних видах транспорту, переходу на інформаційно-логістичні методи обслуговування. Нерозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації підприємств транспортної галузі в

системі мультимодальних перевезень, а державне регулювання є недостатньо дієвим.

8. За результатами моніторингу інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень встановлено, що ефективному управлінню інноваційними процесами на підприємствах транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень перешкоджає низка проблем: удосконалення правової бази в сфері забезпечення інноваційного розвитку суб'єктів господарювання; недостатній обсяг державного фінансування інновацій в транспортну галузь; відсутність умов для проведення досліджень і подальшої реалізації інновацій у закладах вищої освіти та на підприємствах за принципами бізнес-інкубаторів; створення умов для формування транспортної інфраструктури тощо. Доведено, що для ефективної роботи підприємств транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень необхідно активізувати інноваційну діяльність, спрямовану на підтримку стратегічних змін у галузі, створення та удосконалення системи комунікацій, спрямовану на покращення надання транспортних послуг споживачам, формування інноваційної організаційної структури управління.

9. Вдосконалення інституційного середовища транспортної галузі на регіональному рівні доцільно спрямувати на: розвиток організаційно-економічного підґрунтя для інвестиційної діяльності у сфері транспорту; формування транспортної, інформаційної та митної інфраструктури; удосконалення системи безпеки діяльності підприємств транспорту; забезпечення сприятливих умов для налагодження тісної співпраці компетентних центральних і регіональних органів влади з представниками приватних структур з метою впровадження спільних стратегічних дій щодо розвитку транспортної галузі України; розробку бази електронної документації для обслуговування вантажних потоків і супутникових радіонавігаційних систем; забезпечення відповідних умов для розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень; впровадження технологій

щодо спрощення та прискорення процесів транспортування вантажів; модернізацію матеріально-технічної бази транспортної галузі для зменшення енергозатратності та мінімізації негативного впливу транспорту на навколишнє середовище. Це забезпечить активізацію інвестиційної діяльності у сфері транспорту регіону; підвищить якість транспортних послуг; забезпечить модернізацію матеріально-технічної бази всіх видів транспорту; сприятиме розвитку транспортної інфраструктури; розширить можливості для участі перевізників на вітчизняному і міжнародному ринку транспортних послуг; активізує розвиток мультимодальних перевезень; мінімізує негативний вплив транспорту на довкілля тощо.

10. Запропонована модель стратегії реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень у вигляді транспортно-логістичного кластера дозволить при раціональному використанні транспортного потенціалу регіону вирішити питання інноваційного розвитку транспортної галузі за рахунок скорочення сукупних логістичних витрат в дистрибуції при перевезенні вантажу на основі оптимізації логістичних схем доставки. Визначено, що діяльність транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень сприятиме удосконаленню організації перевезень, забезпеченню комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг, створенню умов для розвитку системи мультимодальних перевезень, зниженню екологічного навантаження на навколишнє природне середовище.

11. Розроблений організаційно-економічний механізм реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень: спрямований на впровадження управлінських рішень в сфері перспективної інноваційної політики галузі; сприятиме забезпеченню ефективної взаємодії держави, науки, бізнесу з метою створення сприятливих умов для здійснення інноваційної діяльності; дасть змогу врахувати взаємозв'язки між усіма учасниками, забезпечуючи раціональне використання інноваційного потенціалу і регіональних особливостей,

отримання синергетичного ефекту контрактних відносин та сукупних капіталовкладень.

12. Доведено, що використання механізму державно-приватного партнерства забезпечить подолання суперечностей між державними та приватними інтересами і створить підґрунтя для залучення знань і досвіду управління. Відповідно до договору про державно-приватне партнерство запропонований транспортно-логістичний центр мультимодальних перевезень має діяти на засадах концесії, функціонування якого фінансується як державою (морські порти, залізниця), так і відповідними територіальними громадами – суб'єктами господарювання (приватний сектор).

13. Визначено, що модернізація транспортно-логістичної інфраструктури сприяє зниженню суми транспортних витрат та підвищує продуктивність використання інших факторів виробництва. Інтегровані транспортні системи надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Впровадження та використання інтегрованих транспортних систем забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажопотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адаменко О. А. Концептуальні засади інноваційного розвитку підприємств. Наукові праці Національного ун-ту харчових технологій. 2010. № 35. С. 5-10.
2. Алексієв В. О. Управління розвитком транспортних систем: монографія. Харків : ХНАДУ, 2008. 268 с.
3. Андрощук Г. О., Жиляєв І. Б., Чижевський Б. Г., Шевченко М. М. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів. К: Парламентське вид-во, 2009. 632 с.
4. Андрощук Г.О., Давимука С.А., Федулова Л.І. Національні інноваційні системи: еволюція, детермінанти, результативність : монографія. К .: Парламентське видавництво, 2015. 512 с.
5. Андрушків Б.М., Кузьміна О.Є. Основи менеджменту: навчальний посібник. Львів: Світ, 1995. 294 с.
6. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия: монография. М. : [б.и.], 1999. 612 с.
7. Аранчій В. І., Перетятко І. В. Зовнішньоекономічна безпека України в контексті міжнародної інтеграції // Вісник Полтавської державної аграрної академії. 2012. № 2. С. 150-161.
8. Арженовский В.И. Региональный рынок: воспроизводственный аспект: монография. Нижний Новгород: БИ, 1997. С. 220.
9. Асиметрія ринків транспортних послуг: теоретичні основи визначення та управління : монографія. за наук. ред. Буркинського Б.В. ; НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. 266 с.
10. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: учебник. М. : Изд-во «Омега-Л», 2010. 525 с.
11. Афанасьев Н.В., Рогожин В.Д., Рудыка В.И. Управление развитием предприятия: монография. Х.: Издательский Дом «ИНЖЕК», 2003. 184 с.
12. Бажал Ю. М. Знаннєва економіка – економіка

конкурентоспроможності. Інформаційне суспільство. Шлях України. К.: Б-ка інформ. сус-ва, 2004. С. 219-224.

13. Базилінська О.Я. Інвестиційна політика в галузі регіонального транспорту. Наукові записки. Економічні науки. 2005. С. 80-84.

14. Балабанова Л.В., Холод В. В. Маркетингове управління конкурентоспроможністю підприємств: стратегічний підхід: монографія. Донецьк: ДонДУЕТ, 2006. 294 с.

15. Баранчєєв В.П., Мєслєннїкова Н.П., Мїшин В.М. Управление инновациями: учебник. М.: Юрайт, 2012. 711 с.

16. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни : монографія. Д. : Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. 264 с.

17. Бережний А.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності морського порту регіону: методологія формування та інструментарій реалізації. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2014. №2 URL: <http://mmi.fem.sumdu.edu.ua>

18. Бібїк Н.В. Моделі регіонального розвитку: теоретичні аспекти й особливості використання. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Vdnuet

19. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ. 2006. 176 с.

20. Біла книга – транспорт. URL: <http://www.tur.org.ua/sites/default/files>

21. Благодєтєлєва-Вовк С.Л. Про суть понять «економічний розвиток» та «економічне зростання». URL: <http://www.e2000.kyiv.org/biblioteka>

22. Близнюк Т.П. Вплив циклічності розвитку економіки на інноваційну діяльність підприємства: монографія. Харків: ФОП Александрова К. М., 2008. 352 с.

23. Блудова С.Н. Региональные кластеры как способ управления внешнеэкономическим комплексом региона. Вестник СевКавГТУ. серия «Экономика». 2004. №2 (13). С. 142-148.

24. Богатирьов І.О. Ефективність розвитку підприємства. Формування ринкових відносин в Україні. 2006. № 8. С. 79-84.

25. Богашко О.Л. Управління регіональним інноваційним розвитком: питання теорії та практики. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2015. Вип. 3. С. 25-29.

26. Богдан Н.Н., Климова Т.В. Управление социальным развитием организации: учебное пособие. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2007. 204 с.

27. Богомазов В. А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями. СПбГИЭА. СПб., 1997. 248 с.

28. Богомолова Н.І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: монографія. Ніжин: «АспектПоліграф». 2009. 240 с.

29. Божидарнік Т.В., Божидарнік Н.В. Світовий досвід створення інноваційної інфраструктури. Економічний форум : наук. журн. Луцьк : РВВ ЛНТУ, 2011. № 2. С.54-61.

30. Бойко Є.О., Журавська А.Є. Принципи формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Вип. 9. Ч. 1. С. 187-190.

31. Бойко К.К. Теоретичні основи механізму інноваційного розвитку підприємств регіону. Вісник соціально-економічних досліджень. 2013. Вип. 2 (49). Ч. 1. С. 14-18.

32. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. Ефективна економіка. 2010. № 6. С. 28-35 URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=241>

33. Боняр С.М. Валявська Н.О. Зацікавленість підприємств у підвищенні конкурентоспроможності внутрішніх водних шляхів України. Водний транспорт. 2015. № 2 (23). С. 97-103.

34. Боняр С.М., Корнійко Я.Р. Аналіз роботи морських торговельних портів України. URL: <http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal>

35. Боняр С.М., Корнійко Я.Р. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Економіка та держава. 2012. № 3. С. 32-35.
36. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. Державне управління: теорія і практика. 2011. № 2. С. 45-52.
37. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. Економіст. № 9. 2012. С. 50-54.
38. Брохун Н.С., Бонь М.М. Поняття логістики як інструмента управління підприємством. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2013. Вип. 3(27). С. 19-34.
39. Бутко М.П., Іванова Н.В. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону: монографія. Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2010. 312 с.
40. Валовий регіональний продукт. Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2008>.
41. Василенко В. А. Организационно–циклическая и структурно-функциональная модели развития организации. Культура народов Причерноморья. 2011. №232. С. 100-107.
42. Василенко В.О., Ткаченко Т.І. Стратегічне управління підприємством : навч. посіб. К. : Центр навч. л-ри, 2004. 400 с.
43. Васильев В. І., Ильясов Б. Г. Интеллектуальные системы управления. Теория и практика. М. : Радиотехника, 2009. 392 с.
44. Васильев О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: монографія. Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.
45. Вахович І.М., Денисюк Г.Л. Концептуальні засади інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку регіону. Актуальні проблеми економіки. 2011. № 1(115). С. 138-144.

46. Вахович І. М., Лакатош І. М. Сутність асиметрії регіонального розвитку. Економічні науки. 2008. №5 (18). Ч.1. С. 61-66.
47. Великий тлумачний словник сучасної української мови. К.: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2001. 186 с.
48. Верланов Ю. Ю., Нетудихата К. Л. Регіональна динаміка, нерівномірність та економічне зростання. URL: <http://bibl.kma.mk.ua/pdf/naukrasi/economy>.
49. Висоцька І.Б. Визначення пріоритетів інноваційного розвитку промисловості України. Проблеми науки. 2004. № 3. С. 23-27.
50. Відякіна М. Інституційні аспекти трансформації спільної транспортної політики ЄС. Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія: Економічні науки. 2014. Вип. 44. Ч. 1. С. 26-33.
51. Вікіпедія – Вільна енциклопедія. URL: <http://uk.wikipedia.org>.
52. Войнаренко М.П. Кластери в інституційній економіці: монографія. Хмельницький: ХНУ, 2011. 502 с.
53. Войт С.М., Завгородній К.В. Стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її регіонів. Глобальні та національні проблеми економіки: електронне наукове фахове видання. 2015. Вип. 8. С. 730-732. URL:<http://www.global-national.in.ua/archive/8-2015/155.pdf>
54. Волков О. І., Денисенко М. П., Герчан А. П. Інноваційний розвиток промисловості України: монографія. К. : КНТ, 2006. 648 с.
55. Воловельська І.В. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту: автореф. дис. ... к. е. н.: 08.00.04 ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. Х., 2008. 20 с.
56. Волошин В.В., Григорович М.В., Коценко Е.Ф. Транспортная система региона. АН УССР. Ин-т геофизики им. С.И. Субботина. Отд-ние географии. К.: Наук. думка, 1989. 206 с.
57. Волощук В.Р. Механізми активізації інноваційного розвитку. Інноваційна економіка. 2019. № 7-8 (81). С. 27-33.
58. Гадзевич О., Матвійчук І. Методика аналізу та оцінки інноваційної

діяльності підприємства. Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. 2017. № 3. С. 100-106.

59. Галица И. А. Система стимулирования инноваций. Фондовый рынок. 2008. № 31. С. 18-21.

60. Ганущак Л.М. Шляхи використання зарубіжного досвіду управління інноваційним потенціалом підприємств в Україні. Актуальні проблеми економіки. 2006. № 4(58). С. 135-142.

61. Гапоненко А.Л., Панкрухин А.П. Стратегическое управление : учебник для студ. ВУЗов. М. : Изд-во «ОМЕГА-Л», 2006. 464 с.

62. Гаценко Л.В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стан та перспективи розвитку. Водний транспорт. 2016. №2 (24). С.152-161.

63. Гвишиани Д.М. Организация и управление. избр. Труды по философии, социологии и системному анализу. под ред. Ю.С. Попкова, В.Н. Садовского, А.А. Сеитова. М. : Канон РООИ «Реабилитация», 2007. 672 с.

64. Герасимчук З. В., Рудь Н.Т. Інноваційна інфраструктура регіону: методологія формування і розвитку. Актуальні проблеми економіки. 2010. № 3. С. 197-207.

65. Гладинець Н.Ю. Концептуальні засади формування механізму регулювання інноваційної діяльності в регіоні. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка. 2011. Спецвипуск 33. Ч. 1. С. 74-79.

66. Гладич М. Роль інвестицій в морські торговельні порти України. Вісник ТНЕУ. 2011. № 5-1. С. 48-52.

67. Голотюк М.В. Інтелектуальні транспортні системи в управлінні перевезення вантажів. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. 2018. Вип. 192. С. 241-247.

68. Гончарова В.М. Управління ризиками в логістиці: навчальний посібник. Львів : «Магнолія 2006», 2012. 253 с.

69. Горбаченко С.А. Методичні засади формування конкурентних переваг морських портів Одеського регіону. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія: Економічні науки. 2015. № 1 (78). С. 131-138.

70. Гордійчук І.С. Сек`юритизація як інноваційний метод фінансування проектів державно-приватного партнерства в Україні. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe

71. Горіна Г.О. Діалектика поняття «розвиток підприємства». Причорноморські економічні студії. Серія: Економіка та управління підприємствами. 2016. Вип. 8. С. 123-126.

72. Горлач М. І. Сучасні теорії всесвіту. Філософія: підручник. URL: <http://ellib.org.ua/books/philosophy/fil4/index.html>

73. Грабельников В.А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи. Актуальні проблеми державного управління. 2007. № 2 (40). С. 1-8.

74. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: учебник для вузов. М.: ГУ ВШЭ, 2004. 495 с.

75. Гребенник Н. Г. Основы реализации кластерной концепции в морехозяйственной деятельности. URL: <http://www.osmu.odessa.ua/publishing>

76. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. Проблеми економіки. 2015. № 1. С. 255-260.

77. Гриценко Л. Л. Науково-методичний підхід до оцінювання ризиків інноваційних проектів державно-приватного партнерства. Маркетинг та менеджмент інновацій. 2015. №1. 259 с.

78. Гудима Р.Р. Оцінка базового рівня транспортної забезпеченості прикордонного регіону. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2013. Вип. 4 (102). С. 75-83.

79. Гурч Л.М., Ченчик А. М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. Логістика. 2008. № 633. URL: <http://www.nbu.gov.ua>

80. Данільєва Ю.Г. Інтеграція України до ринку транспортних послуг країн ЄС. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2017. № 3. С. 41-45.

81. Данилишин Б. М., Шостак Л. Б. Устойчивое развитие в системе природно-ресурсных ограничений. К., 1999. 220 с.

82. Данилків Х.П., Горбова Х.В., Побурко О. Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. Науковий вісник НЛТУ України. 2018. Т. 28. № 4. С. 31-35.

83. Дашкуєв М.А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в Європейський субрегіональний простір. Бізнес Інформ. 2015. № 5. С. 133-140.

84. Дейнека О.Г., Руссова К.А., Михалко А.В. Теоретичні підходи до процесу управління підприємством. Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. 2013. Вип. 135. С. 143-147.

85. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : монографія. О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. Херсон : ФОП Грінь Д. С., 2014. 442 с.

86. Дикань В. Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему. Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. 2008. № 24. С. 11-13.

87. Дикань В.Л., Кузьменко А.В. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 51. С. 9-15.

88. Директива ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами. URL:<http://www.transport-ukraine.eu/docs>

89. Доценко О. Ю. Рівень інноваційного розвитку регіонів України та фактори, які його формують. Економічний вісник Національного гірничого університету. Серія : Економіка регіонів. 2010. № 4. С. 25- 35.

90. Друкер П. Практика менеджмента. М. : Просвещение, 2000. 711 с.

91. Дубовик Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2012. № 4 (41). С. 166-185.

92. Егоров П.В., Шакура О.А. Синтез механізмів управління інноваційним розвитком промисловості України: монографія. Донецьк: ООО «Юго-Восток, ЛТД», 2009. 168 с.

93. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф». 2009. 240 с.

94. Екологічно чисті автомобілі і альтернативні види палива. URL: <http://avtosovet.com.ua/remontavto/ekologichno-chisti-avtomobili-ialternativni-vidi-paliva/>.

95. Економічна енциклопедія : у 3-х т. / [уклад. Б. Д. Гаврилишин, О. А. Устенко та ін., ред. С. В. Мочерний]. Т. 2. К. : Академія, 2001. 848 с.

96. Ефремов В. С. Стратегическое планирование в бизнес-системах. М. : Финпресс, 2001. 250 с.

97. Спіфанова І.Ю. Аналіз фінансового забезпечення інноваційної діяльності вітчизняних підприємств у сучасних умовах. Вісник національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2012. № 722. С. 65-70.

98. Єрмак С.О. Інновації в транспорті: зарубіжний досвід. Торгівля і ринок України. 2016. Вип. 1 (39-40). С. 73-79.

99. Жуковський М.О. Оцінка конкурентоспроможності підприємств аграрного сектора економіки. Актуальні проблеми економіки. 2007. № 9 (75). С. 46-53.

100. Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

101. Забродский В. А., Кизим Н.А. Развитие крупномасштабных экономико-производственных систем: монография. Харьков: Бизнес Информ, 2000. 72 с.

102. Закон України «Про автомобільний транспорт» зі змінами та доповненнями від 11.09.2019 № 54-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

103. Закон України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій» зі змінами та доповненнями № 766-VIII від 10.11.2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/143-16>.

104. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: https://kodeksy.com.ua/pro_derzhavno-privatne_partnerstvo.htm

105. Закон України «Про залізничний транспорт» зі змінами та доповненнями від 02.10.2018 № 2581-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96>.

106. Закон України «Про інвестиційну діяльність» зі змінами та доповненнями № 155-IX від 03.10.2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>.

107. Закон України «Про інноваційну діяльність» зі змінами та доповненнями № 40-IV від 05.12.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15>.

108. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

109. Закон України «Про наукову та науково-технічну діяльність» зі змінами та доповненнями №524-IX від 04.03.2020р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/848-19>.

110. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» зі змінами та доповненнями № 3715-VI від 05.12.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17>.

111. Закон України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» зі змінами та доповненнями № 5460-VI від 16.10.2012р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/991-14>.

112. Закон України «Про транспорт» зі змінами та доповненнями № 2704-VIII від 25.04.2019 р. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94>.

113. Звонков В. В. Теоретические основы эксплуатации транспорта. Л.: ИС АРАН, 1949–1950 гг. 160 с.

114. Згуровський М. З. Системна методологія передбачення: монографія. К. : Politekhnic, 2001. 45 с.

115. Зіновчук Н.В. Екологічна політика в АПК: економічний аспект. Львів: Львівський держ. аграр. ун-т, ННБК «АТБ», 2007. 394 с.

116. Зінько Н. Інструменти стимулювання інноваційної діяльності (на прикладі Індії, Ірландії, Сінгапуру, Фінляндії, Японії). Регіональна економіка. 2006. № 4. С. 220-226.

117. Зянько В.В. Інноваційне підприємництво: сутність, механізми і форми розвитку: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ, 2008. 397 с.

118. Іваницька О.В., Рощина Н.В., Сербул Р.С. Транспортна задача лінійного програмування. Агросвіт. 2015. № 14. С. 35-40.

119. Іванов С.В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. Економічний вісник Донбасу. 2018. № 1(51). с. 15-22.

120. Іванов Г.С. Основні фактори впливу на стратегічний розвиток морських портів України на сучасному етапі розвитку. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2018. Вип. 6. С. 57-61.

121. Іванов С.В., Харазішвілі Інноваційні фактори розвитку транспортної системи України. Вісник економічної науки України. 2017. № 2. С. 47-55.

122. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи: навч. посібник. Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. 278 с.

123. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: навчальний посібник. К.: Видавничий дім «Княгиня Ольга», 2005. 324 с.

124. Ільїн В.В., Кулагін Ю.І. Людина і світ : навч. посібник. К.: КНТЕУ, 2003. 283 с.

125. Ілюхіна В. В. Проблема впровадження інноваційної моделі розвитку економіки України. Економіка. Серія: Економіка і право. 2015. Вип. 27. С. 27-34.

126. Інновації в галузі транспорту. URL:<http://www.ibm.com/ibm/ideasfromibm/ru/transportation/index1.html>.

127. Інформаційні технології та системи в транспортній логістиці. URL: <http://alvan-un.ru/tekhnika-i-tekhnologiji/245-informacijnitexnologii-ta-sistemi-v-transportnij-logisticichastina-2.html>

128. Іртищева І.О., Мінакова С.М. Види, цілі і процес формування програми змін в логістичній системі. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 3. С. 155-161.

129. Іртищева І.О., Мінакова С.М., Христенко О.А. Структура транспортно-логістичної системи України. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. № 4. С. 146-149.

130. Іртищева І. О., Стройко Т. В. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України. Збірник наукових праць НУК. Миколаїв: НУК, 2014. № 1(451). С. 12-16.

131. Казанська О.О., Геращенко А.С. Інформаційне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури національної економіки. Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»: Зб. науков. праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 7 (26) Частина 4. 2010. С. 156 – 171.

132. Казанский Н. Н., В. С. Варламов, В. Г. Галабурда Экономическая география транспорта: учебник для вузов. М.: Транспорт, 1991. 280 с.
133. Канторович Л. В., Паесон Н. В. Транспорт в системе народного хозяйства (планово-экономические проблемы). М.: Наука, 1980. 111 с.
134. Капліна А.С. Поняття «розвиток» у категоріальному апарату теорії розвитку. Економіка. Менеджмент. Підприємництво. 2012. № 24(2). С. 57-63.
135. Карий О.І., Подвальна Г.В. Логістична інфраструктура України у світових рейтингах. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Проблеми економіки та управління. 2017. № 873. С. 41-49.
136. Качан Є. П., Ковтонюк М. О., Петрига М. О. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу). За ред. Є. П. Качана. К.: Вищ. шк., 1997. 365 с.
137. Кваша О.С. Інноваційний розвиток економіки України: світовий досвід та рекомендації для України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. Вип. 6. Ч. 1. С. 150-154.
138. Келм В.Ж., Михайлов А. П., Шведовський В. А. О пределах инновационных заимствований. Социология: НМ, 2001. № 13. С. 114-122.
139. Кирлик Н.Ю. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент. 2016. Вип. 22. С. 98-101.
140. Коваленко О.В. Проблемні аспекти становлення інноваційної системи України в контексті теорії технологічного розвитку. Ефективна економіка. 2015. № 3. С. 31.
141. Коваль В.В., Котлубай В. О., Горбаченко С.А. Стан та особливості удосконалення механізмів регулювання портової галузі України. Економіка і суспільство. Серія: Економіка та управління національним господарством. 2018. Вип. 16. С. 144-149.
142. Ковальчук С.В. Маркетингові стратегії інноваційного розвитку промислових підприємств : автореф. дис. д-ра екон. наук : 08.00.04 ;

Хмельницький: ХНУ, 2013. 39 с.

143. Козлов В. С. Діагностика і оцінка сегментів транспортного потенціалу регіону. Економіка розвитку. 2013. № 4 (68). С. 27- 32.

144. Колоколов В.А., Аньшин В.М., Шелюбская Н.В., Кудинов Л.Г., Дагаев А.А. Инновационный менеджмент. Концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития. М.: Дело, 2007. 584 с.

145. Комбіновані системи перевезень вантажів. Їх переваги та недоліки. URL: <http://studopedia.org/14-50364.html>.

146. Комеліна О.В. Інноваційні механізми реалізації стратегії розвитку регіону. Наукові праці КНТУ. Економічні науки. 2009. Вип. 15. с. 45-50.

147. Комчатних О.В. Інноваційний розвиток транспортної системи України. Пріоритетні напрями формування інноваційної моделі розвитку економіки постсоціалістичних країн: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Черкаси, 2016 р.). Черкаси: ЧНУ імені Богдана Хмельницького, 2016. С. 27-28.

148. Комчатних О.В. Фінансування інноваційного розвитку транспортних підприємств України. Глобальні та національні проблеми економіки: електронне наукове фахове видання. 2018. Випуск 22. С. 402-407. URL: <http://www.global-national.in.ua/archive/22-2018/78.pdf>

149. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. URL: <http://ci.uz.gov.ua/org/un/conv80comb>

150. Коновалова Н.І. Методика соціальних та економіко-географічних досліджень. Чернівці: Рута, 1998. 88 с.

151. Контейнерний каботаж – майбутнє річкової логістики. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti>

152. Копитко В. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України. URL: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1613/1/9kopyt.pdf>

153. Копитко В.І., Копитко О.В. Напрямки розвитку транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС. Проблеми економіки транспорту. 2018. Вип. 15. С. 84-92.

154. Корнійко Я.Р. Застосування державно-приватного партнерства при формуванні мультимодального транспортно-логістичного центру. Socio-economic aspects of economics and management: collection of scientific articles published on the results of the International scientific and practican conference (24.01.2015 p.). Vol. 1. Aspekt Publishing, Taunton, MA, United States of America, 2015. P. 183–185.

155. Коротков Э. М. Концепция менеджмента : учеб. пособие для студентов. М.: ДеКА, 1996. 301 с.

156. Коюда П.М., Шейко І.А. Ефективність економічної діяльності підприємств: теорія та практика: монографія. Х.: Компанія СМІТ, 2013. 332 с.

157. Кравченко О. П., Медведєв Є. П. Методика діагностики функціонування регіональної транспортно-логістичної системи. Автомобіль і електроніка. Сучасні технології. 2013. № 4. С. 48-52.

158. Красовська О.В. Регіональні інноваційні програми як інструмент регіональної інноваційної політики в Україні. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка. 2011. Спецвипуск 33. Ч. 2. С. 118-125.

159. Крыжановский С.В. Методические основы формирования морского кластера в Украине. Экономические инновации. Вып. 32. 2007. С. 130-137.

160. Крупка М.І., Демчишак Н. Б. Сучасна парадигма фінансового регулювання інноваційної діяльності в Україні. Фінанси України. 2017. № 11. С. 47-64.

161. Кузнецова А. Я., Зінько Н. Я., Другов О. О. Удосконалення банківського і небанківського фінансування інноваційної діяльності в Україні: монографія. К. : УБС НБУ, 2009. 175 с.

162. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. Науковий огляд. 2015. № 7 (17). С. 5-18.

163. Кузьминчук Н.В. Інноваційний розвиток як складова формування конкурентоспроможності промислового підприємства: теоретичний аспект.

Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка. 2014. Вип. 2 (43). С. 11-16.

164. Кульман А. Экономические механизмы: монография. М.: Прогресс; Универс, 1993. С. 13-14.

165. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень. К. : Слово, 2010. 464 с.

166. Куцай Н.С. Проблеми дослідження підходів щодо трактування поняття «інноваційний потенціал регіону». URL:<http://vlp.com.ua/node/741>

167. Кучин Б.Л., Якушева Е.В. Управление развитием экономических систем: технический прогресс, устойчивость. М.: Экономика, 1990. 158 с.

168. Лагодієнко В.В., Машканцева С.О., Долинська О.О., Богданов О.О. Розвиток регіональної системи маркетингу в сфері транспортних послуг. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2020. № 1. С. 72-77.

169. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции) 3-е изд., ипс. и доп. М. : 2007. 320 с.

170. Лифар В.В. Механізм взаємодії учасників регіонального транспортно-логістичного центру та їх інтереси. Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. 2012. № 9. С. 35-40. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1517>

171. Липський В.В. Особливості розвитку морських портів України як об'єкта інвестування. Причорноморські економічні студії. 2018. Вип. 36. С. 75-81.

172. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія. К.: НАУ, 2002. 248 с.

173. Логотова Т. Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Випуск 2(12). Т. 2. С. 8-14.

174. Лук'янова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка та суспільство: електронне наукове фахове видання. 2018. Випуск 18. С. 166-

172. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/18_ukr/23.pdf
175. Лямец В.И., Тевяшев А.Д. Системный анализ: вступительный курс. Х. : ХНУРЕ, 2004. 448 с.
176. Ляшенко О. Транспорт як об'єкт державного регулювання. Актуальні проблеми державного управління. 2012. Вип. 4. С. 105-107.
177. Майминас Е. Информационное общество и парадигма экономической теории. Вопросы экономики. 1997. № 11. С. 91-95.
178. Макаренко М. В. Методологічні принципи управління конкурентоспроможним регіональним розвитком. Актуальні проблеми економіки. 2011. № 11(125). С. 182-188.
179. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. К.: КУЕТТ, 2003. 478 с.
180. Макаренко М.В., Гойхман І.М. Прогнозні оцінки перевезень вантажів залізничним транспортом України. Збірник наукових праць Державного економікотехнологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». 2011. Вип. 17. С. 106-117.
181. Максимчук О. С. Стратегічні напрямки розвитку підприємств транспортної галузі. Економіст. 2013. № 8. С. 61-63.
182. Малиш Н.А. Державна політика України у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Теорія та практика державного управління. 2013. Вип. 1 (40). С. 180-186.
183. Мамедов О.Ю. Модернизация – девиантная модель экономического роста. Экономический вестник Ростовского государственного университета. 2010. № 1. Том 8. С. 5-12.
184. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз. 2016. Том 24. № 2. С. 92-97.
185. Марінцева К. В. Наукові основи та методи ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія. К.: НАУ, 2014. 504 с.
186. Матвеева А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження): монографія. Х.: ФІНН, 2011.

208 с.

187. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. Державне управління: удосконалення та розвиток: електронне наукове фахове видання. 2010. № 6. С. 25-32. URL: [file:///C:/Users/User/Downloads/Duur_2010_6_8%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Duur_2010_6_8%20(2).pdf)

188. Мацегора О.Ю. Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії соціально-економічного розвитку регіону. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Даля. 2013. № 16 (205). С. 130-133.

189. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону: теорія, методологія, практика: монографія. Миколаїв. ФОП Швець В.М., 2019. 418 с.

190. Машканцева С.О. Умовля устойчивого позиціонування морського транспортного флоту. Вісник Хмельницького національного університету. 2012. № 2. – С. 147-150.

191. Mashkantseva S. Postcrisis restoration of maritime trade (Післякризове відновлення морської торгівлі). Економічні інновації. Зб. наук. праць Інституту проблем ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України. Вип. 50. Одеса: ІПР і ЕЕД НАН України. 2012. С. 146-153.

192. Машканцева С.О. Особливості формування потенціалу національної морської транспортної індустрії. Економіка: реалії часу. 2014. № 5 (15). С. 218-223. URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n5.html>

193. Машканцева С.О. Пріоритети розвитку підрозділів національного судноплавного комплексу. Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту. 2015. Вип. 11. С. 352-360.

194. Машканцева С.О. Обґрунтування вибору напрямків розвитку національного торговельного флоту. Проблеми економіки. Вип. 1. Харків: НДЦІПР НАН України, Видавничий Дім «ІНЖЕК», 2015. С. 190-195.

195. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Український журнал прикладної економіки. 2018. № 4. Том 3. С. 331-336.

196. Машканцева С.О., Ільченко С.В. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства. Економічні науки. 2019. Випуск 202. С. 361-373.

197. Машканцева С.О. Методичні аспекти оптимізації витрат в системі мультимодальних перевезень. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства. Економічні науки. 2019. Випуск 206. С. 305-318.

198. Машканцева С.О. Формування механізмів інноваційного розвитку транспортної системи регіону. Бізнес-Навігатор. 2019. № 6 (55). С. 162-166.

199. Машканцева С.О. Понятійно-категоріальний апарат дослідження системи мультимодальних перевезень регіону. Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва. 2019. № 95. С. 198-205.

200. Машканцева С.О. Логістична інфраструктура як вектор розвитку транспортної галузі регіону. Бізнес-Навігатор. 2019. № 6.1-2 (56). С. 73-77.

201. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки. 2019. № 2. С. 132-140.

202. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Глобалізація як фактор впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки. 2019. № 3. С. 96-105.

203. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Інноваційний розвиток транспортно-логістичної системи як запорука економічної безпеки регіону. Український журнал прикладної економіки. 2019. № 2. С. 123-129.

204. Машканцева С.О., Скляр Л.Б. Інноваційний розвиток транспортної системи регіону: проблеми та перспективи. Український журнал прикладної економіки. 2019. № 1. С. 48-53.

205. Машканцева С.О. Формування та особливості функціонування регіональних транспортно-логістичних центрів. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 3. С. 33-37.

206. Машканцева С.О. Транспортно-логістична система регіону: стан і перспективи функціонування. Український журнал прикладної економіки. 2019. № 3. С. 324-329.

207. Машканцева С.О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в транспортній системі регіону. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 4. С. 5-9.

208. Машканцева С.О. Інформаційні технології системи управління транспортної галузі регіону. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 3. С. 33-37.

209. Машканцева С.О. Державно-приватне партнерство як механізм фінансування транспортної галузі регіону. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки. 2019. № 4. С. 132-140.

210. Машканцева С.О. Економічна діагностика стану та перспективи діяльності підприємств транспортної галузі регіону. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент». 2019. Вип. 3(81), С. 123-129.

211. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент». 2019. Вип. 4 (82), С. 64-69.

212. Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. Бізнес-Навігатор. 2020. №2 (58). С. 41-45.

213. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент». 2019. Вип. 4 (82), С. 64-69.

214. Машканцева С.А. Реализация национальных приоритетов в системе морского транспорта. Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.7. Одеса: ОНМА, 2013. С. 194-203.

215. Машканцева С.О. Перспективи та ризики реформи портового

комплексу України. Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.9. Одеса: ОНМА, 2015. С. 135-136.

216. Машканцева С.О. Динаміка національного зернового ринку та розвиток портової інфраструктури України. Матеріали Х Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.10. Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 168-170.

217. Машканцева С.О. Проблеми організаційного розвитку інноваційного підприємства в системі морської транспортної індустрії. Матеріали ХІ Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.11. Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 277-280.

218. Машканцева С.О. Завдання розвитку морських торговельних портів України в умовах сучасних інтеграційних процесів. Матеріали ХІІ Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.12. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 204-207.

219. Машканцева С.О. Регіональні особливості активізації інноваційного розвитку транспортної галузі. Наука, технології, інновації: світові тенденції та регіональний аспект: збірник матеріалів ІІ Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27-28 вересня 2019 р.). Одеса.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2019. С. 106-107.

220. Машканцева С.О. *Аспекти інноваційного розвитку регіональної транспортної системи*. The Modern Economic Research: Theory, Methodology, Practice: ІІ International Scientific Conference (Kielce, September 27th, 2019). Kielce, Poland: Baltija Publishing. p. 21-23 (0,08 друк. арк.).

221. Машканцева С.О. Мультиmodalьні перевезення в системі зв'язків регіональної транспортної системи. Перспективи розвитку нової економічної системи на державному і регіональному рівнях: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 5 жовтня 2019 р.). К.: Таврійський

національний університет імені В.І. Вернадського, 2019. С. 81-84.

222. Машканцева С.О. Розвиток транспортної системи у формуванні економічної безпеки регіону. Сучасні управлінські та соціально-економічні аспекти розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання в умовах трансформації публічного управління: збірник матеріалів II міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 6 листопада 2019 р.). Одеса.: ДВНЗ «Одеський національний політехнічний університет», 2019. С. 77-79.

223. Машканцева С.О. Ефективний розвиток транспортної системи для формування економічної безпеки регіону. Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку XXI століття: збірник матеріалів VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 15-16 жовтня 2019 р.). Одеса: Одеська національна академія харчових технологій, 2019. С. 182-183.

224. Машканцева С.О. Мультиmodalьні перевезення в розвитку регіональної транспортної системи. Стратегічні пріоритети розвитку економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 3 жовтня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 19-20.

225. Машканцева С.О. Особливості інноваційного розвитку транспортної галузі регіону. "Світ економічної науки. Випуск 18": матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції економічного спрямування (28 листопада 2019 р.). У двох частинах. – Частина 2. - Тернопіль, 2019. С. 111-113. (0,08 друк. арк.).

226. Машканцева С.А. Современные аспекты формирования системы мультиmodalьных перевозок на региональном уровне. Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем: сб. науч. тр. XI Международной научно-практической конференции (г. Гомель, 21-22 ноября 2019 г.). Гомель: ГГТУ им. П. О. Сухого, 2019. С. 69-72.

227. Машканцева С.О. Оптимізація витрат в системі мультиmodalьних перевезень. Модернізація та наукові дослідження: парадигма інноваційного

розвитку суспільства і технологій: матеріали III Міжнародної науковопрактичної конференції (м. Київ, 24–25 січня 2020 р.). К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 97-100.

228. Машканцева С.О. Інвестиційно-інноваційний розвиток транспортної галузі в умовах економічних трансформацій регіону. Суспільство, економіка, право: теорія, методологія, концепції розвитку: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 07-08 лютого 2020 р.). К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 102-104.

229. Машканцева С.О. Інтеграційні аспекти розвитку мультимодальних контейнерних перевезень в Україні. Матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.14. Одеса: НУ «ОМА», 2020. С. 146-150.

230. Мельник Л.І. Сутність інновації та інноваційного розвитку. Актуальні проблеми економіки. 2008. № 12. С. 20-26.

231. Мельник Т.С. Методологічні аспекти маркетингових досліджень попиту і мотивів споживчої поведінки пасажирів залізничного транспорту далекого сполучення. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 62. С. 319-329.

232. Методологічні засади адміністративно-територіальної реформи в Україні: соціально-економічні аспекти. під ред. Б. М. Данилишина. РВПС України НАН України. К.: Основа, 2011. 152 с.

233. Минцберг Г., Альстрэнд Б., Дж. Лэмпел Школы стратегий. СПб. : Питер, 2000. 245 с.

234. Мироненко В.К. Прогноз обсягів перевезень залізничним транспортом на основі аналізу вантажоутворюючих галузей економіки для Львівської залізниці (напрямок Львів–Чоп). Київдніпротранс: електронне наукове фахове видання. 2017. URL:<http://www.kgt.ua/uploads/file/Text.pdf>

235. Михайличенко К.М. Інновацій як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу. Вісник економіки і транспорту промисловості. 2013. № 44. С. 64-70.

236. Михайличенко К.М. Транспортна стратегія у національних інтересах України. Інтеграційні процеси на світових ринках. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2. С. 82-94.

237. Мишко А.М. Державна політика щодо розвитку морських портів України: комунікативний аспект. Економіка та держава. Серія: Державне управління. 2014. № 10. С. 145-148.

238. Мищенко А.П. Стратегическое управление : учеб. пособ. Днепропетровск : ДУЭП, 2003. 261 с.

239. Мірошко В.М. Аналіз та напрями розвитку морських портів України. Регіональна економіка. 2008. № 3. С. 197-203.

240. Моргачов І. Організаційно-економічний механізм управління ефективною діяльністю проектних організацій: монографія. Схід. 2006. № 5. 330 с.

241. Моргунов Е.Г. Организационное поведение: монография. М.: ЮНИТИ, 2004. 167 с.

242. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88-96.

243. Мочерний С.В. Методологія економічного дослідження: монографія. Львів : Світ, 2001. 416 с.

244. Наумова Л. М. Механізми регулювання розвитку морського портового господарства України. Інституційний аспект. Інфраструктура ринку. 2016. Вип. 1. С. 57-60.

245. Наумова Л. М. Стратегічні засади розвитку морських торговельних портів України в умовах активізації міжнародної торгівлі. Інвестиції: практика та досвід. Серія: Економічна наука. 2015. № 3. С. 27-29.

246. Некрасов Н.Н. Региональная экономика: монография. М.: Экономика, 1978. 340 с.

247. Нечаюк Л., Телеш Н. Готельно-ресторанний бізнес : менеджмент. К.: ЦУЛ, 2003. 348 с.

248. Ненно І.М. Стратегія управління морськими торговельними

портами: горизонт, структура, інструменти. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2015. Вип. 2 (36). Том 14. С. 68-78.

249. Никифорок О., Чмирьова Л., Федяй Н. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги. Економіка України. 2015. № 4. С. 45-57.

250. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування. Вісник соціально-економічних досліджень. 2012. Вип. 1 (44). С. 345-350.

251. Новак В. О. Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України. URL:http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm.

252. Образцов В. Н. К вопросу комплексной теории транспорта. Известия АН СССР. Отделение технических наук. М.: Наука, 1945. С. 10-11.

253. Овчар П.А., Голубка С.М. Стратегія розвитку автотранспортної системи: зміст та особливості формування. Економічний вісник. 2018. № 1. С. 102-108.

254. Овчарова Л.П., Бодєко В.П. Зарубіжний досвід фінансових інновацій. URL: <http://sbkeip.kpi.ua/article/view/46084/42213>

255. Олійник Ю.А. Теоретичні засади визначення сутності інноваційних процесів в Україні. Бізнес Інформ. 2014. № 12. С. 182-187.

256. Опарін В. М., Федосов В. М., Юхименко П. І. Публічні фінанси: генеза, теоретичні колізії та практична концептуалізація. Фінанси України. 2017. № 2. С. 110-128.

257. Павленко І.А. Інноваційне підприємництво у трансформаційній економіці України: монографія. К.: КНЕУ, 2007. 248 с.

258. Павлова О. М., Купчак В. Р., Павлов К. В., Лагодієнко В. В. Формування та регулювання регіональних енергетичних систем: теорія, методологія та практика: монографія. Луцьк : СПД Гадяк Жанна Володимирівна, друкарня «Волиньполіграф», 2019. 346 с.

259. Павлов К.В. Наноинновации как фактор повышения эффективности интенсификации производства региона. Часопис економічних реформ. 2016.

№ 3. С. 112-118.

260. Партола А.І. Логістичні кластери як інструмент розвитку транспортно-логістичної системи. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. Вип. 8. Ч. 2. С. 43-45.

261. Пасічник А.М., Мірошніченко С.В., Кущенко Є.С. Удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури та технологій контейнерних перевезень зернових вантажів. Технічний сервіс агропромислового, лісового та транспортного комплексів. 2018. № 14. С. 174-180.

262. Пащенко О.П. Стратегічне управління розвитком підприємства. Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки». 2011. № 2. Т. 2. С. 99-103.

263. Пенькова О.Г. Механізми реалізації інноваційних стратегій розвитку. Інвестиції: практика та досвід. 2011. № 19. С. 16-20.

264. Перру Ф. Экономика X века // 25 ключевых книг по экономике / А. Бейтон, А. Казорла, К. Дало [и др.] ; пер. с фр. Урал : ИТО, 1999. С. 427-448.

265. Питуляк Н. С. Зарубіжний досвід функціонування логістичних центрів. Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу: збірник тез доповідей IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 29 вересня-1 жовтня 2010 р.). Суми: Сумський державний університет. 2010. С. 175-177.

266. Пілюшенко В.Л., Аракелова І.О. Стратегія інноваційного управління сферою послуг на основі маркетингового підходу. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2013. № 4. С.133-142.

267. Пічугіна Ю.В. Кластерний підхід до розвитку транспортної галузі України. Наука молода. 2014. № 21. С. 56-60.

268. Плєскач В. Л., Затонацька Т. Г. Інформаційні системи і технології на підприємствах : підручник. К. : Знання, 2011. 718 с. 36.

269. Побережний Р.О. Сутність стратегічного управління розвитком підприємства в сучасних умовах. Вісник НТУ «ХП». Технічний прогрес і ефективність виробництва. 2010. №. 62. С. 33-40.

270. Повітряний кодекс України зі змінами та доповненнями № 2581-

VIII від 02.10.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

271. Погорєлов Ю.С. Категорія розвитку та її експлєнарний базис. Теоретичні та прикладні питання економіки. К., 2012. Вип. 27, Т. 1. С. 30-34.

272. Подвальна Г.В. Передумови формування попиту на транспортні послуги. Технологический аудит и резервы производства. 2015. № 1/6 (21). С. 42-46.

273. Покровский А. К. Исследование систем управления. URL:<https://books.google.com.ua/books>

274. Поліщук О.О. Сутність поняття «інноваційна діяльність» як соціально-економічної категорії. Економічний вісник Донбасу. 2010. № 3(21). С. 169-171.

275. Полякова О. М., Шраменко О.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 58. С.126-134.

276. Полякова О. М., Соломніков І.В. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні. Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія: Проблеми транспортного комплексу України. 2011. № 34. С. 217-221.

277. Полякова Ю.В. Регіональні стратегії інноваційного розвитку: європейський та вітчизняний підходи. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2017. Вип. 5 (10). С. 79-84.

278. Пономаренко Л. А. Основи економічної кібернетики : підручник. К. : Вид-во КНТЕУ, 2002. 432 с.

279. Попова Н.В. Кластери як основа інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи регіону. Бізнес Інформ. 2013. № 8. С. 63-67.

280. Поппер К. Відкрите суспільство та його вороги. Том 1. У полоні Платонових чар / Карл Поппер; пер. з англ. О. Коваленко. К.: Основи,1994. 444 с.

281. Портер М. Э. Конкурентоспособность регионов. Конкуренция : пер. с англ. М. : Издательский дом «Вильямс», 2006. С. 203-435.

282. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року № 2174 від 20.10.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174>

283. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року № 430-р від 30.05.2018р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430>

284. 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>

285. Проект Стратегії сталого розвитку України на період до 2030 року. URL: <http://igu.org.ua>

286. Прокудін Г. С., Дудник О. С., Чупайленко О. А. Інтеграція транспортної системи України у світову транспортну систему. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2015. Вип. 4. С. 122-125.

287. Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Дудник О. С., Прокудін О.Г., Омаров Д.М. Модель організації мультимодальних вантажних перевезень у міжнародному сполученні. Вісник Національного транспортного університету. Серія: Технічні науки. 2016. Вип. 1 (34). С. 397-406.

288. Райко Д.В. Стратегічне управління розвитком маркетингової діяльності: методологія та організація: монографія. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2008. 632 с.

289. Рассел Б. История западной цивилизации. Ростов на Дону: Феникс, 1998. 992 с.

290. Рассел Б., Кон Р. Транспортні потоки. М. : Книга по требованию, 2013. 35 с.

291. Регіональна політика в країнах Європи: Уроки для України. за ред. С. Максименка. К. : Логос, 2000. 171 с.

292. Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів. URL: old.minjust.gov.ua/file/33466.

293. Регламентация Конвенцією про міжнародні змішані перевезення вантажів правового статусу та відповідальності оператора змішаних перевезень. URL: http://stud.com.ua/29869/pravo/konventsija_mizhnarodni_zmishani_perevezennya_vantazhiv_1980.

294. Резер С. М. Взаимодействие транспортных систем. М.: Наука, 1985. 246 с.

295. Результати діяльності Міністерства інфраструктури України за поточний період 2015 року. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/?ry=2015>

296. Ремига Ю.С. Проектування транспортно-логістичних систем як ефективна складова діяльності підприємства. International Scientific Journal. 2015. № 7. С. 86-90.

297. Репіч Т.А., Великий Д.Ю. Оптимізація логістичної інфраструктури міжнародних вантажних перевезень. Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. 2017. № 1. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=5377>

298. Рогоза М.Є., Вергал К.Ю. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми: монографія. Полтава: РВВ ПУЕТ, 2011. 136 с.

299. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифороук. К., 2018. 200 с.

300. Романюк С.А. Політика регіонального розвитку в Україні: сучасний стан і нові можливості: регіональні дослідження: монографія. К.: Вид-во УАДУ, 2001. С. 352.

301. Рославцев Д. М. Проектний аналіз: функціональні аспекти реалізації проектів транспортних систем і логістики : навч. посіб. Харків. нац. акад. міськ. госп-ва. Харків : ХНАМГ, 2013. 217 с.

302. Рудзінський В.В. «ІТС автомобільного транспорту (функціональні основи): навч. посібник. Житомир: ЖДТУ, 2012. 98 с.

303. Рузакова Г.Г., Рузакова О.В. Інвестиційна політика як складовий

елемент економічної політики держави. Вісник аграрної науки Причорномор'я. 2011. Вип. 2 (59). С. 63-68.

304. Саблук П.Т., Кропивко М.Ф. Кластеризація як механізм підвищення конкурентоспроможності та соціальної спрямованості аграрної економіки. Економіка АПК. 2010. № 1. С. 3-12.

305. Савенко С. В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе URL: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>.

306. Санто Б. Инновация как средство экономического развития. М.: Прогресс, 1990. 420 с.

307. Седікова І.О., Вечтомова Л.В. Дослідження логістичного потенціалу підприємств зберігання зерна. Економічний аналіз. 2015. Том 19. № 2. С. 130-135.

308. Седікова І. О. Інноваційні методи управління підприємствами зернопродуктового підкомплексу. Бізнес Інформ. 2013. № 1. С. 114-117.

309. Седікова І. О., Селіхов С.В. Організаційні структури управління як основа ефективного управління підприємством. Економіка харчової промисловості. 2015. № 1. С. 53-57.

310. Сердюкова О.Є. Механізми оцінювання ефективності інноваційного розвитку територій. Теорія та практика державного управління. 2018. № 1 (60). С. 1-8.

311. Сирийчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.

312. Словарь иностранных слов А.Г. Спиркин, И.А. Акчурин, Р.С. Крапинская. М.: Русский язык, 1987. 608 с.

313. Смирнов Э. А. Основы теории организации : учебное пособие для вузов. М.: ЮНИТИ, 2000. 375 с.

314. Смирнов І.Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в

Європейському Союзі. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2012. № 6. С. 15-21.

315. Соколенко С.І. Інформаційні кластери як механізм підвищення конкурентоспроможності регіону. URL: <http://ucluster.org>

316. Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці: монографія. Київ : Логос, 2004. 848 с.

317. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. Наукоємні технології. 2014. № 1. С. 114-118.

318. Соколова О. Є., Акімова Т.А., Сулима Л.О. Теоретичні основи організації та розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Економічний простір. 2014. № 83. С. 91-103.

319. Солодкая М.С. Управление как технический ответ на вызов естественных регуляторов. URL: <http://credonew.ru/content/view/44/22/>.

320. Солодка О. В. Логістичний та операційний менеджмент: взаємозв'язок та субординація. Вісник національного університету «Львівська політехніка». Логістика. 2008. № 623. С. 242-249.

321. Сообщение Комиссии Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету по делам регионов. Комплексная морская политика для Европейского союза. URL: <http://docs.cntd.ru/document>

322. Стадник В. В., Йохна М. А. Інноваційний менеджмент: навч. посіб. К.: Академвидав, 2006. 463 с.

323. Стасюк О.М. Інституційне середовище мультимодальних (змішаних) перевезень за участю залізничного транспорту: ЄС та Україна. International Journal of Innovative Technologies in Economy. 2018. № 5 (17). Vol 2. С. 14-19.

324. Статистичний щорічник України за 2018 рік / за ред. І.М.Жук. К.: Державна служба статистики України, 2018. 585 с. URL:<http://www.ukrstat.gov.ua>

325. Статистичний збірник «Регіони України». 2019. Ч. II / відп. за вип.

Тімоніна М.Б. К.: Державна служба статистики України, 2019. 657с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

326. Статистичний щорічник Одеської області у 2018 році: Статистичний щорічник Головного управління статистики в Одеській області Державного комітету статистики України / за ред. Т. В. Копилової. Одеса: Головне управління статистики в Одеській області, 2018. 466 с.

327. Стеченко Д.М. Становлення політики регіонального розвитку в Україні. Регіональні перспективи. 1997. №1. С. 9-11.

328. Степаненко Н. В. Джерела та проблеми фінансування інноваційної діяльності і України. Макро та мікроекономічні аспекти інноваційної діяльності. Прометей. 2010. № 2 (32). 79 с.

329. Степанова К.В. Кластеризація морегосподарської діяльності: світовий досвід та українські реалії. Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. 2013. № 6. С. 145-149.

330. Стратегічні напрями розвитку регіональних інноваційних процесів. URL:<http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php>

331. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 № 547. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/443.html>

332. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 542. URL: <http://mtu.gov.ua/documents/445.html>

333. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 543 від 18 грудня 2015 № 543. URL: <https://mtu.gov.ua/files>

334. Судоходство по Днепру: реальность и перспективы. Порты Украины. URL: <http://portsukraine.com/node/976>.

335. Сухоруков А.І., Харазішвілі Ю.М. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія. К.: НІСД, 2012. (88) 368 с.

336. Тараненко Ю. В. Сучасні концепції та технології реалізації логістичних процесів. Європейські перспективи. 2014. № 6. С. 36-43.

337. Тарнавська Н.П., Сивак Р.Б. Організаційні та інфраструктурні передумови створення міжнародного логістичного центру. Бізнес-Інформ. 2013. № 13. С. 29-35.

338. Терминология комбинированных перевозок. United Nations. New York and Geneva, 2001. 69 с. URL: <http://www.internationaltransportforum>.

339. Тивончук О.І. Інституційні форми державної підтримки інноваційної діяльності в Україні. Економічні проблеми ринкової трансформації України: тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (3-4 грудня 2002 р.). Львівський банківський інститут НБУ. Львів, 2002. С. 243-244.

340. Тимошко Г.М. Сутність поняття «управління» та «менеджмент» в педагогічній теорії практиці. Теорія та методика управління освітою. 2011. № 7. С. 18-25. URL: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/e-journals/ttmuo/2011_7/13.pdf.

341. Титюхин Н. Логистика. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России. Логинфо. 2011. № 1-2. С. 9-13.

342. Тихомиров С.А., Проскура Д.В. Инновационное направление регионального развития. Инновации. 2005. № 7. С. 31-36.

343. Ткач А.А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури: монографія. К.: НАНУ «Об'єднаний інститут економіки», 2005. 295 с.

344. Ткач О.В., Волощук І.А. Регіональний логістичний центр: формування та особливості функціонування. Актуальні проблеми економіки регіону. 2017. Вип. 13. Т. 2. С. 128-133.

345. Тойнбі А. Дослідження історії. Скорочена версія томів VII–X Д. Ч. Сомервелла / пер. з англ. В. Митрофанова, П. Таращук. Т. 2. К.: Основи. 1995. 406 с.

346. Торадо М.П. Экономическое развитие. М. : ЮНИТИ, 1997. 671 с.

347. Транспорт в Польщі. URL:<http://www.geograf.com.ua/poland/695-poland-transport>
348. Транспорт і зв'язок України у 2018. Статистичний збірник. К. : Державна служба статистики України. 2019. 153 с.
349. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. URL: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.
350. Трельч Э. Историзм и его проблемы / пер. с нем. М.: Юрист, 1994. 719с.
351. Тульчинський Р.В. Теорії регіонального розвитку у генезисі економічної думки. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2017. Вип. 16. С. 166-172.
352. Тульчинська С.О. Аналіз програм активізації інноваційної діяльності в регіонах України. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Вип. 9. Ч. 1. С. 212-215.
353. Тычинский А.В. Управление инновационной деятельностью компаний: современные подходы, алгоритмы, опыт. Таганрог: ТРТУ, 2006. 120 с.
354. Угода про Асоціацію між Україною з однієї сторони та Європейським Союзом і його державами-членами з іншої сторони. URL: <http://comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/doccatalog/document?id=56219>.
355. Ужва А.М. Сталий розвиток аграрного бізнесу сільськогосподарських товаровиробників регіону: теорія, методологія, практика: монографія. Миколаїв: ФОП Швець В.М., 2017. 348 с.
356. Ужва А. М. Інноваційний вектор розвитку агропромислового комплексу України. Інноваційні засади сталого розвитку національного господарства: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кам'янець-Подільський, 21–22 листопада 2014 р.). Кам'янець-Подільський: Видавничий дім «Гельветика», 2014. Частина 1. С. 90-92.
357. Ужва А. М. Механізми інвестиційного забезпечення функціонування аграрного бізнесу: регіональний вимір. Причорноморські економічні

студії. 2016. Випуск 6. С. 133-137.

358. Uzhva A., Spatar A. Marketing as instrument of innovative development of transport industry in the region. Perspectives: Slovakia. Presove, 2019. Vol. 5, Issue 2. P. 61-70.

359. Ужва А.М. Стратегічні напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту регіону. Бізнес-навігатор. 2019. Випуск 5-2 (54). С. 49-53.

360. Узунов В.В. Сучасні пріоритети реалізації регіональної інноваційної політики. Інвестиції: практика та досвід. 2013. № 17. С. 124-127.

361. Украинский Советский Энциклопедический Словарь. в 3-х т. / [гл. ред. Ф.С. Бабичев]. Т. 3. К. : Главная редакция Украинской Советской Энциклопедии, 1987. 736 с.

362. Українець А. І. Принципи формування механізму інноваційного розвитку вітчизняних машинобудівних підприємств. Вісник НУ «Львівська політехніка». 2009. № 640. С. 219-225.

363. Устенко М.О., Івашкевич В.С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 59. С. 84-90.

364. Файчук О.М., Файчук О.В. Інноваційний процес як рушійна сила економічного зростання. Бізнес Інформ. 2013. № 10. С. 66-70.

365. Фатхутдинов Р. А. Стратегическая конкурентоспособность: учебник. М.: Экономика. 2012. 504 с.

366. Федоренко В.Г. Менеджмент : підручник. К.: Алерта, 2015. 492 с.

367. Федосов В.М. Фінансова думка України : монографія. К. : Кондор, 2010. 687 с.

368. Федулова І. В. Синергетична еволюційна модель інноваційного розвитку підприємства. Наук. пр. Нац. ун-ту харчових технологій. 2010. №36. С. 114-118.

369. Федулова Л. І. Тенденції розвитку національних інноваційних систем: уроки для України. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 4. С. 94-

104.

370. Философия: Энциклопедический словарь / под ред. А.А.Ивина. М.: Гардарики, 2004. 1072 с.

371. Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. М.: Политиздат, 1987. 592 с.

372. Фролова Л.В. Механізми логістичного управління торговельним підприємством: монографія. Донецьк: ДонДУЕТ, 2005. 322 с.

373. Хміль Ф.І. Основи менеджменту: підручник. К.: Академвидав, 2003. 608 с.

374. Хохлов М. Глобалізація економіки в ракурсі еволюції відносин власності. Економіка України. 2004. № 2. С. 65-72.

375. Циран Ян, Гура Роберт, Шмулік Агата Польща як логістичний партнер на європейському ринку. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb>

376. Ціпуринда В. Теоретичні аспекти формування інноваційного механізму управління підприємством. Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. 2007. № 1. С. 87-93.

377. Чандлер А. Стратегия и структура: разделы с истории промышленного производства. М. : Прогресс, 2008. 511 с.

378. Черніхова О.С. Логістичний підхід до формування ринку транспортних послуг. Причорноморські економічні студії. 2019. Вип. 38. Частина 2. С. 14-18.

379. Чобаль Л.Ю. Інституційні передумови розвитку транспортного комплексу в Україні. Науковий вісник НЛТУ. 2013. Вип. 23.8. С. 312-315.

380. Чукаєва І.К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей. Інтернаука. 2017. № 2 (24). 2 т. С. 145-148.

381. Чумак О.В. Проблеми інноваційної діяльності підприємств в умовах трансформації національної економіки. Економічний вісник Запорізького національного технічного університету: зб. наук. праць. Запоріжжя: Вид-во ЗНТУ, 2018. № 2. С.97-109.

382. Чупайленко О.А. Транспортно-логістичні кластери як механізм підвищення ефективності міжнародних транспортних перевезень. Проблеми транспорту : зб. наук. праць. К. : НТУ, 2014. Вип. 10. С. 261-266.

383. Чучка І.М., Гаврилець О.В. Стан транспортно-логістичних процесів в країнах Європейського союзу. Освіта і наука. 2018. Вип. 24 (1). С. 312-315.

384. Шевченко І. В. Собівартість вантажних перевезень у формуванні тарифів у міжнародному сполученні. Вісник дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. Сер.: Наука та прогресс транспорту. 2009. № 28. С. 291-301.

385. Шевченко М. Концепция морских кластеров. Порты Украины. 2006. №6. С. 55-56.

386. Шелеметьєва Т.В. Систематизація наукових підходів до визначення сутності поняття «управління розвитком туризму». Економіка і суспільство. Серія: Економіка та управління національним господарством. 2017. Вип. 13. С. 321-327.

387. Шершньова З.Є. Стратегічне управління : підручник. К. : КНЕУ, 2004. 700 с.

388. Шеховцева Л. С. Стратегический менеджмент : учеб. пособие. Калининград : Изд-во КГУ, 2001. 345 с.

389. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія. Чернівці: Ін-т регіональних досліджень НАН України, 2011. 455 с.

390. Шимановська-Діанич Л. М. Управління розвитком персоналу організації: теорія і практика : монографія. Полтава: ПУЕТ, 2012. 462 с.

391. Шинкаренко В.Г., Бурмака Н.Н. Исследование сущности понятия «Развитие социально-экономической системы». Экономика транспортного комплекса. 2013. № 21. С. 73-86.

392. Шипуліна Ю.С., Костик К.О. Шляхи розвитку інноваційної діяльності України в глобалізованому економічному просторі. Механізм регулювання економіки. 2013. № 4. С. 51-61.

393. Шпенглер О. Закат Европы: Очерки морфологии мировой истории. Т.2. Всемирноисторические перспективы / пер. с нем. С. Э. Борбич; науч. ред. О. Н. Шпарага. Минск: Попурри, 1999. 720 с.

394. Шпикуляк О. Г. Інституції аграрного ринку: монографія. К.: ННЦ «ІАЕ» УААН, 2009. 480 с.

395. Шпикуляк О.Г. Інституції у розвитку та регулюванні аграрного ринку : монографія. К. : ННЦ ІАЕ, 2010. 396 с.

396. Шумпетер Йозеф А. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу; пер. з англ. В. Старка. К. : Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2011. 242 с.

397. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.

398. Agenda 2015 for combined transport in europe (DIOMIS Developing Infrastructure & Operating Models for Intermodal Shift), january 2008, International Union of Railway, Paris. URL: www.uic.asso.fr.

399. Kuznets S. Modern Economic Growth: Rate, Structure and Spread / S. Kuznets. NewHeaven, 1966. 105 p.

400. Ilchenko S. V., Mezina L. V., Mashkantseva S. A., Larina T. F. Parametric features and criteria of the development of the market for linear transportation (Параметричні особливості та критерії розвитку ринку лінійних перевезень). Financial and credit activity: problems of theory and practice. Vol 4, No 31 (2019) С. 184-195.

401. Freeman C. Technology Policy and Economic Performance – Lesson from Japan, London: Printer, 1987. 210 p.

402. Lundvall B., Borrás S. The globalizing Learning Economy: Implication for Innovation Policy, Targeted Socio-Economic Studies, DG XII, Commission of the European Union, Luxembourg., 1997. 350 p.

403. Nelson R. National Systems of Innovation: A Comparative Analysis, Oxford, Oxford University Press, 1993. 85 p.

404. Carlsson B., Stankiewicz R. On the nature, function and composition of technological systems // *Journal of Evolutionary Economics*, 1991. 1. 115 p.

405. Cooke P. Regional innovation systems: Competitive regulation in the New Europe. *Geoforum*, 1992. 23. P. 365-382.

406. Welter F., Kolb S., O'Gorman B., Bugge K., Hill I., Peck F., Roncevic B. How to make regions (more) innovative URL: <http://www.kmu.unisg.ch/rencontres>

407. Directive of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri>.

408. The Rise and Fall of Strategic Planning: Reconceiving Roles for Planning, Plans, Planners. Free press : N. Y., 2004. 125 p.

409. Strategic Management: Concept and Cases. University of Alabama, Business Publication Inc. 4-th ed. Plano, Texas, 1987. 345 p.

410. The Rise and Fall of Strategic Planning: Reconceiving Roles for Planning, Plans, Planners. Free press : N. Y., 2004. 125 p.

411. Implementation of multimodal transport rules (unctad/sdte/tlb/2). URL: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/LegalDocuments.aspx>

412. Terminology on Combined Transport (January 2001). URL: <https://www.unece.org/index.php>.

413. Multimodal Transport in the TEN-T Corridors. URL: <http://europeanshippers.eu/news/multimodal-transport-ten-t-corridors/>

414. Europe 2020. A strategy for smart sustainable and inclusive growth. URL: <http://ec.europa.eu/europe2020>

415. Private Participation in infrastructure Projects Database. The World Bank Group – The Public-Private infrastructure. Advisory Facility July 2008. URL: <http://ppi.Wordbank.org>

416. Public – Private Partnerships for research and innovation: Anevaluation of Australian Experience. URL: <http://www.oecd.org/dataoecd/49/16/25718007.pdf>

417. Theys Ch. and Notteboom Th. Determining terminal concession

durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices. URL: www.vliz.be/imisdocs/publications/248342.pdf

418. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

419. Enterprise Europe Network. Corridors. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

420. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing. Decision No 661/2010/EU. Text with EEA relevance. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/ALL/>

ДОДАТКИ

Додаток А

Класифікація транспорту*

<i>I. Залежно від призначення</i>	- внутрішньовиробничий технологічний, який забезпечує переміщення вантажів, пасажирів всередині підприємства;
	- міський, який перевозить пасажирів та вантажі у межах населеного пункту;
	- приміський, який перевозить пасажирів та вантажі між об'єктами міста та передмістя;
	- внутрішньорайонний, який виконує перевезення між об'єктами всередині економічного району;
	- міжрайонний, який виконує перевезення між сусідніми економічними районами;
	- міжміський, що здійснює перевезення за межі міста на відстань більшу за 50 км;
	- міжнародний, що виконує перевезення за межі або із-за меж території країни.
<i>II. За належністю</i>	- загального користування, що обслуговує сферу обігу вантажів та населення;
	- незагального користування, що забезпечує внутрішньо виробниче переміщення сировини, готових виробів, напівфабрикатів;
	- особистий, тобто транспорт особистого користування.
<i>III. За характером виконання роботи</i>	- пасажирський, який забезпечує перевезення населення;
	- вантажний, який здійснює перевезення усіх видів вантажів.
<i>IV. За видом транспорту</i>	- наземний (трубопровідний, залізничний, автомобільний);
	- водний (морський, річковий).
	- повітряний (авіаційний).

* згруповано та систематизовано автором

Додаток Б

Трактування сутності дефініції «розвиток» в науковій думці

№ з/п	Визначення	Автор, джерело
1	2	3
І. За ознакою «зміна»		
1	Розвиток – це сукупна зміна у взаємозв'язку кількісних, якісних і структурних категорій у системі	Кучин Б., Якушева Е. [167]
2	Розвиток як зміна, рух	Ільїн В., Кулагін Ю. [124]
3	Розвиток – це зміна, рух вперед, формування нових рис, становлення нових структурних характеристик об'єкта, його еволюція, поліпшення, удосконалювання, прогрес, а також ріст і розширення	Гапоненко А., Панкрухин А. [61]
4	Розвиток – такий тип змін, що підвищує ступінь організованості системи	Пащенко О.П. [262]
5	Розвиток – сукупність змін різної економічної природи, цілеспрямованості, інтенсивності, які об'єктивно перебігають в соціально-економічні системи під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів, а також ведуть до переходу і фіксації підприємства в різних організаційно-економічних станах	Богатирьов І.А. [24]
6	Розвиток – незворотні, закономірні, спрямовані на розв'язання протиріч між системою та зовнішнім середовищем або всередині системи кількісні, структурні та якісні зміни відповідно до встановленої мети, які призводять до досягнення якісно нового стану системи та отримання соціально-економічного ефекту	Шинкаренко В.Г., Бурмака Н.Н. [391]
7	Розвиток – це сукупність змін, які ведуть до появи нової якості і зміцнення життєвості системи, її здатність чинити опір руйнівним силами зовнішнього середовища	Коротков Е.М. [155]
8	Розвиток – незворотні, спрямовані, закономірні зміни матерії та свідомості	Смирнов Е.А. [313]
9	Розвиток – незворотні, закономірні зміни технологічного способу виробництва (спосіб виробництва, що базується на техніко-економічному поєднанні речових і особистісних факторів виробництва, комплексні техніко-технологічні відносини між речовими елементами продуктивних сил у системі техніко-економічних відносин)	Мочерний С. [243]
10	Розвиток – це глибокі якісні зміни у системі суспільного виробництва, які є умовою надійного, гарантованого забезпечення високих темпів економічного зростання	Павленко І.А. [257]

Продовження додатку Б

1	2	3
11	Розвиток – це такі зміни господарського кругообігу, які економіка сама породжує, тобто тільки випадкові зміни, покинуті напризволяще, і не проводяться в дію імпульсами ззовні середовища	Шумпетер Й. [396]
II. За ознакою «процес»		
12	Розвиток – процес, який ґрунтується на результатах науково-технічного досягнення, що сприяє розвитку виробничих сил та задоволенню потреб суспільства у товарах високої якості	Афанасьєв Н.В., Рогожин В.Д., Рудика В.І. [11]
13	Розвиток – процес та результат творчого пізнання та діяльності народу як єдиного, гармонізованого цілого, спрямований на покращення людського життя та існуючого світу	Благодетелева- Вовк С.Л. [21]
14	Розвиток – це багатовимірний процес, який включає реорганізацію та переорієнтацію всієї економічної і соціальної системи	Торадо М.П. [346]
15	Розвиток економічна категорія «складна і багатогранна, з одного боку, і є здатністю будь-якої соціально-економічної системи змінювати свою структуру, склад елементів і функцій, а з іншого – є процесом»	Моргунов Є.Г. [241]
16	Розвиток – як процес переходу економіко виробничої системи у новий, більш якісний стан шляхом нагромадження кількісного потенціалу, зміни й ускладнення структури і складу, наслідком чого є підвищення її здатності чинити опір руйнівному впливу зовнішнього середовища та ефективність функціонування	Забродський В.А., Кизим М.О. [101]
17	Розвиток – це процес, що не припиняється в часі, плин якого не завжди відбувається постійно і безупинно, найчастіше йде стрибкоподібно з подоланням різних за глибиною та охопленням криз	Василенко В.О. [42]
18	Розвиток – незворотний процес зростання різноманітності й ефективності виробництва, ускладнення форм економічного устрою внаслідок змін технологій, появи нових товарів, трансформації організаційних та інституційних форм наукової діяльності	Зянько В.В. [117]
19	Розвиток – спрямований процес зміни якісного стану об'єкта, який супроводжується перетворенням його внутрішніх та зовнішніх зв'язків, забезпечує єдність досягнення стійкості та адаптивності системи об'єкта відповідно до вимог зовнішнього середовища й таким чином забезпечує її життєстійкість максимально довгий період часу	Райко Д.В. [288]

Додаток В

Визначення дефініції «інноваційна діяльність» різними науковцями

№ з/п	Визначення	Автор, джерело
1	2	3
1	Інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг	Закон України «Про інноваційну діяльність» [107]
2	Інноваційна діяльність – випуск і розповсюдження принципово нових видів техніки і технологій; прогресивні міжгалузеві структурні зрушення; реалізація довгострокових науково-технічних програм з великими строками окупності витрат; фінансування фундаментальних досліджень для здійснення якісних змін стану продуктивних сил; розробка та впровадження нової, ресурсозберігаючої технології, призначеної для поліпшення соціального та екологічного становища	Закон України «Про інвестиційну діяльність» [106]
3	Інноваційна діяльність – це діяльність щодо забезпечення здійснення всього інноваційного процесу	Кузнецова А.Я., Зінько Н.Я., Другов О.О. [161]
4	Інноваційна діяльність – це такий вид діяльності, який на основі результатів наукових досліджень забезпечує створення принципово нової продукції, нової послуги, в результаті яких з'являється те, чого раніше не було	Шпикуляк О.Г. [394]
5	Інноваційна діяльність – це процес створення, провадження та поширення інновації	Ілляшенко С.М. [122]
6	Інноваційна діяльність – це складна динамічна система заходів з використання результатів закінчених науково-технологічних досліджень, організаційно-економічних розробок або інших науково технологічних досягнень, яка функціонує під впливом факторів середовища усіх рівнів (зовнішнього та внутрішнього) з метою задоволення мінливого індивідуального попиту і потреб суспільства в цілому в конкурентоспроможній продукції (товарах, роботах, послугах)	Близнюк Т.П. [22]
7	Інноваційна діяльність – це діяльність, в результаті якої народжується щось нове (новація), яке відзначається неповторністю та оригінальністю і якого до того не існувало в природі, суспільстві	Чумак О.В. [381]

Продовження додатку В

1	2	3
8	Інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на оновлення існуючого, створення і використання нового конкурентоспроможного продукту (товару, технології способу виробництва) з метою кращого задоволення суспільних потреб (підвищення продуктивності праці, якості продукції, зниження її собівартості тощо)	Файчук О.М., Файчук О.В. [364]
9	Інноваційна діяльність – це діяльність, що націлена на розробку, використання та комерціалізацію науково-техніко-технологічних результатів (інновацій) інноваційного процесу для виробництва продукції, розширення номенклатури (асортименту), впровадження новітньої технології (організація управління чи удосконалення тощо) та реалізації конкурентоспроможного товару (робіт, услуг) з метою отримання економічної ефективності	Коюда П.М., Шейко І.А. [156]
10	Інноваційна діяльність – процес, спрямований на реалізацію результатів закінчених наукових досліджень і розробок або інших науково-технічних досягнень в новий або вдосконалений продукт, реалізований на ринку, в новий або вдосконалений процес, використовуваний в практичній діяльності, а також пов'язані з ними додаткові дослідження і розробки	Коваленко О.В. [140]
11	Інноваційна діяльність – це процедура створення і впровадження нових товарів та послуг, розробки та впровадження нових промислових технологій, які будуть основою виробничої діяльності фірми в майбутньому, а комерційна реалізація знов створених виробів (послуг) забезпечить майбутні доходи і сформує конкурентну позицію компаній	Тичинський О.В. [353]
12	Інноваційна діяльність – це процес, спрямований на розробку інновацій, реалізацію результатів завершених наукових досліджень або певних науково-технічних досягнень в новий чи вдосконалений продукт, що реалізується на ринку, у новий або вдосконалений технологічний процес, що використовується в практичній діяльності, а також пов'язані з цим процесом наукові розробки та дослідження	Поліщук О.О. [274].
13	Інноваційна діяльність – наукові, технологічні, організаційні, фінансові та комерційні дії, які реально призводять до здійснення інновацій або задумані з цією метою	Баранчесв В.П., Месленнікова Н.П., Мішин В.М. [15]

Додаток Д
Формування визначення економічної категорії
«інноваційний процес» авторами

№ з/п	Визначення	Автор, джерело
1	Інноваційний процес – соціально-техніко-економічний процес, що через виявлення суспільних потреб приводить до розробки науково технічної продукції, практичне використання якої сприяє розвитку соціально-економічної системи, підтримує намічений режим її функціонування	Висоцька І. [49]
2	Інноваційний процес – процес якісного відновлення або перетворення елементів системи, що веде до появи нововведення.	Воловельська І. [55]
3	Інноваційний процес – сукупність етапів з формування нових знань про предмет або явище та їх застосування на практиці з метою отримання цільового результату (збільшення обсягу та диверсифікування джерел отримання прибутку, зниження рівня витрат та ін.), що супроводжується затратами праці, коштів і часу	Мельник Л.[230]
4	Інноваційний процес – послідовність робіт від проведення наукових досліджень до реалізації й поширення створених на основі нового знання інновацій	Тивончук О. [339]
5	Інноваційний процес – система узгоджених і послідовних дій уповноважених суб'єктів, спрямованих на поетапну реалізацію процесу створення та реалізації інновацій, яка базується на перетворенні наукового знання на продукт з метою отримання економічного ефекту від реалізації такого продукту	Олійник Ю. [255]
6	Інноваційний процес – спосіб організації комплексу взаємопов'язаних між собою напрямів наукової, технологічної, організаційної, фінансової і комерційної діяльності, який спрямований на створення і впровадження на ринку нового або удосконаленого продукту, створення нового або удосконаленого технологічного процесу, використання в практичній діяльності нової або удосконаленої організаційно-економічної форми для забезпечення прибуткової роботи підприємця, забезпечення його конкурентоздатності і досягнення визначеної мети	Федулова І. [368]

Додаток Е

Характеристика основних видів транспорту

Переваги	Недоліки
<i>Залізничний</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - низькі енерговитрати, надійність роботи завдяки незалежності від природно-кліматичних умов, часу доби, що забезпечує безперербійне перевезення вантажів у будь-який час; - можливість побудови шляхів на будь-якій території; - можливість безпосереднього зв'язку з промисловими і сільськогосподарськими підприємствами, що дозволяє організувати систему доставки «від дверей до дверей»; - відносно висока швидкість доставки; - короткий шлях порівняно з водними видами транспорту. 	<ul style="list-style-type: none"> - обмежена маневреність із-за «прив'язки» до колії; - висока первісна вартість основних засобів; - залежність від географічного розташування територій, що перешкоджає створенню безперервної мережі для перевезень.
<i>Автомобільний</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - висока швидкість доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей» без додаткових перевантажень в дорозі; - автономність руху одиниці транспортного засобу; - широка сфера застосування за територіальною ознакою, видами вантажу і системами повідомлення; - короткий шлях порівняно з природними шляхами водного транспорту. 	<ul style="list-style-type: none"> - висока собівартість одиниці продукції транспорту; - низька продуктивність одиниці рухомого складу; - залежність від якості дорожньої мережі та споруд; - значне забруднення навколишнього середовища.
<i>Річковий</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - висока провізна і пропускна здатність глибоководних шляхів; - низька собівартість одиниці транспорту; - висока продуктивність; 	<ul style="list-style-type: none"> - сезонність роботи залежно від кліматичних умов; - невисока швидкість судів, затримки доставки вантажів; - роз'єднаність річкових басейнів;

Продовження додатку В

<ul style="list-style-type: none"> - менші капіталовкладення, ніж в залізничний транспорт (приблизно в 10 разів). 	<ul style="list-style-type: none"> - використання річок в природному стані, що характеризується нерівномірністю глибин; - необхідність поглиблення фарватеру для проходу судів великої вантажопідйомності.
Морський	
<ul style="list-style-type: none"> - можливість забезпечення масових міжконтинентальних перевезень зовнішньоторговельного обороту; - низькі вкладення в транспортні шляхи і собівартість перевезень; - висока продуктивність, практично необмежена пропускна спроможність; - високий рівень механізації перевантажувальних робіт; - при використанні великого каботажу у декілька разів ефективніше залізничних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - досить низькі швидкості, залежність від кліматичних умов; - обмежене застосування в прямому сполученні; - необхідність будівництва дорогих портових господарств з високим рівнем механізації; - невисока ефективність при використанні каботажу; - агресивність морської води, що вимагає більш ретельного відношення до збереження вантажу і його упаковки і більш складних конструкцій вантажних відсіків і транспортних засобів, особливо для роботи у відкритому морі або океані.
Трубопровідний	
<ul style="list-style-type: none"> - повне збереження якості і кількості вантажів завдяки повній герметизації труб і спеціальних насосних і охолоджуючих станцій; - відсутність негативної дії на довкілля; - високий рівень автоматизації операцій по зливу-наливу і перекачування; - низька собівартість перевезення вантажу; - найвища продуктивність праці, що пов'язане з невеликою чисельністю обслуговуючих працівників; - невеликі капітальні вкладення, короткий шлях проходження порівняно з водним транспортом. 	<ul style="list-style-type: none"> - неуніверсальність, тобто перевезення вантажів вузької номенклатури, переважно рідких і газоподібних; - необхідність одночасно значних капітальних вкладень; - можливість витoku рідини або газу, тобто можливість виникнення екологічних проблем, особливо на видалених ділянках трубопроводу.

Продовження додатку В

<i>Повітряний</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - висока швидкість доставки вантажів, маневреність і оперативність, особливо при відкритті нових ліній; - високе збереження вантажу в дорозі при простій тарі і упаковці; - економія суспільного часу завдяки прискореному перевезенню на великі відстані; - необмежені провізні можливості (тільки за умови обмеження потужності аеропорту); - відносно невеликі капіталовкладення. 	<ul style="list-style-type: none"> - висока собівартість перевезень, що робить даний вид транспорту неефективним для перевезень вантажів; - залежність від погодно-кліматичних умов і роботи наземних служб з безпеки руху; - віддаленість аеропортів від місць прийому вантажу.

Додаток Ж

Динаміка обсягів перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за видами вантажів України *

Показники	Роки					(тис.т)
	2014	2015	2016	2017	2018	2018р. в % до 2014р.
1	2	3	4	5	6	7
Усі вантажі	131150,55	108913,08	123196,1	126471,96	134398,22	102,5
Продукція сільськогосподарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства, всього, з нього	16960,1	14718,56	15739,81	17628,50	16697,01	98,4
- зернові	11947,65	10750,69	11966,57	13147,91	12680,79	106,1
- цукрові буряки	530,95	273,80	552,01	790,42	449,26	84,6
Кам'яне і буревугілля; сира нафта та природний газ, всього, з нього:	6455,95	3601,06	2838,89	2829,03	2515,66	38,9
- кам'яне і буревугілля	6224,33	3477,09	2770,94	2760,97	2450,41	39,4
- сира нафта	106,36	105,54	67,86	57,96	49,41	46,5
Руди металічні та інша продукція гірничодобувна і кар'єрних розробок; торф; уранові та торієві руди	30591,82	40397,79	49809,54	46461,02	55559,47	181,6
Харчові продукти, напої та тютюнові вироби	12201,81	13530,34	13783,00	15324,63	15746,78	129,1
Деревина та вироби з деревини і пробки (крім меблів); вироби з соломи та плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	3167,04	2899,76	3687,75	4103,36	3951,94	124,8

Продовження додатку Ж

1	2	3	4	5	6	7
Текстиль та вироби з нього; шкіра та вироби зі шкіри	439,40	247,93	420,16	515,29	599,24	136,4
Кокс та нафтопродукти	4275,43	4157,63	4283,21	4986,89	4495,76	105,2
Речовини, хімічні продукти та штучні волокна; вироби з каучуку і пластмаси; ядерне паливо	2922,26	1601,65	1166,94	1683,52	1687,26	57,7
Продукція мінеральна неметалева інша	14797,47	6704,66	8310,93	9238,06	10230,18	69,1
Основні метали; готові вироби з металу, крім машин і устаткування	2144,17	2923,22	2776,60	3285,16	3551,85	165,7
Машини і устаткування, не включені до інших категорій; конторське обладнання і комп'ютери; електричні машини і прилади, не включені до інших категорій; радіо- і телевізійне обладнання й устаткування та апаратура зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники	1213,40	1740,46	1991,16	2280,14	2566,57	211,5
Транспортні засоби	260,23	444,55	387,75	396,61	435,10	167,2
Меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	668,25	1384,48	1484,18	1764,14	2290,94	342,8
Вторинна сировина; комунальні та інші відходи	754,46	3093,30	3160,66	3318,10	3308,05	438,5

Продовження додатку Ж

1	2	3	4	5	6	7
Пошта, поштові відправлення	207,31	355,81	644,23	885,94	950,91	458,7
Устаткування і матеріали, що використовуються при транспортуванні вантажів	208,57	355,03	266,70	413,92	497,36	238,5
Вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що перевозяться для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших категорій	38,35	138,14	35,13	37,71	33,68	87,8
Групові вантажі: група різних видів вантажів, що перевозяться разом	2398,65	782,52	849,69	1001,74	1036,78	43,2
Інші види вантажів, не віднесені до попередніх категорій	31445,88	9836,19	11559,77	10318,20	8243,68	26,2

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Додаток 3
Рейтинги регіонів України за приростами (зниженням) вантажообігу автомобільного транспорту*

(млн. ткм)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки						Рейтинг приросту (зниження) 2018р. до 2010 р.	
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	%	місце
Автономна Республіка Крим	895,9	-	-	-	-	-	-	-
Вінницька	1532,8	1894,7	1650,9	1813,6	1672,7	1783,1	116,3	17
Волинська	1690,5	1622,7	1838,4	2108,6	2401,7	2770,3	163,9	4
Дніпропетровська	3587,1	3798,3	3641,6	4421,4	4815,6	5138,0	143,2	9
Донецька	2897,1	4125,9	2238,3	2230,5	2367,3	2125,6	73,4	24
Житомирська	1038,1	1097,2	1014,6	1035,6	990,9	1117,7	107,7	18
Закарпатська	2754,3	4410,7	4676,1	4862,6	5285,6	5073,1	184,2	3
Запорізька	1758,7	1409,5	1278,4	1384,3	1522,8	1499,6	85,3	23
Івано-Франківська	1477,4	1491,7	1507,5	1649,4	1690,9	1486,4	100,6	21
Київська	4147,4	3172,8	3424,2	3854,6	4191,6	6349,2	153,1	5
Кіровоградська	1083,1	2051,2	1738,8	1195,0	1470,5	1582,1	146,1	7
Луганська	2706,3	1790,0	1203,6	860,1	477,2	482,5	17,8	25
Львівська	3878,0	4564,4	4344,8	4511,1	4604,1	5317,6	137,1	12
Миколаївська	1393,4	1324,5	1268,7	1406,7	1466,5	1656,8	118,9	16
Одеська	2531,0	2707,9	2776,8	2796,2	2886,9	3828,8	151,3	6
Полтавська	2776,7	2644,3	3158,6	3530,6	2563,0	2732,8	98,4	22
Рівненська	1518,4	1304,0	1247,7	1732,7	2270,0	2154,8	141,9	10
Сумська	670,0	755,8	651,2	666,2	765,8	890,3	132,9	14
Тернопільська	1034,6	1385,2	1123,0	1317,7	1321,9	1381,1	133,5	13
Харківська	3156,5	2705,1	2653,1	3770,2	4478,3	4553,9	144,3	8
Херсонська	1139,1	1429,5	1269,1	1266,7	1353,5	1371,0	120,4	15
Хмельницька	2044,8	2325,7	2344,7	2241,0	2151,3	2103	102,8	20
Черкаська	1675,3	2335,3	2599,8	2013,2	3074,6	3480,9	207,8	2
Чернівецька	1026,7	1049,0	1035,1	1128,8	1272,3	1425,5	138,8	11
Чернігівська	1201,2	827,0	719,4	1087,0	1173,8	1272,3	105,9	19
м. Київ	4130,2	3741,1	3889,0	5146,0	6028,0	10491,9	254,0	1
Україна	53918,4	55963,5	53293,4	58029,8	62296,8	72068,3	133,7	-

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Додаток И

**Структура валової доданої вартості за видами економічної діяльності в
обсязі валового внутрішнього продукту***

(у фактичних цінах, %)

Вид економічної діяльності	Роки						Приріст (зниження), (+,-)
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	
1	2	3	4	5	6	7	8
Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	7,4	10,2	12,1	11,7	10,2	10,1	2,7
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	5,7	5,0	4,8	5,5	5,9	6,0	0,3
Переробна промисловість	13,0	12,2	11,9	12,2	12,1	11,6	-1,4
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	2,8	2,8	2,7	3,1	2,9	3,1	0,3
Водопостачання, каналізація, поводження з відходами	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	-0,4
Будівництво	3,3	2,3	1,9	2,0	2,2	2,3	-1,0
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	14,5	14,7	13,8	13,3	13,7	13,3	-1,2
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	7,8	6,4	6,8	6,6	6,4	6,4	-1,4
Тимчасове розміщення й організація харчування	0,9	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	-0,2
Інформація та телекомунікації	3,0	3,3	3,6	3,7	3,7	3,9	0,9
Фінансова та страхова діяльність	5,6	4,4	3,4	2,7	2,7	2,7	-2,9
Операції з нерухомим майном	5,3	6,2	6,2	6,1	5,7	5,8	0,5
Професійна, наукова та технічна діяльність	2,5	3,0	2,8	2,9	2,9	3,2	0,7
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,4	0,3
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	4,8	5,0	4,8	5,2	5,5	6,0	1,2
Освіта	5,0	4,8	4,2	3,7	4,5	4,5	-0,5

Продовження додатку II

1	2	3	4	5	6	7	8
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	3,7	2,9	2,6	2,5	2,5	2,2	-1,5
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	0,6	0,8	0,6	0,6	0,6	0,7	0,1
Надання інших видів послуг	0,8	0,9	0,7	0,7	0,8	0,7	-0,1
Валова додана вартість (в основних цінах)	88,5	87,1	85,0	84,8	84,4	84,9	-3,6
Податки на продукти	11,7	13,0	15,2	15,4	15,9	15,5	3,8
Субсидії на продукти	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2
Валовий внутрішній продукт	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	X

**розраховано за даними Державної служби статистики України [325]*

Додаток К
Рейтинги регіонів України за приростами (зниженням) валового регіонального продукту*

(млн. грн)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки					Рейтинг приросту (зниження) 2017р. до 2010 р.	
	2010	2014	2015	2016	2017	%	місце
	Автономна Республіка Крим	32426	-	-	-	-	-
Вінницька	23589	43990	59871	74411	92427	391,8	1
Волинська	14429	24195	31688	35744	51972	360,2	2
Дніпропетровська	116136	176540	215206	244478	313830	270,2	23
Донецька	128986	119983	115012	137500	166404	129,0	24
Житомирська	18743	29815	38425	47919	61470	327,9	10
Закарпатська	15299	24120	28952	32390	43043	281,3	21
Запорізька	42736	65968	89061	104323	130377	305,1	17
Івано-Франківська	20446	37643	45854	51404	63850	312,3	13
Київська	44953	79561	104030	128638	157043	349,3	6
Кіровоградська	15749	28758	38447	46021	53031	336,7	8
Луганська	45541	31393	23849	31356	30285	66,5	25
Львівська	41655	72923	94690	114842	147404	353,9	4
Миколаївська	24055	35408	48195	57815	69371	288,4	19
Одеська	53878	74934	99761	119800	149530	277,5	22
Полтавська	44291	69831	95867	116272	150904	340,7	7
Рівненська	15882	28724	35252	39469	48836	307,5	15
Сумська	18333	30397	41567	46287	56530	308,4	14
Тернопільська	12726	21676	26656	31072	40747	320,2	12
Харківська	65293	96596	124843	154871	187454	287,1	20
Херсонська	15649	23250	32215	38743	47868	305,9	16
Хмельницька	18096	32162	41088	48859	63882	353,0	5
Черкаська	22354	38466	50843	59412	73176	327,4	11
Чернівецька	9892	15049	18506	21239	28591	289,0	18
Чернігівська	17008	28156	36966	43362	56672	333,2	9
м. Київ	196639	357377	451700	559140	699185	355,6	3
Україна	1082569	1586915	1988544	2385367	2983882	275,6	-

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Додаток Л
Рейтинги регіонів України за приростами (зниженням) обсягів транспортних послуг*

(млн. грн)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки					Рейтинг приросту (зниження) 2017р. до 2010 р.	
	2010	2014	2015	2016	2017	%	місце
Автономна Республіка Крим	5603	-	-	-	-	-	-
Вінницька	3921	3977	6059	7081	10259	216,6	11
Волинська	2937	3213	4664	5195	6123	208,5	16
Дніпропетровська	17257	16356	21826	26023	28390	164,5	22
Донецька	16773	25671	26035	29551	25956	154,7	24
Житомирська	2631	2793	3542	4545	7295	277,3	2
Закарпатська	3180	3536	5125	5760	9051	284,6	1
Запорізька	4627	4356	6085	6760	7403	159,9	23
Івано-Франківська	3666	3667	5532	6078	7611	207,6	17
Київська	13659	13406	22027	22046	23678	173,4	20
Кіровоградська	3290	4663	6839	7369	7523	228,7	6
Луганська	5030	4277	2078	2905	1973	39,2	25
Львівська	10712	11131	16833	21856	23182	216,4	12
Миколаївська	5564	6031	10242	10527	12020	216,0	13
Одеська	22073	23955	37835	45675	56300	255,1	3
Полтавська	6472	7226	10595	11077	14659	226,5	9
Рівненська	2619	3206	3790	4028	5560	212,3	14
Сумська	3065	3183	3543	3558	5376	175,4	19
Тернопільська	2578	3151	3609	4250	5245	203,5	18
Харківська	10629	12616	18417	20053	23179	218,1	10
Херсонська	2642	2400	3696	4425	4462	168,9	21
Хмельницька	2807	2920	3903	4589	6387	227,5	8
Черкаська	3333	3917	5345	5681	8364	250,9	4
Чернівецька	1502	1807	2326	2441	3530	235,0	5
Чернігівська	2944	2213	2935	3457	6242	212,0	15
м. Київ	48520	47616	62753	77008	110716	228,2	7
Україна	209444	217287	295634	341938	420484	200,8	-

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Додаток М
Рейтинги регіонів України за розміром капітальних інвестицій в транспортну галузь*

(млн. грн)

Адміністративно-територіальні одиниці	Роки						Рейтинг приросту (зниження) 2018 р. до 2010 р.	
	2010	2014	2015	2016	2017	2018	%	місце
Автономна Республіка Крим	1559,6	-	-	-	-	-	-	-
Вінницька	606,9	74,7	329,6	182,9	370,8	438,2	72,2	21
Волинська	171,3	48,2	86,0	136,7	183,5	239,2	139,6	8
Дніпропетровська	2012,6	1126,7	650,7	736,5	1554,0	2220,5	110,3	14
Донецька	1584,5	959,1	871,0	452,8	1672,1	1819,2	114,8	12
Житомирська	111,2	59,1	113,2	142,0	100,5	197,1	177,2	4
Закарпатська	295,0	67,0	346,1	289,6	365,9	354,9	120,3	11
Запорізька	479,4	55,8	133,1	209,8	340,3	714,1	148,8	7
Івано-Франківська	323,2	196,7	1424,8	155,6	665,6	442,0	136,8	9
Київська	2571,9	841,8	317,9	838,2	1075,0	1528,9	59,4	22
Кіровоградська	393,2	129,1	191,3	256,6	430,7	391,1	99,5	16
Луганська	440,7	202,6	27,2	21,1	43,3	48,8	11,1	25
Львівська	2378,2	726,9	822,9	1146,2	1162,0	2335,7	98,2	17
Миколаївська	1484,5	759,7	1483,4	807,4	1339,3	740,3	49,9	23
Одеська	3111,4	2513,3	1998,0	3592,5	3868,6	4633,0	148,9	6
Полтавська	1463,4	505,3	496,5	637,7	927,1	1256,8	85,9	19
Рівненська	136,7	102,3	75,2	144,7	190,0	351,2	256,9	2
Сумська	352,0	151,8	82,3	196,5	169,0	437,4	124,3	10
Тернопільська	215,8	432,4	82,5	100,2	281,5	429,2	198,9	3
Харківська	1541,2	638,6	609,9	261,5	509,3	613,4	39,8	24
Херсонська	167,0	60,4	133,4	186,5	182,1	146,5	87,7	18
Хмельницька	188,2	110,1	132,6	234,6	364,4	310,3	164,9	5
Черкаська	337,8	132,0	93,2	85,8	339,2	373,9	110,7	13
Чернівецька	87,8	15,1	47,6	71,8	70,6	91,9	104,7	15
Чернігівська	273,2	92,3	38,8	112,3	243,3	233,4	85,4	20
м. Київ	6681,9	5376,3	7717,9	13924,8	21112,3	29350,7	439,3	1
Україна	29084,5	15368,2	18599,8	24907,4	37559,6	49694,3	170,9	-

*розраховано за даними Державної служби статистики України [325]

Додаток Н**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ*****Монографії:***

1. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону: теорія, методологія, практика: монографія. Миколаїв. ФОП Швець В.М., 2019. 418 с. (17,4 друк. арк.).

Статті у наукових фахових виданнях України, у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз:

2. Машканцева С.О. Умовия устойчивого позиціонування морського транспортного флоту. *Вісник Хмельницького національного університету. 2012. № 2. – С. 147-150. (0,13 друк. арк.).*

3. Mashkantseva S. Post-crisis restoration of maritime trade (Післякризове відновлення морської торгівлі). *Економічні інновації. Зб. наук. праць Інституту проблем ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України. Вип. 50. – Одеса: ІПР і ЕЕД НАН України. - 2012. – С. 146-153. (0,3 друк. арк.).*

4. Машканцева С.О. Особливості формування потенціалу національної морської транспортної індустрії. *Економіка: реалії часу. Науковий журнал. [Електронний ресурс]. 2014. № 5 (15). – С. 218-223. – Режим доступу: <http://economics.opi.ua/files/archive/2014/n5.html> (0,21 друк. арк.).*

5. Машканцева С.О. Пріоритети розвитку підрозділів національного судноплавного комплексу. *Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту. 2015. Вип. 11. С. 352-360 (0,34 друк. арк.).*

6. Машканцева С.О. Обґрунтування вибору напрямків розвитку національного торговельного флоту. *Проблеми економіки. Зб. наук. праць науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України. Вип. 1. - Харків: НДЦІПР НАН України, Видавничий Дім «ІНЖЕК», 2015. – С. 190-195. (0,31 друк. арк.).*

7. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону в системі

мультимодальних перевезень. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Том 3. № 4. С. 331-336 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (0,25 друк. арк.).

8. Ільченко С.В., Машканцева С.О. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства*. Економічні науки. 2019. Випуск 202. С. 361-373 (індексується в наукометричній базі *Google Scholar*) (загальний обсяг – 0,5 друк. арк., особистий внесок автора – 0,2 друк. арк.: досліджено регіональний інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі).

9. Машканцева С.О. Методичні аспекти оптимізації витрат в системі мультимодальних перевезень. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства*. Економічні науки. 2019. Випуск 206. С. 305-318 (індексується в наукометричній базі *Google Scholar*) (0,54 друк. арк.).

10. Машканцева С.О. Формування механізмів інноваційного розвитку транспортної системи регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2019. № 6 (55). С. 162-166 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,16 друк. арк.).

11. Машканцева С.О. Понятійно-категоріальний апарат дослідження системи мультимодальних перевезень регіону. *Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва*. 2019. № 95. С. 198-205 (0,3 друк. арк.).

12. Машканцева С.О. Логістична інфраструктура як вектор розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2019. № 6.1-2 (56). С. 73-77 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,16 друк. арк.).

13. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва*. Економічні науки. 2019. № 2. С. 132-140 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (загальний обсяг – 0,25 друк. арк.,

особистий внесок автора – 0,2 друк. арк.: проаналізовано концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи).

14. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Глобалізація як фактор впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки*. 2019. № 3. С. 96-105 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (загальний обсяг – 0,38 друк. арк., особистий внесок автора – 0,16 друк. арк.: досліджено фактори глобалізації інноваційного розвитку транспортної галузі).

15. Машканцева С.О., Омельчук К.С. Інноваційний розвиток транспортно-логістичної системи як запорука економічної безпеки регіону. *Український журнал прикладної економіки*. 2019. № 2. С. 123-129 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (загальний обсяг – 0,25 друк. арк., особистий внесок автора – 0,12 друк. арк.: досліджено можливості безпеки розвитку транспортно-логістичної системи).

16. Машканцева С.О., Скляр Л.Б. Інноваційний розвиток транспортної системи регіону: проблеми та перспективи. *Український журнал прикладної економіки*. 2019. № 1. С. 48-53 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (загальний обсяг – 0,21 друк. арк., особистий внесок автора – 0,1 друк. арк.: досліджено перспективи інноваційного розвитку транспортної системи регіону).

17. Машканцева С.О. Формування та особливості функціонування регіональних транспортно-логістичних центрів. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 3. С. 33-37 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,21 друк. арк.) (0,17 друк. арк.).

18. Машканцева С.О. Транспортно-логістична система регіону: стан і перспективи функціонування. *Український журнал прикладної економіки*.

2019. № 3. С. 324-329 (індексується в наукометричних базах: *Index Copernicus, WorldCat, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*) (0,21 друк. арк.).

19. Машканцева С.О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в транспортній системі регіону. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 4. С. 5-9 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*). (0,16 друк. арк.).

20. Машканцева С.О. Інформаційні технології системи управління транспортної галузі регіону. *Актуальні проблеми інноваційної економіки*. 2019. № 3. С. 33-37 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*). (0,16 друк. арк.).

21. Машканцева С.О. Державно-приватне партнерство як механізм фінансування транспортної галузі регіону. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Економічні науки*. 2019. № 4. С. 132-140 (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,25 друк. арк.).

22. Машканцева С.О. Економічна діагностика стану та перспективи діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*, 2019, випуск 3(81), С. 123-129. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,30 друк. арк.).

23. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*, 2019, випуск 4(82), С. 64-69. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,41 друк. арк.).

24. Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-Навігатор*. 2020. №2 (58). С. 41-45. (індексується в наукометричній базі *Index Copernicus*) (0,17 друк. арк.).

25. Лагодієнко В.В., Машканцева С.О., Долинська О.О., Богданов О.О. Розвиток регіональної системи маркетингу в сфері транспортних послуг.

Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2020. № 1. С. 72-77 (індексується в наукометричній базі Index Copernicus) (загальний обсяг – 0,17 друк. арк., особистий внесок автора – 0,04 друк. арк.: досліджено особливості маркетингу в сфері транспортних послуг).

26. Машканцева С.О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Український журнал прикладної економіки. 2020. № 1. С. 115-122 (індексується в наукометричній базі Index Copernicus) (0,29 друк. арк.).*

Статті в наукових виданнях іноземних держав:

27. Ilchenko S. V., Mezina L. V., Mashkantseva S. A., Larina T. F. Parametric features and criteria of the development of the market for linear transportation (Параметричні особливості та критерії розвитку ринку лінійних перевезень). *Financial and credit activity: problems of theory and practice. Vol 4, No 31 (2019) С. 184-195. (загальний обсяг – 0,46 друк. арк., особистий внесок автора – 0,15 друк. арк.: розкрито напрямки розвитку ринку лінійних перевезень).*

Опубліковані праці апробаційного характеру:

28. Машканцева С.А. Реализация национальных приоритетов в системе морского транспорта. Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.7. Одеса: ОНМА, 2013. С. 194-203. (0,36 друк. арк.).

29. Машканцева С.О. Перспективи та ризики реформи портового комплексу України. Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку». Вип.9. Одеса: ОНМА, 2015. С. 135-136. (0,04 друк. арк.).

30. Машканцева С.О. Динаміка національного зернового ринку та розвиток портової інфраструктури України. Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та

сучасні виклики». Вип.10. Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 168-170. (0,08 друк. арк.).

31. Машканцева С.О. *Проблеми організаційного розвитку інноваційного підприємства в системі морської транспортної індустрії*. Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.11. Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 277-280. (0,08 друк. арк.).

32. Машканцева С.О. *Завдання розвитку морських торговельних портів України в умовах сучасних інтеграційних процесів*. Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.12. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 204-207. (0,125 друк. арк.).

33. Машканцева С.О. *Регіональні особливості активізації інноваційного розвитку транспортної галузі*. Наука, технології, інновації: світові тенденції та регіональний аспект: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27-28 вересня 2019 р.). Одеса.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2019. С. 106-107 (0,04 друк. арк.).

34. Машканцева С.О. *Аспекти інноваційного розвитку регіональної транспортної системи*. The Modern Economic Research: Theory, Methodology, Practice: II International Scientific Conference (Kielce, September 27th, 2019). Kielce, Poland: Baltija Publishing. p. 21-23 (0,08 друк. арк.).

35. Машканцева С.О. *Мультиmodalні перевезення в розвитку регіональної транспортної системи*. Стратегічні пріоритети розвитку економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 3 жовтня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 19-20 (0,08 друк. арк.).

36. Машканцева С.О. *Мультиmodalні перевезення в системі звязків регіональної транспортної системи*. Перспективи розвитку нової економічної системи на державному і регіональному рівнях: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 5 жовтня 2019 р.). К.:

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського, 2019. С. 81-84 (0,13 друк. арк.).

37. Машканцева С.О. *Ефективний розвиток транспортної системи для формування економічної безпеки регіону*. Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку XXI століття: збірник матеріалів VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 15-16 жовтня 2019 р.). Одеса: Одеська національна академія харчових технологій, 2019. С. 182-183 (0,04 друк. арк.).

38. Машканцева С.О. *Розвиток транспортної системи у формуванні економічної безпеки регіону*. Сучасні управлінські та соціально-економічні аспекти розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання в умовах трансформації публічного управління: збірник матеріалів II міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 6 листопада 2019 р.). Одеса.: ДВНЗ «Одеський національний політехнічний університет», 2019. С. 77-79 (0,08 друк. арк.).

39. Машканцева С.А. *Современные аспекты формирования системы мультимодальных перевозок на региональном уровне*. Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем: сб. науч. тр. XI Международной научно-практической конференции (г. Гомель, 21-22 ноября 2019 г.). Гомель: ГГТУ им. П. О. Сухого, 2019. С. 69-72 (0,13 друк. арк.).

40. Машканцева С.О. Особливості інноваційного розвитку транспортної галузі регіону. "Світ економічної науки. Випуск 18": матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції економічного спрямування (28 листопада 2019 р.). У двох частинах. – Частина 2. - Тернопіль, 2019. С. 111-113. (0,08 друк. арк.).

41. Машканцева С.О. *Оптимізація витрат в системі мультимодальних перевезень*. Модернізація та наукові дослідження: парадигма інноваційного розвитку суспільства і технологій: матеріали III Міжнародної науковопрактичної конференції (м. Київ, 24–25 січня 2020 р.). К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 97-100 (0,13 друк. арк.).

42. Машканцева С.О. *Інвестиційно-інноваційний розвиток транспортної галузі в умовах економічних трансформацій регіону. Суспільство, економіка, право: теорія, методологія, концепції розвитку: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 07-08 лютого 2020 р.).* К.: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 102-104 (0,08 друк. арк.).

43. Машканцева С.О. *Інтеграційні аспекти розвитку мультимодальних контейнерних перевезень в Україні.* Матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Вип.14. Одеса: НУ «ОМА», 2020. С. 146-150. (0,17 друк. арк.).

Додаток М

Апробація результатів дисертації

Основні положення, наукові результати та практичні розробки дисертаційної роботи пройшли апробацію в ході обговорення доповідей здобувача на таких міжнародних науково-практичних конференціях: «Наука, технології, інновації: світові тенденції та регіональний аспект» (м. Одеса, 27-28 вересня 2019 р.); «Сучасні економічні дослідження: теорія, методологія, практика» (м. Кельце, 27 вересня 2019 р.); «Перспективи розвитку нової економічної системи на державному і регіональному рівнях» (м. Київ, 5 жовтня 2019 р.); «Сучасні управлінські та соціально-економічні аспекти розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання в умовах трансформації публічного управління» (м. Одеса, 6 листопада 2019 р.); «Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку XXI століття» (м. Одеса, 15-16 жовтня 2019 р.); «Стратегічні пріоритети розвитку економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі» (Полтава, 3 жовтня 2019 р.); «The Modern Economic Research: Theory, Methodology, Practice» (Kielce, September 27th, 2019); «Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем» (г. Гомель, 21-22 ноября 2019 г.); «Модернізація та наукові дослідження: парадигма інноваційного розвитку суспільства і технологій» (м. Київ, 24–25 січня 2020 р.); «Суспільство, економіка, право: теорія, методологія, концепції розвитку» (м. Київ, 07-08 лютого 2020 р.).