

Міністерство освіти і науки України
Одеська національна академія харчових технологій

МАШКАНЦЕВА СВІТЛАНА ОЛЕКСАНДРІВНА



УДК 339.168.6:338.47(447)

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

Спеціальність 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Одеса - 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному технічному університеті сільського господарства імені Петра Василенка Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант - доктор економічних наук, професор
ІЛЬЧЕНКО Світлана Віталіївна,
Інституту проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень НАН України,
завідувач відділом ринку транспортних послуг.

Офіційні опоненти:

- доктор економічних наук, професор
СЕДІКОВА Ірина Олександрівна,
Одеська національна академія харчових
технологій,
професор кафедри менеджменту і логістики;
- доктор економічних наук, доцент
УЖВА Алла Миколаївна,
Приватний заклад освіти «Навчально-науково-
виробничий кластер морегосподарського
комплексу» МОН України,
професор кафедри економіки та менеджменту;
- доктор економічних наук, професор
ПАВЛОВ Костянтин Володимирович,
Східноєвропейський національний університет
імені Лесі Українки,
професор кафедри аналітичної економіки
та природокористування.

Захист відбудеться **09 липня 2020 р. о 11.00 годині** на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.088.05 в Одеській національній академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, аудиторія А-234.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Одеської національної академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, читальний зал.

Автореферат розісланий **09 червня 2020 р.**

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Крупіца І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. 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. Постан, 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; сформуванню сукупності 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 сформулювати 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 453 сторінках. Робота містить 38 таблиць (7 розміщено на окремих сторінках), 36 рисунків (12 розміщено на окремих сторінках), 14 додатків на 20 сторінках. Список використаних джерел із 420 найменувань розміщений на 40 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі «**Теоретичні засади інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень**» поглиблено організаційно-економічні аспекти функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; висвітлено сутність економічної категорії інноваційного розвитку транспортної галузі з врахуванням регіональних особливостей та сформовано авторське бачення моделі інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень в умовах глобалізації економіки.

Інтегрованість економіки України до світового господарства, активізація процесів глобалізації обумовили об'єктивну необхідність підвищення рівня гнучкості та адаптивності функціонування транспортної галузі.

Відповідно до результатів проведених досліджень трактування дефініції «транспорт» визначено 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, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів.

З'ясовано, що в сучасних умовах спостерігається перехід транспортної галузі України в цілому, та її регіонів на інноваційний тип розвитку, який ґрунтується на постійному оновленні, вдосконаленні, модернізації всіх складових соціально-економічної системи та форм їх взаємодії, тому доведено, що інновації є пріоритетною умовою економічного зростання підприємств транспортної галузі, а інноваційний вектор розвитку – необхідним інструментом формування її конкурентних переваг.

Систематизовано та виділено основоположні ознаки класифікації «інновацій»: характер потреб, що задовольняються; предмет і сфера

застосування; міра радикальності; причини виникнення; місце і роль в процесі виробництва; масштаб поширення.

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.

Запропоновано зовнішні та внутрішні фактори впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень (рис. 1).

Визначені фактори сприяють процесу конструювання авторського підходу до формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.



Рис. 1. Фактори впливу на інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

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. Визначено, що інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень – це 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. Доведено, що важливою регіональною особливістю, яка впливає на ступінь ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі є географічне положення регіону, яке визначає розташування транспортних шляхів сполучення залізничним, автомобільним, водним, повітряним транспортом та транспортних вузлів.

В процесі дослідження встановлено, що ефективність реалізації механізму управління транспортною галуззю регіону в системі мультимодальних перевезень визначається використанням логістичного підходу до процесу перевезень вантажів. Основним завданням при плануванні та здійсненні мультимодальних перевезень вантажу є оптимальний вибір виду транспорту залежно від критеріїв, що забезпечують виконання умов за низкою індикаторів: гарантованість збереженості вантажу та надійності перевезень; обсяги вантажу, що перевозяться; термін доставки та швидкість руху; дальність перевезення вантажів; пропускна та переробна здатність шляхів сполучення; механізація навантажувально-розвантажувальних робіт; капітальні вкладення та витрати на перевезення. Для забезпечення безперервного інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень 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.

У другому розділі **«Методологічні основи інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень: регіональний аспект»** розроблено методологічний інструментарій оцінки рівня інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень;

систематизовано критерії та показники щодо методології регіонального управління інноваційним розвитком транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень; обґрунтовано методологічне забезпечення розробки механізмів управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень для реалізації визначеної стратегії.

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 (рис. 2).

Враховуючи критерії, які характеризують систему мультимодальних перевезень з точки зору логістичного підходу (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) сформовано систему показників моніторингу стану діяльності підприємств транспортної галузі регіону та розподілено її на дві групи:



Рис. 2. Фактори впливу на формування критеріїв і індикаторів стану та ефективності інноваційного розвитку транспортної галузі регіону

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

- обсяг перевезення вантажу (q):

$$q_1 + q_2 + \dots + q_n = \sum q, \quad (1)$$

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 (тонн).

- вантажообіг (p_l):

$$p_1 l_1 + p_2 l_2 + \dots + p_n l_n = \sum pl, \quad (2)$$

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

- середня відстань перевезення однієї тонни вантажу, км:

$$l_{ср.в.} = \sum p_1 l_1 \div \sum p, \quad (3)$$

- швидкість доставки вантажів:

$$V = \sum pl \div \sum pt, \quad (4)$$

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

pt – 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:

$$C = B_v \div \sum pl, \quad (5)$$

- продуктивність праці:

$$J_t = \sum pl \div R, \quad (6)$$

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

- трудомісткість праці:

$$J_t = R \div \sum pl, \quad (7)$$

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

- рентабельність діяльності підприємств транспортної галузі регіону, %

Доведено, що аналіз ефективності функціонування транспортної системи регіону доцільно проводити на основі двох коефіцієнтів: коефіцієнта Кендала (K_k), який визначає інтегральну оцінку ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону; коефіцієнта Спірмена (K_c) - свідчить про те, що інтегральна оцінка враховує якісний стан та значущість порушених нормативних співвідношень. Для порівняльної оцінки транспортного забезпечення регіону використовується коефіцієнт Енгеля (K_e), який характеризує забезпеченість регіону шляхами сполучення; коефіцієнт Успенського – дозволяє порівнювати транспортне забезпечення різних регіонів з урахуванням території, населення та обсягів виробництва; коефіцієнт Гольца (K_r), який виражає чисельність зв'язків між населеними пунктами. Визначено, що аналіз інноваційного розвитку транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень регіону проводиться в розрізі системи показників: інноваційної еластичності, інноваційної рентабельності, інноваційної сприйнятливості.

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.

Встановлено, що 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 (рис. 3).

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.

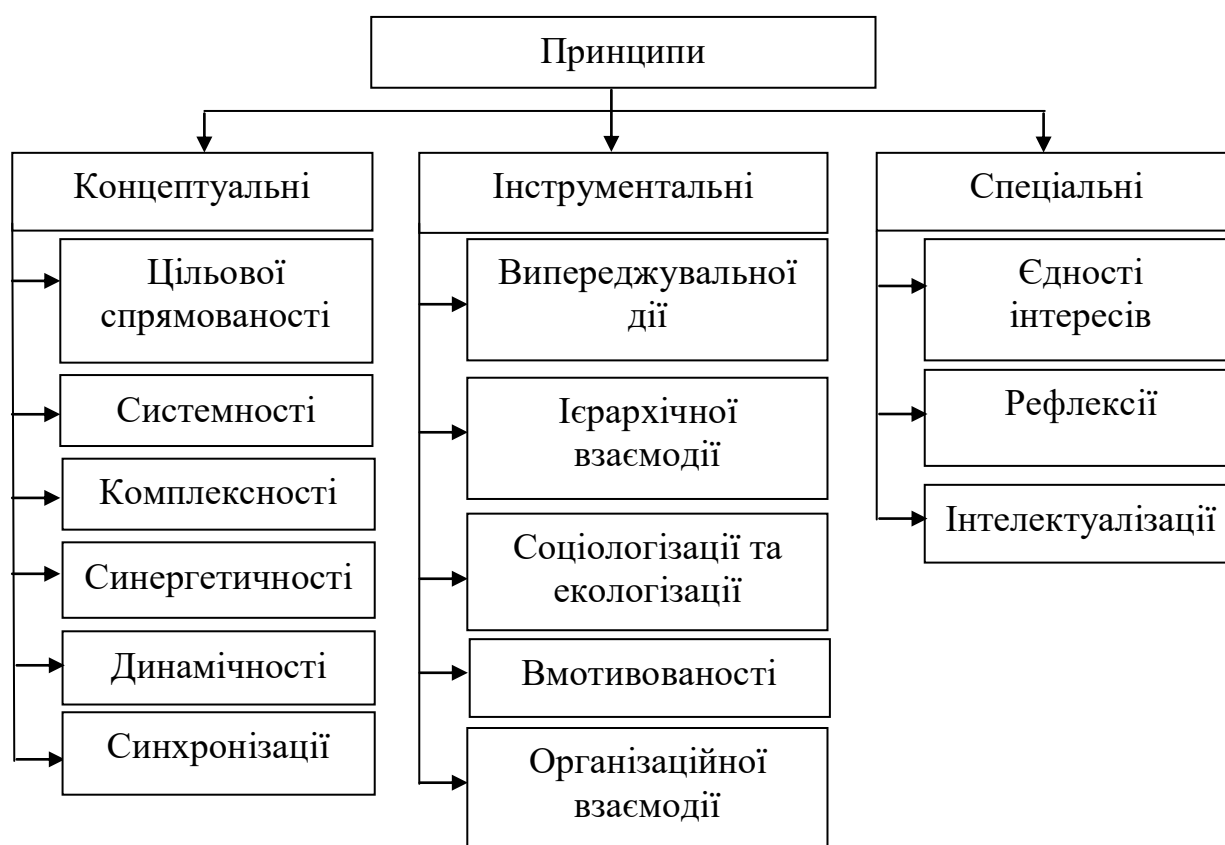


Рис. 3. Методологічні принципи дослідження інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

У третьому розділі «**Стан та особливості інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень**» проаналізовано стан та ефективність діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; проведено моніторинг системи управління інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Досліджуючи динаміку обсягів перевезення вантажів визначено, що за останні десять років цей показник скоротився внаслідок впливу кризової ситуації, яка в значній мірі позначилася на падінні обсягів промислового виробництва через кон'юнктуру зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення та зниженням обсягів внутрішнього попиту при зменшенні купівельної спроможності. Проте, обсяги перевезення автомобільним транспортом за аналізований період збільшились. Автомобільний транспорт за рахунок високої мобільності, великої різноманітності транспортних засобів за вантажопідйомністю, призначенням, конструктивним і економічним характеристиками має велике значення для перевезення на короткі відстані. Скорочення обсягів перевезення вантажів морським і річковим транспортом пояснюється зменшенням обсягів переробки експортних вантажів через зміни ринкової кон'юнктури на окремі види продукції, що виробляються в Україні та розмірів перевезень транзитних вантажів, спрямованих в обхід України (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту України, млн.т

| Вид транспорту | Роки | | | | | | 2018р. в | 2018р. в |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|-------------|-------------|
| | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | % до 2010р. | % 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 |

Встановлено, що одним з проблемних питань діяльності морських портів України є відсутність впровадження досягнень логістики. Здешевлення послуг конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. 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.

Протягом 2010-2017 років вантажообіг в цілому за всіма видами транспорту зменшився, що пов'язано з деактивізацією виробничої діяльності внутрішньо орієнтованих галузей промисловості та з зменшенням попиту на послуги вантажного транспорту. При цьому найбільшу питому вагу в структурі

вантажобігу 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, до 51,6 %, трубопровідного до 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 (рис. 4).

З'ясовано, що 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.

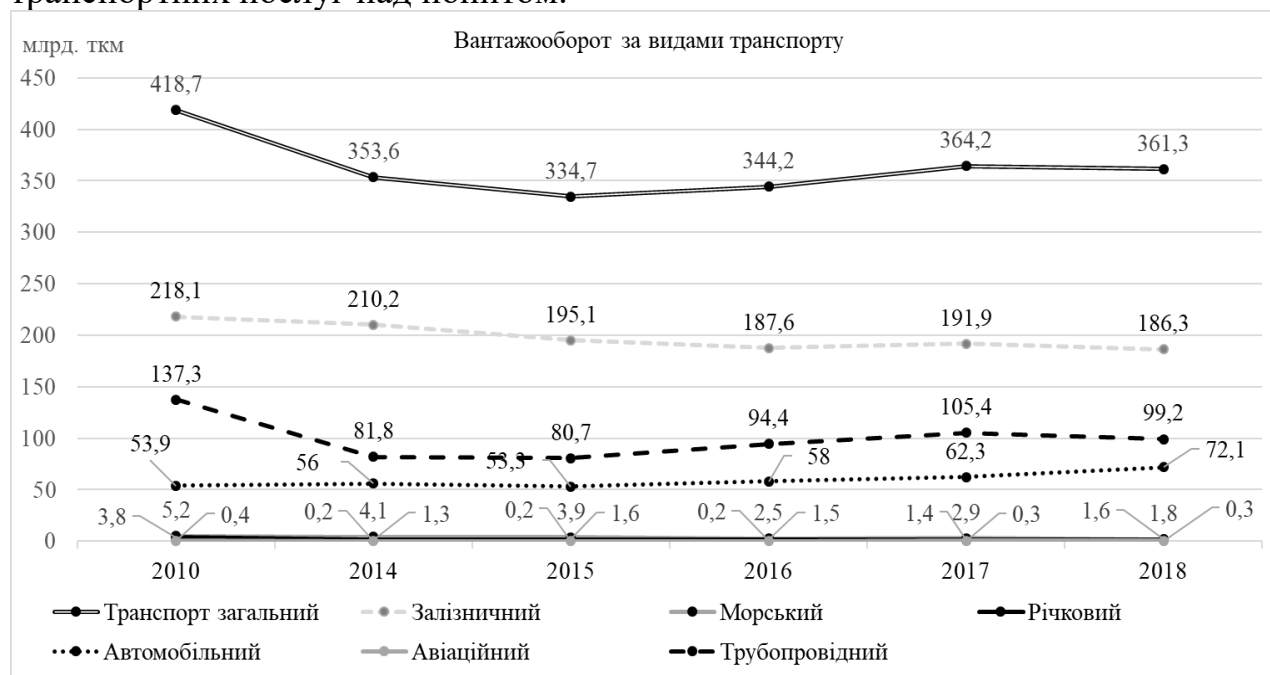


Рис. 4. Динаміка вантажообігу за видами транспорту України, млрд. ткм

В процесі дослідження встановлено, що 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. Зростання середньооблікової чисельності працюючих в транспортній галузі спостерігається в Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Львівській, Запорізькій на 30,4 %; Кіровоградській – на 43,1 %; Миколаївській, Тернопільській, Одеській, Полтавській, Сумській, Херсонській, Хмельницькій, Чернігівській областях. І, навпаки, зменшення даного показника

спостерігається в Дніпропетровській області, Донецькій, Івано-Франківській, Київській, Луганській, Рівненській, Харківській, Черкаській, Чернівецькій областях. Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом значно зросла в Волинській, Закарпатській, Чернівецькій областях, проте зменшилась в Івано-Франківській та Тернопільській.

Проаналізовано, що показник приведеної собівартості перевезення вантажів 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; зростання продуктивності праці; підвищення ефективності використання основних засобів; скорочення норм витрат ресурсів на одиницю перевезень у натуральному виразі. Чистий прибуток від діяльності транспортної галузі в розрізі регіонів коливається. Протягом 2010-2018 років збільшення суми чистого прибутку від діяльності транспортної галузі спостерігається в Київській та Одеській областях, сума збитку від діяльності транспортної галузі значно зросла в областях: Донецькій, Дніпропетровській.

Розрахунок показника густоти мережі автошляхів показує, що найбільше значення його припадає на Тернопільську, Чернівецьку та Хмельницьку області, значення показника значно перевищує значення по Україні. Деяка 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.

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 неможливим і вимагає залучення інших видів, що спонукає до планування транспортних процесів на різних видах транспорту, переходу на інформаційно-логістичні методи обслуговування. За рейтингом приросту обсягів транспортних послуг протягом 2010-2018 років перше місце належить Закарпатській області, друге – Житомирській, третє – Одеській, четверте – Черкаській, п'яте – Чернівецькій.

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. Сума капітальних інвестицій в транспортну галузь значно збільшилась в 14 областях України (Волинська, Дніпропетровська, Донецька, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Івано-Франківська, Одеська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька); зменшилась в Вінницькій; Київській; Кіровоградській; Луганській; Миколаївській; Полтавській; Харківській; Херсонській; Чернігівській областях.

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.

Встановлено, що протягом 2010-2018 років рівень ефективності інноваційної діяльності транспортної галузі України в цілому знизився. 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.

У четвертому розділі **«Регіональне управління інноваційним розвитком**

транспортної галузі в системі мультимодальних перевезень» обґрунтовано інструменти інституційного забезпечення державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; запропоновано концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; висвітлено напрями використання кластерного підходу при управлінні інноваційним розвитком транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень.

Вдосконалення інституційного середовища інноваційного розвитку транспортної галузі як на державному, так і на регіональному рівнях лежить у правовій площині та потребує створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень і переорієнтації економіки України на співпрацю з країнами Європейського Союзу у сфері мультимодальних перевезень.

Доведено, що 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 підвищення рівня безпеки на транспорті.

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. Обґрунтовано, що 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.

З'ясовано, що 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.

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 TRASECA (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.

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 (рис. 5).

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.

Запропонований 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.



Рис. 5. Концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі Одеської області в системі мультимодальних перевезень

Основною метою роботи транспортно-логістичного центру мультимодальних перевезень є координація, синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «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.

У п'ятому розділі **«Механізми регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень»** запропоновано організаційно-економічний та фінансовий механізми інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень; охарактеризовано інноваційні технології для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону.

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. 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. 6).

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. За допомогою концепцій логістики реалізується специфіка логістики в управлінні суб'єктами ринку мультимодальних перевезень регіону.

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.



Рис. 6. Схема організаційно-економічного механізму реалізації інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень

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. 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. Реалізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через фінансове забезпечення з місцевих бюджетів.

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.

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 внутрішньорегіональних 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.

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. 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.

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; вироби, технології 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 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.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. Pichenko 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 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*. Сучасні економічні дослідження: теорія, методологія, практика: матеріали II Міжнародної наукової конференції (м. Кельце

(Республіка Польща), 27 вересня 2019 р.). К.: Державний університет імені Яна Кохановського, 2019. С. 42-44 (0,08 друк. арк.).

35. 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.).

36. 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.).

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. *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.).

39. 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.).

40. 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.).

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.).

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. – Одеська національна академія харчових технологій, Одеса, 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.

Розкрито організаційно-економічні аспекти функціонування транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. 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.

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

Розроблено концептуальні засади стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Запропоновано модель реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень у вигляді формування транспортно-логістичного кластера. Сформовано організаційно-економічний та фінансовий механізми інноваційного розвитку транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Окреслено інноваційні технології для модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіону.

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

АННОТАЦИЯ

Машканцева С.А. Инновационное развитие транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок. - Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 – развитие производительных сил и региональная экономика. – Одесская национальная академия пищевых технологий, Одесса, 2020.

Изучены организационно-экономические аспекты функционирования транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок. Рассмотрены теоретические характеристики понятия «инновационное развитие транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок» и определено как процесс закономерного изменения состояния социально-экономической системы, источником которого является научно-технические, финансово-экономические инновации, которые создают качественно новые возможности для одновременной перевозки груза несколькими видами транспорта под ответственностью одного оператора по единому договору на рынке транспортных услуг с целью обеспечения удовлетворения потребностей потребителей и повышение конкурентоспособности отрасли в меняющейся среде с учетом специфических региональных особенностей определенной территории.

Разработан методологический инструментарий оценки деятельности предприятий транспортной отрасли региона и обобщена система показателей и критериев комплексного анализа управления инновационным развитием транспортной отрасли в системе мультимодальных перевозок.

Сформированы методологические подходы к построению механизмов и стратегии инновационного развития транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок. Проанализировано состояние и эффективность деятельности субъектов хозяйствования транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок. Обоснованы инструменты институционального обеспечения государственного регулирования инновационного развития транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок. Определено, что функционирование модели инновационного развития транспортной отрасли в системе мультимодальных перевозок опирается на определенную систему методологических принципов, которые объединены в три группы: концептуальные, инструментальные и специальные.

Разработаны концептуальные основы стратегии инновационного развития транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок, что позволит использовать их как теоретико-методологическое основание для управления развитием транспортной отрасли в системе мультимодальных перевозок с учетом влияния региональных особенностей. Предложена модель реализации стратегии инновационного развития транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок в виде формирования транспортно-

логистического кластера. Предложен организационно-экономический механизм инновационного развития транспортной отрасли региона в системе мультимодальных перевозок, который направлен на внедрение управленческих решений в сфере инновационной политики транспортной отрасли при обеспечении рационального использования инновационного потенциала и региональных особенностей и получении синергетического эффекта контрактных отношений и совокупных капиталовложений.

Доказано, что инновационная деятельность в транспортной отрасли требует создания эффективного и действенного механизма управления инновационным развитием транспортной отрасли в системе мультимодальных перевозок представляет собой взаимосвязь организационно-экономического и финансового механизмов, является основой для реализации стратегии инновационного развития транспортной отрасли в системе мультимодальных перевозок региона. Намечены инновационные технологии для модернизации транспортно-логистической инфраструктуры региона.

Ключевые слова: транспорт, транспортная отрасль, грузовые перевозки, инновационное развитие, инновации, мультимодальные перевозки, региональная экономика.

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. - Odessa national academy of food technologies, Odessa, 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.

The organizational and economic aspects of the functioning of the transport sector of the region in the system of multimodal transportation are revealed. The methodological tools for assessing the activities of transport enterprises in the region have been developed and the system of indicators and criteria for a comprehensive analysis of the management of innovative development of the transport industry in the system of multimodal transportation has been deepened.

Methodological approaches to the construction of mechanisms and strategies for innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transportation have been formed. The state and efficiency of the economic entities of the region's transport industry in the system of multimodal transportation are analyzed. The tools of institutional support of the state regulation of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transportations are substantiated.

Conceptual bases of strategy of innovative development of transport branch of region in system of multimodal transportations are developed. The model of realization of strategy of innovative development of transport branch of region in system of multimodal transportations in the form of formation of transport and logistics cluster is offered. Organizational, economic and financial mechanisms of innovative development of the transport sector of the region in the system of multimodal transportation are formed. Innovative technologies for modernization of transport and logistics infrastructure of the region are outlined.

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