

**ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
ІМЕНІ ЛЕОНІДА ЮЗЬКОВА
ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ЕКОНОМІКИ
Кафедра публічного управління та адміністрування**

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему:

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Виконав:

студент магістратури за спеціальністю
281 Публічне управління та
адміністрування денної форми навчання

Лабань Андрій Ігорович

Керівник: декан факультету управління та
економіки доцент кафедри публічного
управління та адміністрування, кандидат
економічних наук, доцент

Терещенко Тетяна Василівна

Рецензент:

Хмельницький – 2021 рік

АНОТАЦІЯ

Лабань А.І. – Державне регулювання розвитку транспортної інфраструктури України.

Магістерська робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування.

Основна увага в магістерській роботі присвячена обґрунтуванню теоретичних засад та розробці практичних рекомендацій щодо удосконалення державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури України.

У першому розділі магістерського дослідження автором визначено економічну сутність транспортної інфраструктури, також систематизовано особливості державного регулювання транспортної інфраструктури. У другому розділі досліджено стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності, поряд з цим, здійснено аналіз європейського досвіду реалізації державно-приватних проектів транспортної інфраструктури. Окрема увага присвячена формуванню комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації. А також обґрунтуванню доцільності застосування державно-приватне партнерства як інструменту державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури.

Ключові терміни: територія, територіальна громада, об'єднана територіальна громада, розвиток, конкуренція, конкурентоспроможність.

SUMMARY

Laban A.I. - State regulation of transport infrastructure development in Ukraine.

Master's Degree Program for Master's Degree in specialty 281 Public management and administration.

The main focus of the master's thesis is on substantiation of theoretical principles and development of practical recommendations for improving state regulation of transport infrastructure development in Ukraine.

In the first section of the master's study, the author identifies the economic essence of transport infrastructure, as well as systematizes the features of state regulation of transport infrastructure. The second section examines the state of state regulation of transport infrastructure and the peculiarities of ensuring its efficiency, along with the analysis of European experience in implementing public-private transport infrastructure projects. Special attention is paid to the formation of a complex of infrastructural support of innovative development of transport infrastructure on the basis of digitalization. And also to substantiate expediency of application of public-private partnership as the tool of the state regulation of development of transport infrastructure.

Key terms: territory, territorial community, united territorial community, development, competition, competitiveness.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	7
1.1. Економічна сутність транспортної інфраструктури.....	7
1.2. Особливості державного регулювання транспортної інфраструктури.....	12
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄВРОСОЮЗУ	18
2.1. Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності.....	18
2.2. Аналіз європейського досвіду реалізації державно-приватних проєктів транспортної інфраструктури	24
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	35
3.1. Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації	35
3.2. Державно-приватне партнерство як інструмент державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури	40
ВИСНОВКИ.....	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	54

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах економічного розвитку України транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у кожному із секторів економіки. Наявність розвиненої транспортної інфраструктури дозволяє ефективно працювати у різних сферах бізнесу. Порівняно з іншими розвиненими країнами Україна має певні недоліки, які суттєво впливають на ефективність функціонування транспортної інфраструктури. У процесі функціонування транспортна інфраструктура потребує термінового зміни, що підвищать рівень розвитку в цілому.

Питанням розвитку транспортної інфраструктури, її окремих елементів та транспортної системи в цілому, займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як: Т. Логутова, І. Заблудська, О. Пікулик, С. Максимова, О. Бакаєв, Н. Волоснікова, К. Бічта, Г. Лоуренс, Б. Бондар, Е. Даниленко, А.Г. Дем'янченко та ін.

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає в опрацюванні теоретичних основ, а також розробці практичних пропозицій щодо підвищення ефективності державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури України. Поставлена мета зумовлює необхідність вирішення таких завдань:

Визначення економічної сутності транспортної інфраструктури.

Систематизація особливостей державного регулювання транспортної інфраструктури.

Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності.

Аналіз європейського досвіду реалізації державно-приватних проектів транспортної інфраструктури

Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації.

Обґрунтування доцільності застосування державно-приватного партнерства як інструмент державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури.

Об'єктом дослідження виступають суспільні відносини, пов'язані з державним регулюванням розвитку транспортної інфраструктури України.

Предметом магістерської роботи є теоретичні, методичні та практичні аспекти державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури України.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань використано такі методи дослідження: аналіз і синтез, системний підхід – для дослідження сутності транспортної інфраструктури; метод статистичної обробки інформації – для аналізу статистичних показників, що стосуються розвитку транспортної інфраструктури; графічний і табличний методи – для наочного відображення тенденцій розвитку транспортної інфраструктури; метод наукових узагальнень – для написання логічних та обґрунтованих висновків.

Інформаційною базою магістерської роботи стали: монографії, навчальні посібники, підручники, наукові статті вітчизняних та зарубіжних авторів, які стосуються теми дослідження, законодавчі та нормативно-правові акти України, статистичні та аналітичні дані.

Практичне значення магістерської роботи полягає у можливості застосування результатів дослідження та пропозицій в управлінській діяльності органами державного, регіонального управління та місцевого самоврядування при розробці стратегій та програм соціально-економічного розвитку, а також для формування концептуальних положень регіональної політики сприяння розвитку транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1. Економічна сутність транспортної інфраструктури

Історично склалося так, що розвиток транспорту в сучасному глобальному світі невіддільний від історії людського суспільства, тому що саме людина рухає прогресом науки, в якій народжуються різні потужні винаходи, покликані служити людству. Без руху знарядь праці та предметів праці та самої людини неможливе ні виробництво споживання, ні будь-яка цілеспрямована діяльність.

Аналіз поняття «транспортна інфраструктура» слід розпочати з визначення масштабнішого визначення - «транспортна система». У сучасній науковій літературі застосовуються різні варіації поняття «транспортна система» (табл. 1.1).

Причому різні автори та різні джерела пропонують різну кількість складових елементів транспортної системи: від одного (а саме транспорт) до трьох (транспорт, інфраструктура, підприємства та фахівці, які обслуговують транспортну галузь). Останній варіант слід розглядати як найбільш близький до реальності, оскільки транспортні засоби власними силами або у поєднанні з існуючою транспортною інфраструктурою не в змозі забезпечити ефективний процес перевезення пасажирів та вантажів без спеціальної системи контролю.

З цього погляду найяснішим і найповнішим є визначення «транспортна система», запропоноване М. Троїцькою. Вчений вважає, що до складу цієї системи мають входити автомобілі, інфраструктура, транспортні підприємства, поєднані із процесом управління [24].

Система управління транспортною системою, на думку науковців, це сукупність державних органів та приватних структур управління транспортом, функціонування яких забезпечує системне управління транспортними перевезеннями [24].

Таблиця 1.1 - Загальні проблеми розвитку транспортної системи та напрями їх подолання

Група	Характеристика
Економічні	<ul style="list-style-type: none"> - Значний ступінь зносу основних фондів. - Зростання цін на паливо та матеріально-технічні ресурси, значний відсоток імпортової складової. - Недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють виділення інвестицій на розвиток транспортної системи. - Високий рівень податкового навантаження, відсутність преференцій. - Низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на внутрішньому та міжнародних ринках транспортних послуг. - Спад виробництва у вантажоформуючих галузях економіки. - Низький рівень інноваційної та високотехнологічної складових транспортної галузі, тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню, недосконалість механізму лізингу транспортних засобів, відсутність інвестицій на умовах концесій і державно-приватного партнерства
Організаційно-управлінські	<ul style="list-style-type: none"> - Низький рівень міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку ринку транспортних послуг. - Слабкий ступінь використання вигоди географічного положення і можливостей транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів. - Нераціональне використання ресурсів і низька ефективність транспортних засобів. - Низький рівень підготовки менеджменту до роботи в умовах жорсткої конкуренції. - Втрачені функції держави з управління суб'єктами транспорту у сфері формування ринку транспортних послуг. - Низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки. - Недосконалість законодавства України у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання
Технічно-технологічні	<ul style="list-style-type: none"> - Повільне вдосконалення транспортних технологій і недостатня їх узгодженість з виробничими, торговими, складськими технологіями. - Істотне перевищення міжнародних екологічних стандартів негативного впливу транспорту на довкілля. - Технічний рівень стану транспортної інфраструктури і виробничо-технічної бази транспорту не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг

Джерело: [23, с.25-28].

Необхідними умовами для ефективного функціонування єдиної транспортної системи є:

1) дотримання вимог громадського виробництва та національної безпеки;

2) наявність розгалуженої інфраструктури для надання всього комплексу транспортних послуг, включаючи зберігання та технологічну підготовку вантажів до транспортування;

3) забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

Вчені інтерпретують поняття «транспорт» як:

- галузь економіки, мета якої – перевезення вантажів та пасажирів;
- Комплекс технічних засобів для забезпечення пересування матеріальних продуктів та людей;
- власне процес переміщення товарів чи пасажирів у просторі, що називається словом «транспортування»;
- потік транспортних одиниць, що рухаються водою (кораблі), повітрям (літак), залізницею (поїзди), вулицями чи дорогах (автомобілі);
- окрема партія товарів, що йде в конкретний пункт призначення та за певною адресою;
- вид людської діяльності чи спеціальність [42].

Термін «інфраструктура» у сенсі - це сукупність виробництв і об'єктів, які забезпечують функціонування економічної системи країни та її виробництва. Інфраструктура поділяється на дві основні категорії: економічну (виробничу) та соціальну. Цей поділ дуже умовний, оскільки деякі елементи інфраструктури мають риси обох категорій.

Поєднання двох понять досліджуються у цілій низці наукових праць. Зведені результати аналізу наукових підходів до визначення поняття «транспортна інфраструктура» наведені у таблиці 1.1.

Таблиця 1.2 - Основні підходи до визначення терміну «транспортна інфраструктура»

Автор	Визначення терміну
Постанова КМУ [35]	Сукупність споруд, системи мережі сполучень, усіх видів транспорту, які задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.
Соколова О. [41]	Сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту й допоміжного обладнання, спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.
Потєєва М. [34]	Сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з

	метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і доставки вантажів в усіх сферах суспільного відтворювального процесу.
Пікулик О. [32]	Сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів.
Ткаченко Н. [43]	Елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту. Без такої матеріальної бази транспортування вантажів є або неможливим, або економічно недоцільним.
Фастовець О. [45]	Сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд і пристроїв, здатних забезпечити їх функціонування.
Максимова С. [27]	Елемент інфраструктури ринку, що об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу й споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових і інформаційних потоків у регіональній економіці. Формує просторову мережеву структуру, всі елементи якої пов'язані між собою на рівні регіону і за його межами. Вузлами цих мереж є транспортно-логістичні підприємства і організації.
Заблодська І. [18]	Складова транспортної системи регіону, яку доцільно розглядати як сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту у складі транспортної системи регіону.
Іксарова Н. [19]	До складу даного поняття належать морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний і трубопровідний транспорт із відповідними об'єктами – портами, дорогами, аеропортами, вокзалами, складськими приміщеннями та іншими допоміжними об'єктами.
Жовтяк Г. [17]	Транспортна система всіх видів транспорту з усіма складовими їх частинами та ланками, а також іншими обслуговуючими частинами інфраструктури народного господарства, що працюють у сфері переміщення вантажів і людей.

Примітка. Систематизовано автором.

Як очевидно з наведених вище визначень, автори по-різному підходять терміну «транспортна інфраструктура». На сьогоднішній день у науковій літературі немає єдиного підходу до визначення цього поняття - в основному розбіжність вчених полягає в дискусії навколо включення до поняття «транспортна інфраструктура» рухомого складу, підприємств, пасажирів, що перевозять, і вантажі, збутові компанії, галузеві навчальні заклади тощо. і т. д. При цьому згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт» [36], де дано визначення поняття «єдина транспортна система України», що включає всі види ліній транспорту та зв'язку, вказується, що єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру

для надання всього комплексу транспортних послуг, включаючи зберігання та підготовку вантажів до транспортування для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. Таким чином, транспортна інфраструктура є складовою єдиної транспортної системи та призначена для забезпечення умов її функціонування, тому до неї не входить рухомий склад підприємства, що перевозить пасажирів та вантажі.

Таким чином, транспортна інфраструктура включає: залізниці, автомобільні дороги різного рівня технічної оснащеності, водні колії, авіалінії, станції, мости, шляхопроводи, тунелі, морські та річкові порти, аеропорти, локомотивно-вагонні депо, підприємства транспортного машинобудування та ремонту. На рис. 1.1 показаний склад та структура транспортної інфраструктури.



Рис.1.1. Склад та структура транспортної інфраструктури
Джерело: [14].

Транспортна інфраструктура виконує цілу низку функцій, до основних з яких відносять: забезпечуючу, продуктивну, національної безпеки, регулюючу, стимулюючу, соціальну, економічну (рис. 1.2).

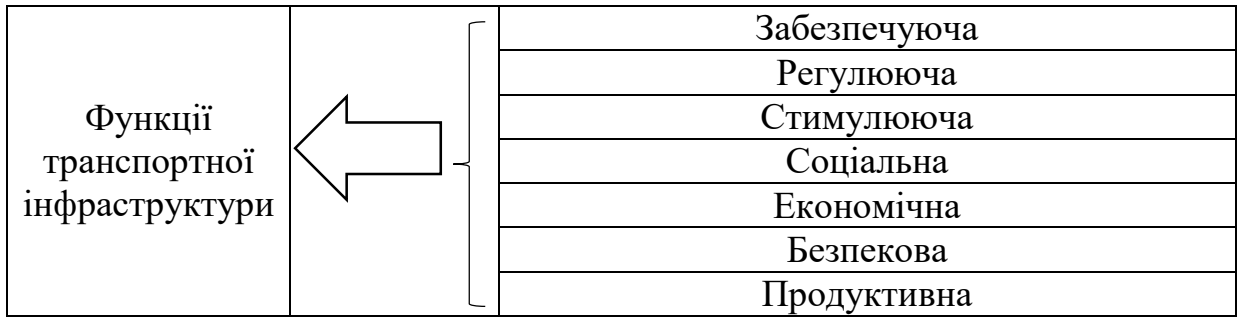


Рис.1.2. Функції транспортної інфраструктури

Примітка. Складено автором.

Розвиток транспортної інфраструктури впливає на ефективність всієї транспортної галузі. Ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та соціальне благополуччя населення країни залежать від рівня розвитку та ефективності функціонування останнього. Це призводить до класифікації транспортної галузі як стратегічної галузі, яку контролює держава.

1.2. Особливості державного регулювання транспортної інфраструктури

Методологічною основою визначення транспортної інфраструктури як об'єкта державного регулювання є системний підхід. Процес формування об'єкта управління пропонується досліджувати за допомогою алгоритму, запропонованого в [50], який представляє процес формування об'єкта управління при дослідженні систем управління.

Пропонується використовувати цей алгоритм, оскільки державне управління та регулювання є формами реалізації виконавчої влади, основною метою яких є забезпечення практичного виконання законів. Основна відмінність між державним управлінням та державним регулюванням полягає у реалізації тих інтересів, які вони забезпечують: державне управління здійснюється у сферах, де необхідно забезпечити первинну реалізацію суспільних інтересів, а державне регулювання – у сферах, де необхідно досягти певного балансу суспільних та приватних інтересів [9].

Відповідно до запропонованого алгоритму на першому етапі ідентифікуються дані про об'єкт та можливості суб'єкта.

Державне регулювання - це вид державної діяльності, який полягає в оптимізації діяльності учасників суспільних відносин з метою забезпечення її відповідності вимогам закону та досягнення бажаного балансу публічних та приватних інтересів [9].

Суб'єктом державного регулювання є законодавчі та виконавчі органи держави, галузі, відомчі територіальні органи державної влади, органи управління підприємствами. Об'єктом управління є людська діяльність, і навіть різні економічні відносини.

Керований вплив є створення умов, у яких забезпечується виконання нормативних правових актів: упорядкування, налагодження, визначення напрямів розвитку, підпорядкування певному порядку, налагодження правильної взаємодії, створення умов нормальної роботи. Державне регулювання передбачає встановлення певних стандартів, норм, лімітів, квот, тарифів та ін., дотримання яких є обов'язковим для учасників суспільних відносин та осіб, які здійснюють відповідну діяльність.

Суб'єктами державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури в Україні є: на національному рівні – Міністерство інфраструктури України, яке відповідає за розвиток транспортно-дорожнього комплексу, координує роботу асоціацій, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського та річкового транспорту, колійного господарства; на регіональному рівні - комісії з координації перевезень, створювані органами місцевого самоврядування та самоврядування.

Загалом об'єктом державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури є транспортна система України, до якої входять: громадський транспорт (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, міський, метро); промисловий залізничний та відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; суспільні шляхи комунікації.

Відповідно до чинного законодавства України основними завданнями державного регулювання у сфері транспорту є:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення та громадського виробництва у транспорті;
- захист прав громадян при транспортному обслуговуванні;
- Безпечна експлуатація транспорту;
- дотримання необхідних темпів та пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України, законних інтересів транспортних підприємств та організацій та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності транспортних підприємств;
- обмеження монополії та розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності у галузі транспорту;
- захист навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту.

Також необхідно чітко сформулювати цілі та задачі державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури. Мета – це бажаний стан об'єкту або бажані результати його діяльності.

Основною метою функціонування транспортної інфраструктури є забезпечення потреб населення та господарства в усіх видах перевезень.

Поряд з цим, необхідно встановити взаємозв'язок об'єкта регулювання та середовища. Чіткої межі між зовнішнім і внутрішнім середовищем, в якому функціонує об'єкт, не існує, але є тісний взаємозв'язок між ними. До внутрішніх чинників можна віднести: ресурси, організаційну структуру та структуру управління, систему управління, персонал і культуру.

Зовнішні чинники, що впливають на функціонування транспортної інфраструктури, представлені факторами макро- та мікросередовища. До факторів макросередовища відносяться: політико-правові; економічні; соціальні; технологічні; природні. До факторів мікросередовища відносяться: постачальники; споживачі; конкуренти; посередники; контактні аудиторії.

Характер взаємодії транспортної інфраструктури як об'єкту державного регулювання з середовищем можна представити у вигляді моделі (рис. 1.3).

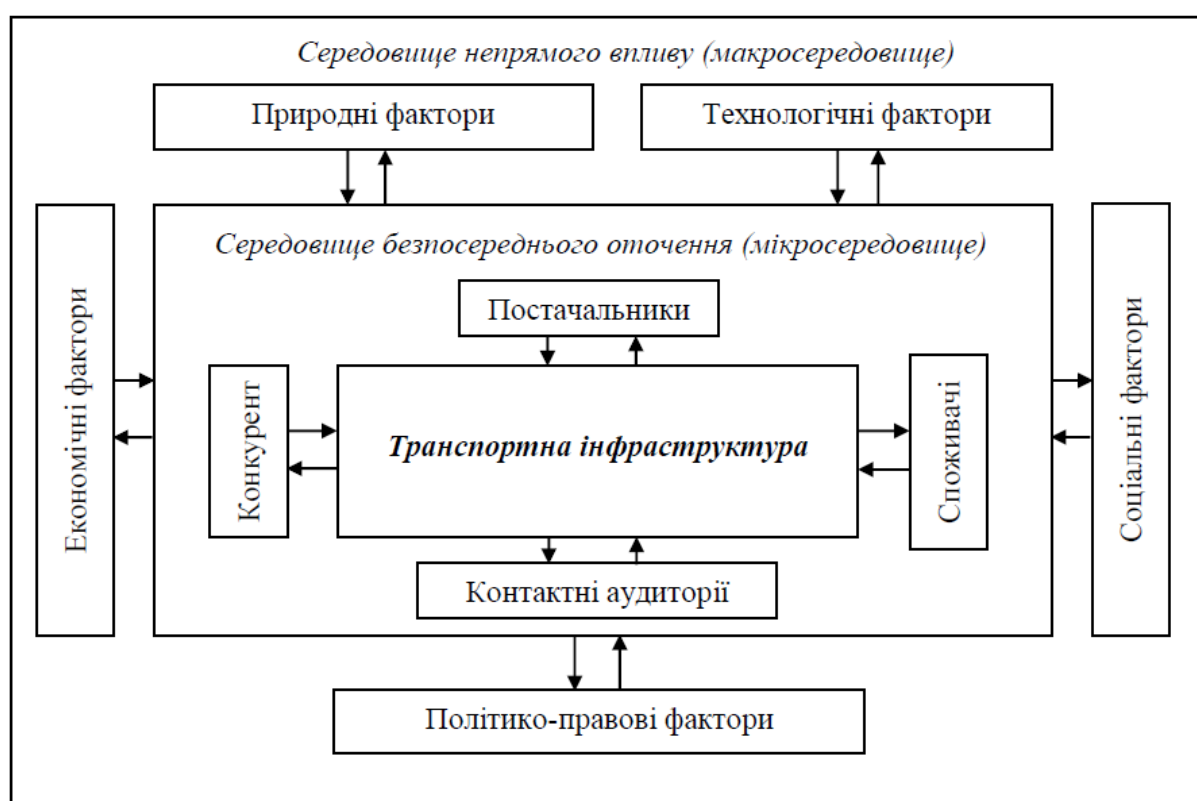


Рис. 1.3. Взаємодія транспортної інфраструктури як об'єкта державного регулювання з середовищем
Джерело: [14].

Наступний етап формування об'єкта регулювання передбачає побудову моделі, що містить елементи об'єкта, суб'єкта та зв'язку між ними.

Відповідно до системно-кібернетичного підходу [28], система управління як форма реальної реалізації певних управлінських впливів складається з двох взаємодіючих підсистем: менеджер - суб'єкт управління (формує управлінський вплив); контрольований - керований об'єкт (що

знає переважаючих впливів). Кожна без винятку система управління має: пряме з'єднання - зв'язок підсистеми управління з керованою; протилежне за напрямом дії - зворотний зв'язок (від керованої підсистеми до керуючої). Таким чином, суб'єкт регулювання через прямий канал зв'язку впливає на об'єкт, коригуючи вплив на нього довкілля. Це призводить до зміни стану контрольованого об'єкта – змінює його вплив на навколишнє середовище.

Процес державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури, згідно із системно-кібернетичним підходом, представлено у вигляді моделі (рис. 1.4).

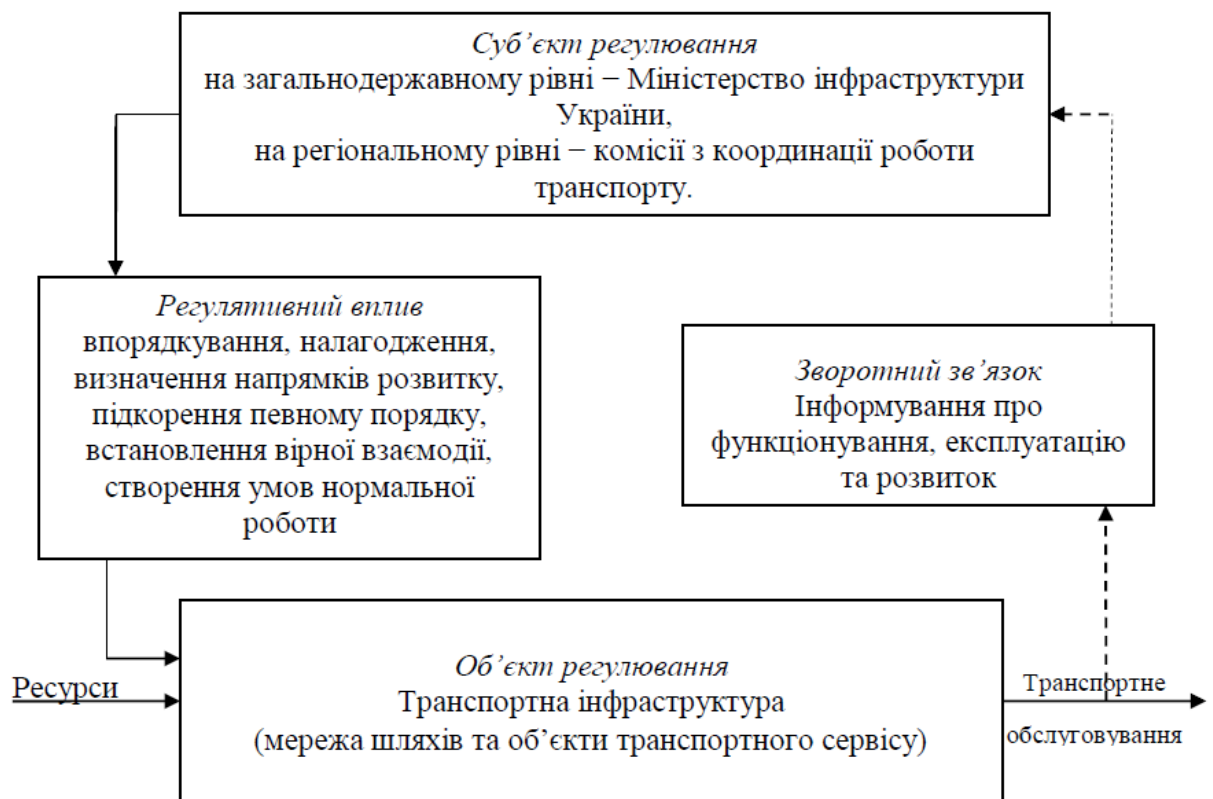


Рис. 1.4. Загальна схема процесу державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури згідно системно-кібернетичного підходу
Джерело: [14].

Оскільки об'єктом регулювання виступає транспортна інфраструктура, то під регулюванням слід розуміти безперервний і цілеспрямований вплив на сукупність елементів транспортної інфраструктури.

Отже, у параграфі визначено сутність транспортної інфраструктури, встановлено склад і структуру об'єкту при державному регулюванні

розвитку транспортної інфраструктури; сформульовано цілі та задачі державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури; встановлено взаємозв'язок транспортної інфраструктури як об'єкта державного регулювання та середовища; встановлено характер відносин транспортної інфраструктури як об'єкта державного регулювання та середовища; визначено інформаційне забезпечення зв'язків між об'єктом, суб'єктом і завданнями державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 2

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

2.1. Аналіз основних показників розвитку транспортної інфраструктури України

Транспортна система України цілісна частиною світової транспортної системи є мережа повітряних, водних, наземних та електронних (нових) маршрутів, а також рухомий склад та обладнання та засоби існуючих видів транспорту, транспортна логістика корпорації і, відповідно, персонал транспортна система. Першочергове завдання транспортна система є економічною підтримкою ефективність державних програм за рахунок якісні транспортні послуги. Продукти транспортна система, а саме рух, не є накопичувальним резервом і потребує постійного вдосконалення шляхом сучасної координації та взаємодії різних видів транспорту, впровадження новітніх технічних засобів і технологій, впровадження новітніх технологій та обладнання в вантажно-розвантажувальні комплекси.

Важливо, що в сучасних економічних умовах транспортна система є окремою самостійною структурною одиницею.

Критеріями оцінки транспортної системи є швидкість доставки вантажу або швидкість сполучення (при перевезенні пасажирів) і вартість перевезення. Швидкість доставки вантажу (швидкість стикування) визначається шляхом розрахунку середньої швидкості від місця відправлення до місця призначення з урахуванням усіх технологічних і технічних зупинок або зупинок.

Вартість перевезення визначається шляхом ділення вартості відстані (пробігу). При розрахунках враховують технічну швидкість транспортний засіб (середня швидкість транспортування).

Вартість транспортування (робіт, послуг) - поточні витрати, виражені в грошах транспортної компанії, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезення вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення [6].

Розвиток транспортної інфраструктури України бере початок у 1991 році, коли було проголошено про незалежність. Ключову роль у становленні транспортної інфраструктури має попит на послуги, які надаються у цій сфері.

Основними послугами у сфері транспортної інфраструктури є: перевезення пасажирів; перевезення вантажів.

На рис. 2.1 наведені дані Державної служби статистики України про кількість перевезених пасажирів за видами транспорту у 1995-2019 рр.

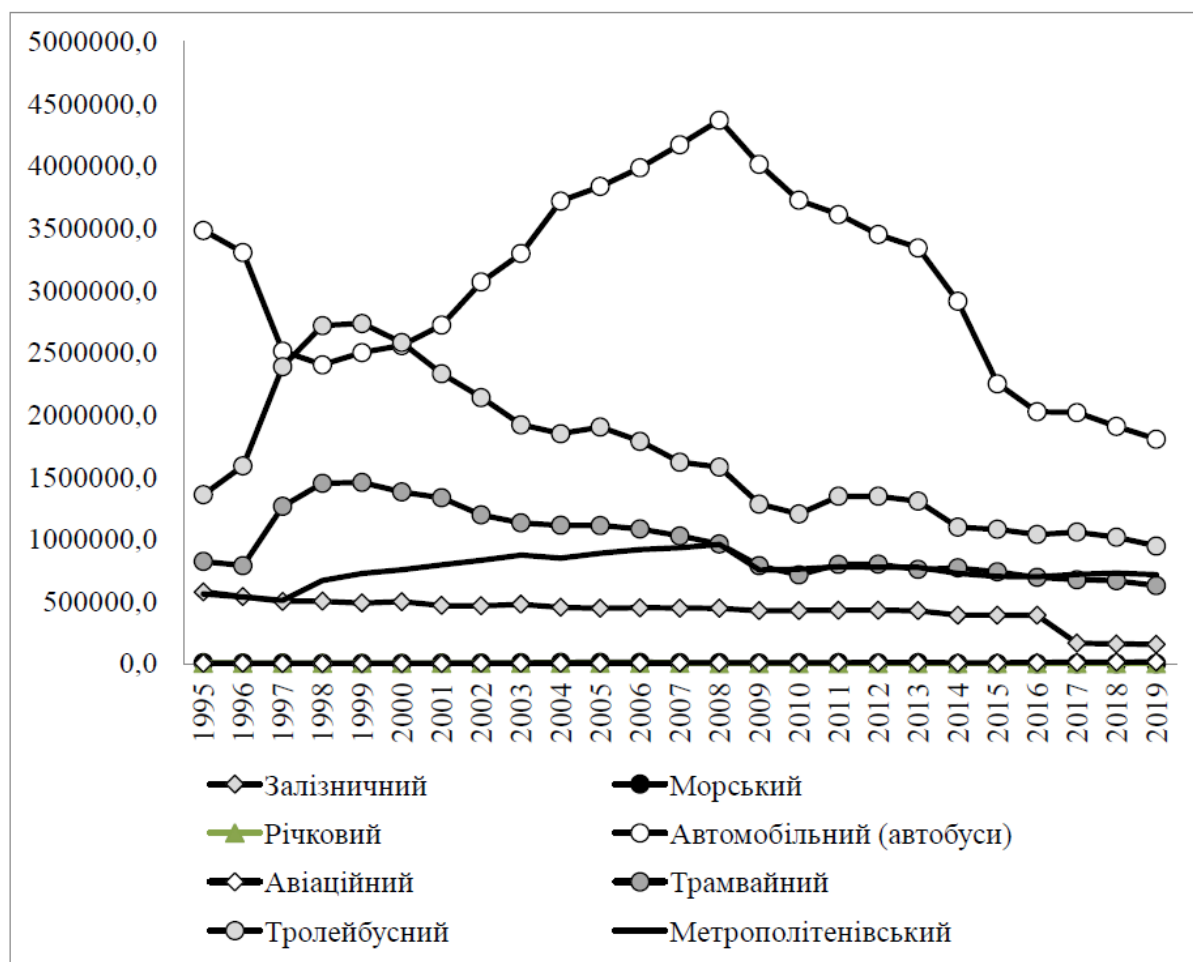


Рис. 2.1 - Динаміка перевезень пасажирів різними видами транспорту, 1995–2019, тис.

Джерело: за даними Державної служби статистики України.

Як ми бачимо, у період з 1995 року, найпопулярнішим видом транспорту для перевезення пасажирів був автомобільний транспорт (автобуси), проте у період з 2009 року попит на автобусні перевезення почав різко знижуватися. Однією з можливих причин зниження попиту на пасажирські перевезення є збільшення кількості власних автомобілів у громадян.

Кількість перевезених вантажів за видами транспорту у період з 1995 до 2019 років за даними Державної служби статистики України наведено на рис. 2.2.

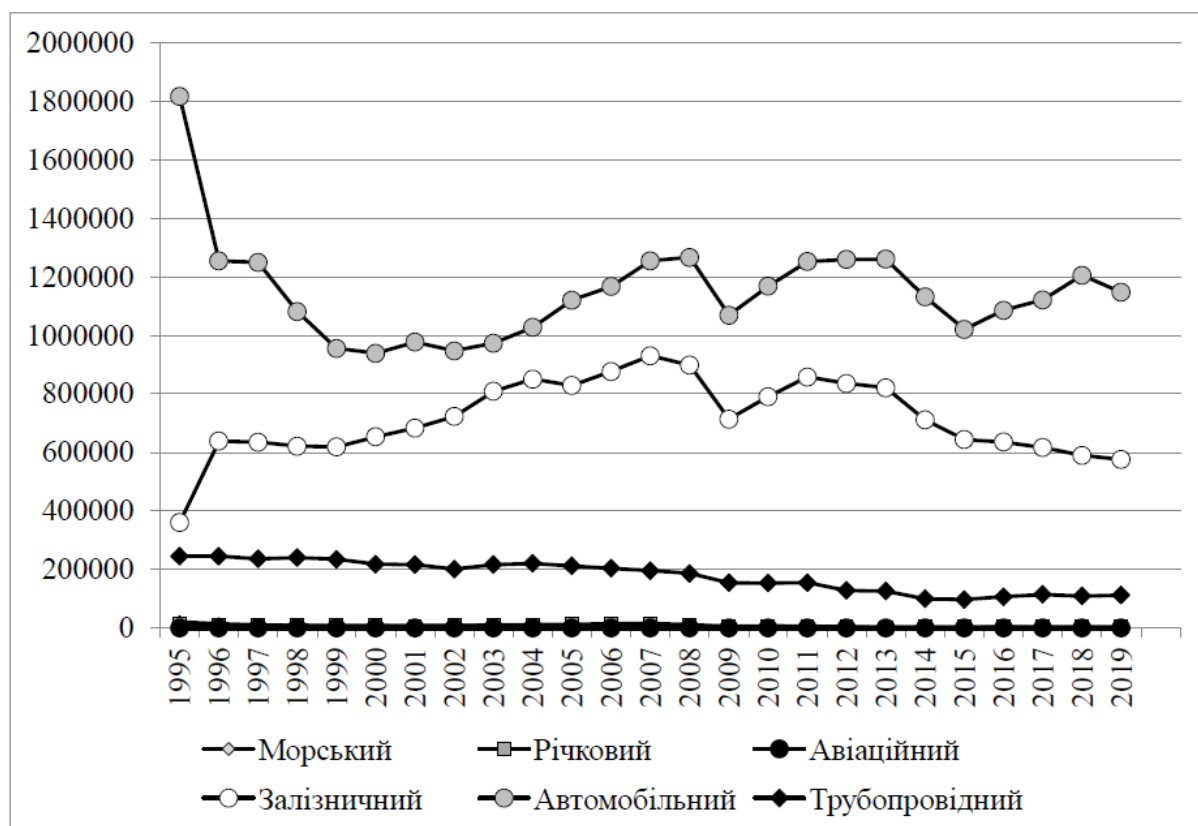


Рис. 2.2 - Динаміка вантажних перевезень різними видами транспорту, 1995–2019, тис. т

Джерело: за даними Державної служби статистики України.

Отже, найбільшим попитом на перевезення вантажів користуються трубопровідний і авіаційний види транспорту. Ці види транспорту можуть гарантувати швидку та безпечну доставку товарів, проте слід зазначити, що не всі види товарів можуть бути доставлені у такий спосіб. Кількість вантажів, перевезених іншими видами транспорту, приблизно такому ж рівні.

Слід звернути увагу на зниження попиту на використання різних видів транспорту для пасажирських та вантажних перевезень з 2014 року у зв'язку із політичною ситуацією на території Донецької та Луганської областей, а також Автономної Республіки Крим.

Для оцінки поточного стану рівня розвитку транспортної інфраструктури України експерти вперше у 2020 році використали

інфраструктурний індекс, який склав 2,58 із 5 можливих. Цей індекс включає:

- оцінку загального рівня інфраструктури в Україні;
- середня оцінка загального стану розвитку 5 секторів транспорту;
- оцінка рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проектів;
- оцінка рівня реалізації державою стратегій розвитку транспортної галузі.

Для вимірювання отриманих результатів 104 експерти з транспорту та логістики використовували шкалу Лайкерта. За шкалою отримані результати оцінюються: 1 – вкрай негативно, 3 – задовільно, 5 – вкрай позитивно.

Європейська бізнес-асоціація (ЕВА) оцінила транспортну галузь України у розрізі 5 видів транспорту [25].

1. Залізничний транспорт. За даними Міністерства інфраструктури України, довжина залізниць територією України становить 19,8 тис. км. Інвентарний парк легкових автомобілів для магістрального транспорту становить 4,3 тис. одиниць, зокрема робітничий парк 3,1 тис. автомобілів. Також доступні високошвидкісні електропоїзди Hyundai – 10 одиниць; швидкісні електропоїзди «Тарпан» – 2 одиниці; міжрегіональні потяги локомотивної тяги – 2 од. (по 5 легкових автомобілів). Загальний парк вантажних вагонів становить 83,5 тис. одиниць. Робочий парк існуючого парку вантажних вагонів становить 57,7 тис. одиниць. вагони (крім вагонів біля ЦДЛО). Парк тепловозів становить 3589 одиниць, у тому числі: електровозів – 1628 одиниць; тепловозів – 1961 од. [11].

Загалом експерти ЄБА оцінили стан залізничної інфраструктури нижче за середній (51% експертів оцінили загальний стан розвитку залізничного транспорту негативно). Для покращення стану розвитку залізниці рекомендується провести низку реформ, у тому числі: реорганізацію ВАТ «Укрзалізниця», відкриття приватного тягового ринку,

зміну тарифів та запровадження законодавчої можливості для залучення приватних інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури [30].

2. Автомобільний транспорт. Протяжність державних автомобільних шляхів України становить 169,5 тис. км. Мережа основних маршрутів розкидана по всій країні та об'єднує усі великі міста України, а також забезпечує транскордонні маршрути із сусідніми країнами, з яких 165,8 тис. км з твердим покриттям [30].

За оцінкою експертів ЕВА, стан доріг оцінюється як задовільний. Для підвищення рівня розвитку автомобільних доріг рекомендується посилити розмірно-ваговий контроль та відповідальність за перевищення допустимої ваги вантажів, що перевозяться, залучити міжнародних незалежних гравців до технічного нагляду та моніторингу будівництва, застосовувати прозорі та непрозорі дискримінаційні процедури державних закупівель [3].

3. Повітряний транспорт. Станом на 2020 рік в Україні діє 21 міжнародний аеропорт (без аеропортів у Донецькій, Луганській областях та Автономній Республіці Крим) [30].

50% експертів ЕВА оцінили стан авіаційної інфраструктури як задовільний. Проте для підвищення рівня розвитку авіації в Україні рекомендується розвивати аеропорт «Бориспіль» як міжнародний хаб, надавати фінансову допомогу українським авіаперевізникам, передавати аеропорти у приватну власність на основі ДПП/концесії [3].

4. Морський транспорт. Сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких розташовані на континентальній території України, а 5 портів – на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим. Сумарна пропускна спроможність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн тонн.

Завантаження потужностей українських портів у 2018 р. склало 43% (перевалка 135,2 млн т), а у 2019 р. - 51% (перевалка 160 млн т) [30].

Переважає більшість респондентів, зокрема 73%, задовільно оцінили стан розвитку морського транспорту. Основні реформи та зміни у цій сфері,

на які очікує бізнес, - це скорочення портових зборів та відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України до держбюджету, створення незалежного регулятора - Національної комісії з державного регулювання в Росії. у сфері транспорту, систематизація послуг, що надаються USPA [30].

5. Річковий транспорт. Загальна довжина судноплавних річок України, що використовуються як водні шляхи, становить 2241 км, з яких Дніпро є найважливішим водним шляхом. Басейн Дніпра займає близько 65 відсотків річкового простору України. Можливості: 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи, 16 річкових портів та терміналів, пропускна спроможність 60 млн. тонн на рік [25; 30].

Оцінюючи рівня розвитку річкового транспорту, ніхто з респондентів не дав йому позитивної оцінки, проте переважна більшість відзначила його як задовільний - 76%. Для прискорення розвитку галузі ЕВА пропонує надати державну підтримку державній інфраструктурі та суднобудівній галузі, створити Державний фонд внутрішніх водних шляхів у складі спеціального фонду державного бюджету, створити умови та механізми для залучення приватних інвестицій у державний сектор.

Згідно з оцінкою рівня розвитку транспортної інфраструктури України, для підвищення рівня ефективності її функціонування важливо запровадити такі заходи:

- запровадити прозору систему прийняття рішень щодо інфраструктурних проектів. ;
- створити незалежний транспортний регулятор, що дозволяє справедливо встановлювати та обґрунтовувати тарифи;
- оновити систему підготовки спеціалістів державних органів;
- привести законодавство у відповідність до міжнародних стандартів.

Також для розвитку транспортної інфраструктури України важливим етапом є розвиток транзитних транспортних коридорів за рахунок залучення інвестицій;

- встановлення високих регульованих тарифів;
- підвищення рівня взаємодії транспортних секторів у галузі інвестиційної, логістичної та тарифної політики;
- підвищення рівня взаємодії державного та приватного секторів.

Звертаючи увагу на рівень розвитку внутрішньої транспортної інфраструктури, слід звернути увагу на Індекс глобальної конкурентоспроможності, який щорічно складається Всесвітнім економічним форумом (ВЕФ) та використовується країнами для аналізу економічних проблем та розробки відповідних стратегій.

Одна зі складових цього індексу – рівень розвитку транспортної інфраструктури, за яким Україна посідає 59-те місце зі 141 країни. Більш детальний аналіз цього показника показав, що за якістю автомобільних доріг країна займає 114-те місце за рівнем розвитку залізниці, 25-те місце за ефективністю авіатранспортних послуг, 101-е місце та 78-е місце щодо ефективності послуг морського порту [8].

Особливий інтерес у контексті цього дослідження становлять оцінки транспортної системи України, представлені у звіті The Boston Consulting Group (BCG) [9], в якому визначено такі основні проблеми транспортної інфраструктури в Україні:

- обмежена пропускна спроможність доріг;
- транспортна фрагментація;
- відсутність фінансування;
- відсутність сучасних інженерних та будівельних технологій;
- недостатні умови для приватної участі у процесах розвитку.

Наголошуючи на доцільності модернізації та розвитку сучасної вітчизняної транспортної інфраструктури, необхідно звернути увагу на успішні світові практики використання стратегічного підходу до її розвитку, що передбачає розробку концептуальних засад та реалізацію національної транспортної стратегії.

Відтак Україні необхідні серйозні реформи в транспортній інфраструктурі. Проведення цих реформ дозволить налагодити тісніші зв'язки з іншими країнами, допоможе залучити додаткові інвестиції у розвиток країни загалом та надасть більше можливостей для вітчизняних підприємств.

2.2. Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності

Відповідно до Закону України «Про транспорт» метою державного управління у сфері транспорту є своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення та громадського виробництва у транспорті та забезпечення потреб захисту стану, захист прав споживачів у сфері транспортних послуг, безпечна експлуатація транспорту, дотримання необхідних темпів та пропорцій розвитку транспортної системи та ін. [31]. Крім цього закону, відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктура регулюється на різних рівнях державної влади великою кількістю нормотворчих документів, основні з яких представлені на рис. 2.1.

У сфері реалізації державної політики щодо управління транспортною інфраструктурою України основну роль відіграє Міністерство інфраструктури України, основні пріоритети якого спрямовані на забезпечення відповідності національної транспортної інфраструктури вимогам Європейського рівня, поступове зниження ролі держави у роботі державних монополій; створення нормативних правових умов акціонування бюджетоутворюючих підприємств, децентралізація функцій Міністерства. Наступні служби та агенції підпорядковуються Міністерству інфраструктури України [31]:

- Державна авіаційна служба України;
- Державна служба України з безпеки на транспорті;

- державне агентство автомобільних доріг;
- Державне агентство інфраструктурних проєктів України;
- Державна служба України на морському та річковому транспорті.

Важливе значення має також реалізація заходів щодо управління транспортом на регіональному рівні. Відсутність ефективної системи управління транспортною галуззю на регіональному рівні призводить до стагнації її розвитку, що, у свою чергу, гальмує зростання валового регіонального продукту, знижує кількість та якість економічних зв'язків з іншими регіонами і, як наслідок, у результаті знижуються показники соціальної сфери [39].

Управління транспортною системою на регіональному рівні залежить від ефективності функціонування та безперебійної роботи виробничих об'єктів та взаємодії інших секторів національної економіки. На наступному рівні управління транспортним сектором задіяні органи управління транспортом, неадміністративні економічні та фінансові структури та координаційні органи. На регіональному та місцевому рівні виконуються такі функції, як контроль ціноутворення, застосування податкових пільг, покриття поточних збитків транспортних підприємств, які здійснюють соціально значущі перевезення, а також розвиток регіональної транспортної інфраструктури [49].

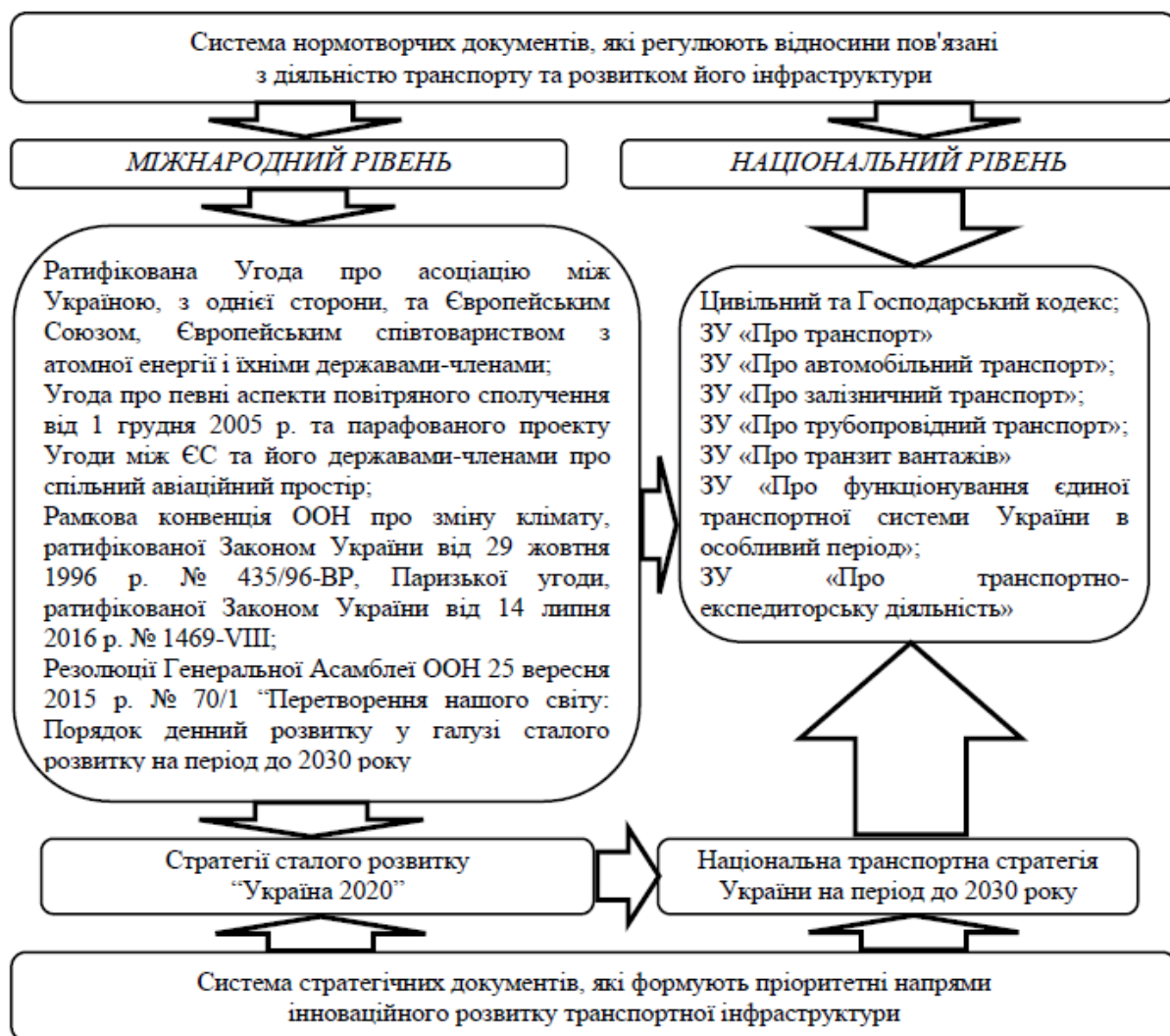


Рис. 2.1. Система нормотворчих та стратегічних документів, які регулюють відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури

Джерело: [11].

Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року багато в чому впливає на різні аспекти участі держави у розвитку транспортної системи України. Серед найважливіших з них – формування моделі інноваційного переходу на більш високий рівень порівняно з чисто інфраструктурною моделлю: орієнтація на запити клієнтів, виконання вимог до якості на ринку транспортних послуг, диверсифікація діяльності, що робить його можливість отримати значніший фінансовий результат у складних макроекономічних умовах.

Реалізація масштабних інноваційних проектів, передбачених Національною транспортною стратегією України, надасть нового імпульсу

розвитку не лише галузі, а й економіки та соціальної сфери по всій країні, що потребує державної участі.

У той же час для успішної реалізації даної стратегії необхідно негайно подолати основні проблеми, що стримують інноваційний розвиток транспортної інфраструктури, суть яких систематизована та представлена на рис. 2.2.

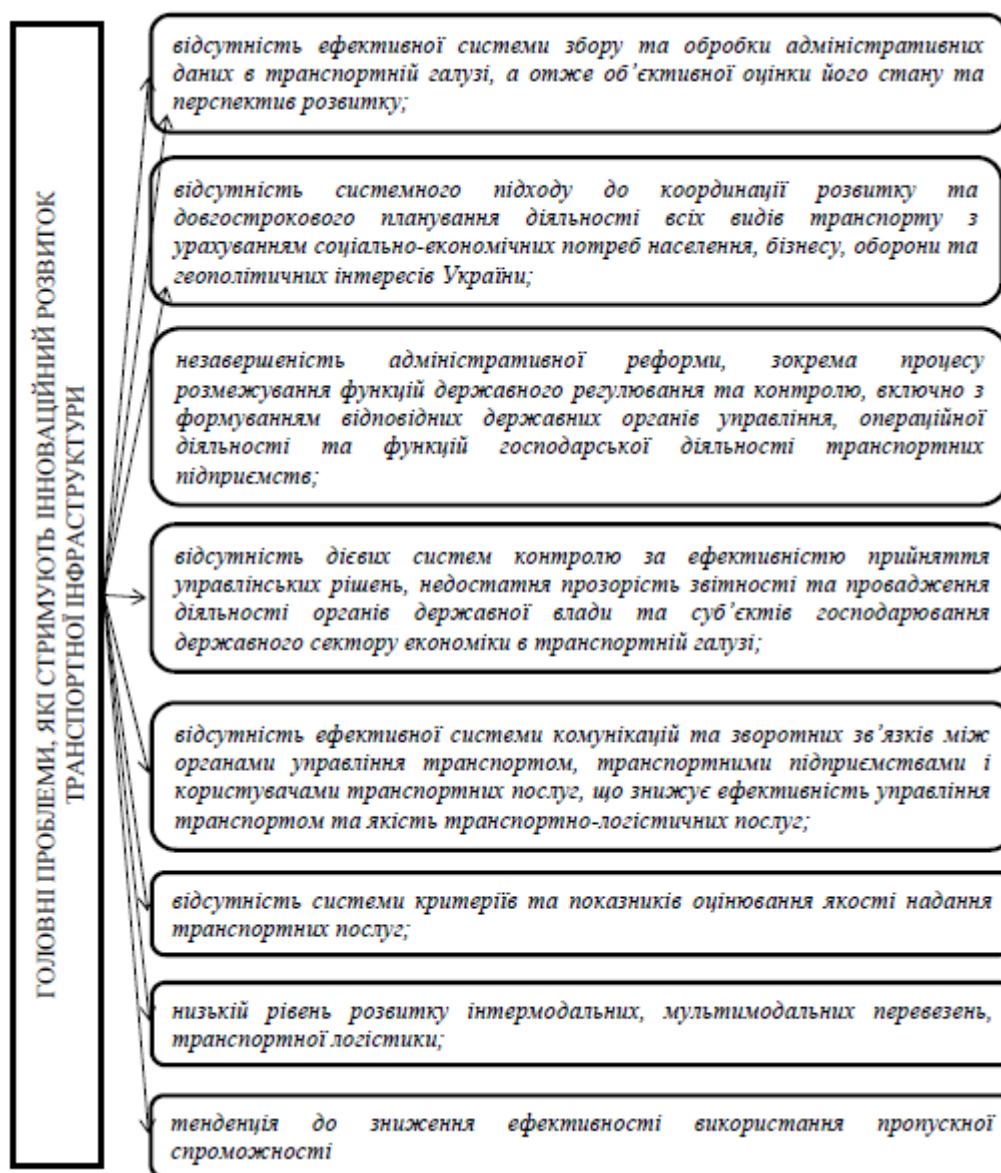


Рис.2.2 - Головні проблеми, які стримують інноваційний розвиток транспортної інфраструктури України

Джерело: [11].

З цією метою, регулятивні дії уряду мають бути спрямовані на своєчасну реалізацію програмних засад нормотворчих регуляторних актів на 2020 рік відповідно до національної транспортна стратегія України на період до 2030 року (рис. 2.3).

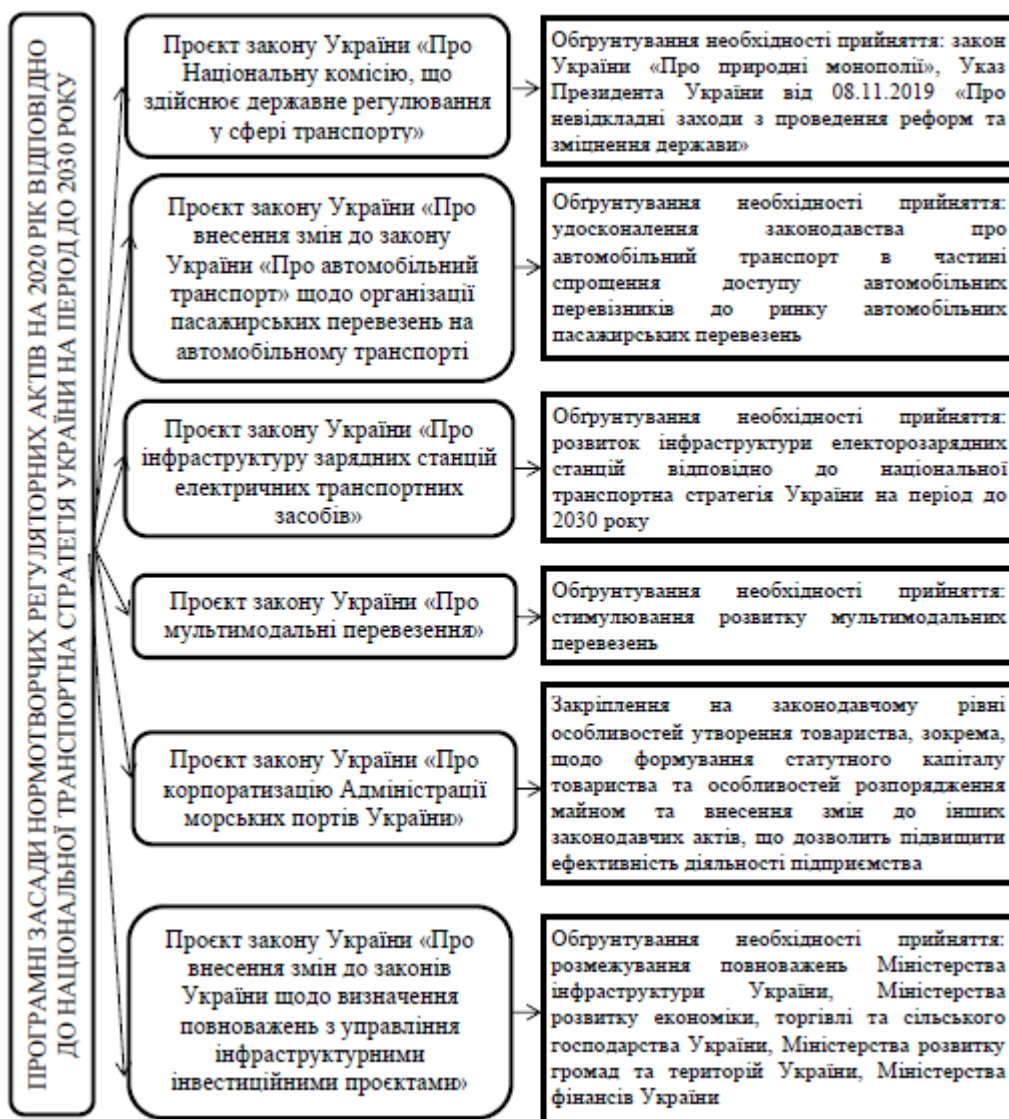


Рис. 2.3 – Програмні засади нормотворчих регуляторних актів на 2020 рік відповідно до національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

Джерело: [11].

Поряд з цим, у Національній транспортній стратегії України передбачено цілу низку засобів забезпечення ефективності транспортної інфраструктури: ведення статистичної бази, моніторинг ситуації в галузі, формування транспортного балансу, проектне управління розвитком інфраструктури, впровадження інтелектуальних транспортних систем і систем управління транспортними потоками [26]. Разом про те, на етапі, на думку експертів, використання перелічених інструментів обмежене відсутністю інститутів, здатних реалізувати програму.

Формально державне регулювання транспортної інфраструктури України здійснюється з використанням всього комплексу методів адміністративно-економічного регулювання. На практиці розроблені та прийняті нормативні документи суперечать цілям та завданням, сформульованим у транспортній стратегії, тарифна політика створює додаткові економічні бар'єри, ліцензування не вирішує проблему транспортної безпеки та не покращує якість транспортних послуг, податкова політика робить участь у проектах з розвитку транспортної інфраструктури, непривабливих для приватних інвесторів.

Розвиток державно-приватного партнерства, згідно з Національною транспортною стратегією, є пріоритетним завданням, проте надання податкових пільг інвесторам в об'єкти інфраструктури все ще обговорюється.

Ліцензування - це інструмент, який дозволяє збалансувати кількість операторів у різних секторах транспортного ринку та забезпечує допуск на ринок транспортних послуг лише навчених перевізників. Але в українських реаліях недостатнє опрацювання технічних стандартів, дотримання яких визначає рішення про видачу ліцензії.

Це призводить до того, що показники безпеки транспортного процесу, особливо дорожнього руху, не відповідають європейським стандартам. Частка транспорту у забрудненні довкілля сягає 26% (найбільша частка викидів парникових газів у категорії «Транспорт» посідає автомобільний транспорт), що перевищує аналогічний показник у розвинутих країнах більш ніж 1,5 раза [3].

Тому, на наш погляд, до основних недоліків державного регулювання транспортної інфраструктури України можна віднести:

- 1) відсутність єдиного державного регулюючого органу у транспортній сфері, який одночасно має виконувати регулюючі, моніторингові та контрольні функції;

2) наявність дисбалансу у розвитку транспортної інфраструктури за категоріями транспорту;

3) відсутність податкових пільг для інвесторів у об'єкти інфраструктури;

4) відсутність механізму балансування кількості операторів у різних секторах транспортного ринку через процес ліцензування;

5) відсутність дієвого механізму формування цінової (тарифної) політики у транспортній сфері з урахуванням необхідності запобігання монополізації при одночасному стимулюванні конкуренції на суміжних ринках.

Усунення недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має ґрунтуватися на пошуку балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією у цій сфері. Слід зазначити, що в умовах глобалізаційних змін та європейської інтеграції така структура має враховувати глобальні тенденції державного регулювання транспортної системи, які найяскравіше простежуються у наступному [10].

1. Децентралізація державного управління з передачею територій широкому спектру можливостей у сфері регулювання розвитку транспортного сектора. У цьому неминуче виникають проблеми у створенні регіональних адміністративних структур, рівні розмежування зон відповідальності, розробці механізмів реалізації державної транспортної політики у регіонах тощо.

2. Державна підтримка та фінансування функціонування та розвитку транспортної системи, особливо при реалізації капіталомістких соціально значущих проектів.

3. Перехід від підтримки окремих транспортних секторів до комплексного планування розвитку транспорту.

4. Підтримка нашої власної транспортної галузі та, через них, національного підприємництва у суміжних та допоміжних галузях (наприклад, в авіатранспорті та авіабудуванні).

З метою прояснення питання забезпечення ефективності розвитку транспортної інфраструктури на основі державного регулювання ми систематизуємо основні інструменти державного регулювання транспортної інфраструктури таким чином:

Організаційні інструменти: серед організаційних інструментів слід виділити ліцензування (визначення умов виходу підприємств на транспортні ринки) та встановлення обов'язкових нормативів екологічної безпеки та безпеки руху.

Інструменти регулювання: прийняття положень про транспортну політику та комплекс заходів щодо управління державним майном у транспортній сфері.

Соціальні інструменти: залучення керівників великих транспортних підприємств для роботи в державних комітетах та комісіях з розробки державної транспортної політики.

Економічні інструменти регулювання транспортного комплексу: надання податкових пільг, надання довгострокових державних позик під низький відсоток та державних гарантій за кредитами, прямі та непрямі субсидії на транспорт, контроль за ціноутворенням на транспорті.

Інноваційний інструментарій: стимулювання екологічних, соціальних (інклюзивних) та енергоефективних інновацій [6].

Ринкові інструменти: створення інвестиційно-привабливого клімату у розвиток транспортної галузі, антимонопольні дії.

Інформаційно-аналітичні інструменти: формування та розвиток інформаційно-аналітичного забезпечення всіх цих інструментів державного регулювання.

Таким чином, функціонування та розвиток транспорту як важливого елемента соціально-економічної системи країни обумовлено не лише ринковими інструментами, а й участю держави, яка є регулятором усіх ланок у процесі перевезення вантажів та вантажів. пасажирів при створенні інвестиційної привабливості відтворюваної на регіональному, галузевому,

державному та міжнародному рівнях і забезпечення конкурентоспроможності всього транспортного сектора національної економіки, безпосередньо впливає на зростання національного багатства і підвищення якості життя населення.

Враховуючи, що рівень розвитку транспортної інфраструктури, співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги, завантаженість транспортної інфраструктури, екологічна ситуація неоднакові у різних регіонах України, необхідно застосовувати диференційовані соціальні, екологічні та інші стандарти, пов'язані з транспортною діяльністю в регіонах. Усунення недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має ґрунтуватися на пошуку балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією у цій сфері.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

3.1. Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації

Кардинальна зміна векторів розвитку глобальної світової транспортної інфраструктури, а також діючих міжнародних систем державного регулювання, заснованих на цифровій економіці, вимагає від України не лише адаптації до світових стандартів транспортної галузі в галузі технічної та управлінської відповідності, а також зобов'язує формувати комплекс інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку вітчизняного транспортного комплексу з урахуванням цифровізації.

Цифрові технології повинні як обслуговувати традиційний процес надання транспортних послуг, а й забезпечувати формування вартості транспортно-логістичних послуг з допомогою прямої участі у ціноутворенні. Цей процес можна подати на умовному прикладі кінцевого споживання послуги:

1. Споживачі віддалено вибирають необхідні їм транспортні послуги та список супутніх послуг, що дозволяє їм оформити попереднє замовлення. В остаточному вигляді це буде відбуватися з мінімальною участю пасажирів або вантажовласника, виходячи з аналізу даних про їх поведінкові характеристики та переваги споживачів. Для такого роду агрегації потрібні нові покоління цифрових мереж із високим рівнем обчислювальних можливостей та складними алгоритмами вибору позицій для спектру транспортних, логістичних та супутніх послуг.

2. На підставі отриманого співвідношення попиту та пропозиції визначається поточна ціна моменту (день, година тощо) за аналогією з

біржовими котируваннями. Це потребує нового рівня агрегування електронних торгів.

3. За погодженням із ціною відбувається акт купівлі-продажу бажаної послуги. Після завершення, ви можете зробити ціни для кожного замовлення індивідуально.

І тут вирішується відразу кілька важливих завдань:

- досягається реальне порівняння попиту та пропозиції у кількісному, а й у ціновому відношенні;
- вартість запропонованої транспортно-логістичної послуги знижується за рахунок зниження витрат на логістику та рекламу;
- Відбувається економія природних ресурсів за рахунок відсутності надмірних витрат;
- транзакційні витрати наближаються до нуля;
- усунуто всіх посередників;
- знижується ризик загрози життю та здоров'ю людини, тому що відпадає необхідність відвідувати квиткові каси або вокзали.

Так, дійсно більшість підприємств транспортної інфраструктури використовують Інтернет-сайти як ефективний засіб забезпечення власної конкурентоспроможності для розміщення замовлень та формування каналу для своєчасного обміну інформацією зі споживачами, але цього недостатньо для забезпечення повноцінного інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. з урахуванням цифрової економіки. Не стане більш значним внеском у створення вартості чи формування інноваційної транспортно-логістичної послуги, ніж її пряме надання через саму цифрову електроніку (цифрова залізниця, розумні станції, цифрові автопоїзди тощо).

Як приклад такого процесу можна використовувати так звані цифрові платформи, де можна віртуально об'єднати різні компанії транспортної інфраструктури за ланцюжками доданої вартості, а не лише для більш ефективного обміну та розподілу ресурсів. Однак для такої взаємодії потрібна, по-перше, наявність самої мережі, по-друге, потреба суб'єктів, які

її створили та обслуговують, і, по-третє, позитивний фінансовий результат та його економічно обґрунтований розподіл між усіма учасниками процесу надання транспортних послуг. Тобто цифрова платформа, як і раніше, є додатковою структурою, яка не сприяє створенню нової вартості та не гарантує зниження транзакційних витрат, але може їх збільшувати.

Отже, захоплення цифровізацією, як воно представлено (виходячи з переваг низьких транзакційних витрат при отриманні доступу до інформації) у запропонованих для реалізації державних нормативних документів, поки що не є якісним та ефективним вектором, який забезпечить створення нової вартості.

Крім того, створення на національному та регіональному рівнях інституційних засад цифровізації, інтелектуальної спеціалізації та інтеграції потенціалу науково-освітньої та транспортної інфраструктури, а також внесення відповідних змін до чинного законодавства.

Повноцінна випереджальна інноваційна трансформація неможлива без постійного, своєчасного та спеціалізованого комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку, реальний сектор якого пропонується доповнити інтерактивним сектором на основі концепції відкритих інновацій (рис. 3.2).

Створення ефективної моделі відкритих інновацій безпосередньо залежить від ступеня та якості зв'язку між транспортною інфраструктурою та зовнішнім середовищем. Нагадуванням у таких умовах стане формування дорожніх карток. Це свого роду технологічна інтерпретація маркетингового плану транспортної інфраструктури дуже тривалий термін (понад 20 років). За допомогою такої карти можна буде побачити, які тенденції інноваційної активності можуть негативно вплинути на галузь, як цього уникнути і є точками економічного зростання.

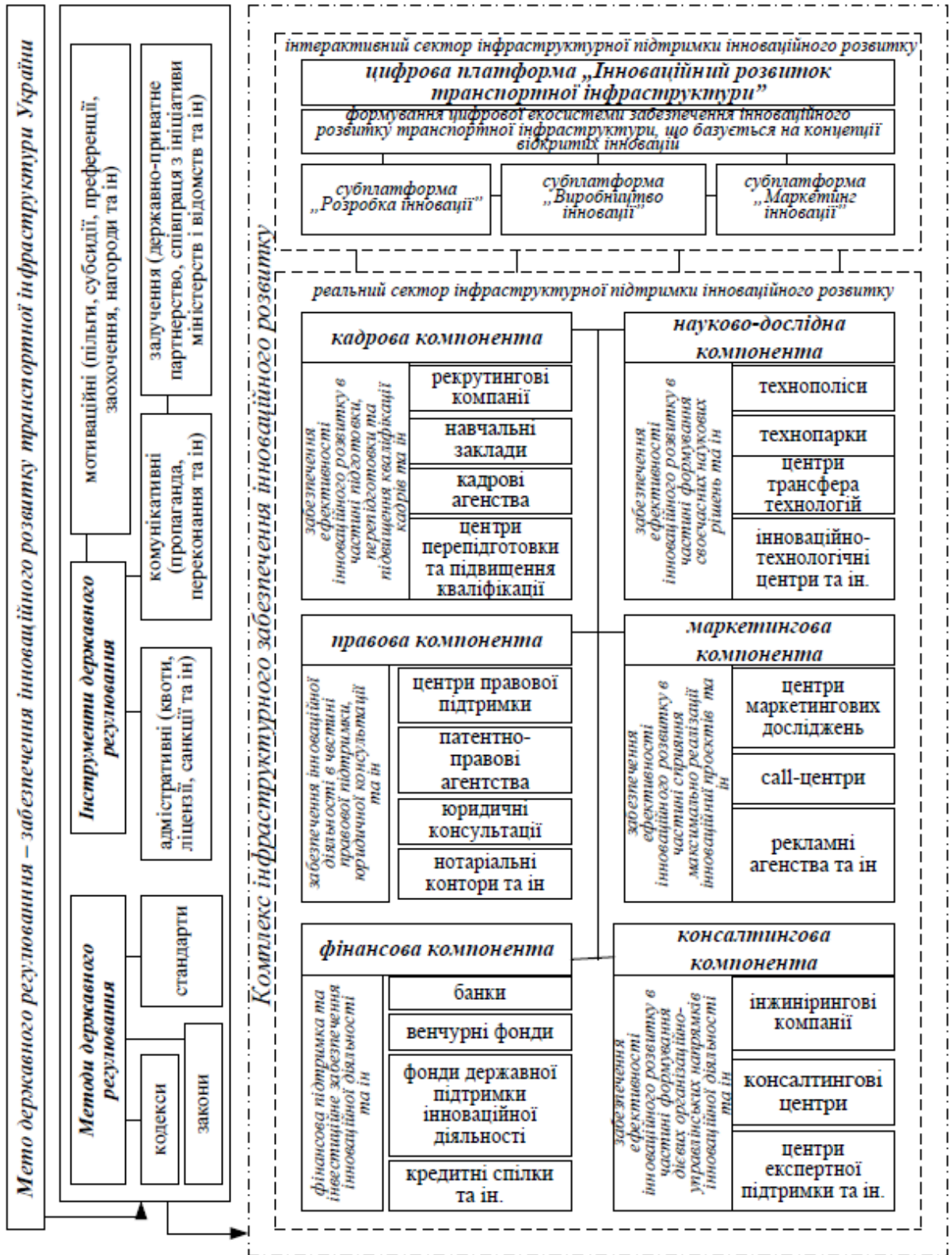


Рис. 3.2. Комплекс інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури
 Джерело: [15].

Будь-хто, хто цікавиться транспортною інфраструктурою, повинен мати можливість ознайомитися з технологічною дорожньою картою; Крім ознайомлення, зовнішні користувачі зможуть підключитися до

інноваційного процесу та допомогти з вирішенням будь-якої конкретної «підзавдання».

Відповідно до обраної моделі відкритих інновацій, основою сучасної підтримки інноваційного розвитку транспортної інфраструктури також є комплексна аналітична та інформаційна підтримка. Разом про те у світовій системі сформувався принципово новий тип суспільства, у якому інформація грає на вирішальній ролі. Розробка ефективних управлінських рішень для інноваційного розвитку пов'язана з обробкою великих обсягів даних, що відповідають складними процедурами їх порівняння, аналізу та інтерпретації та вимагає формування єдиної концепції.

Більш того, можливість подання інформації на основі єдиних стандартів також потребує використання єдиних принципів її обробки, що, у свою чергу, дозволяє будувати моделі обробки та інтерпретації інформації, адекватні запитам.

У період глобалізації та інформатизації тяжкість фізичного контакту для людей в економічній діяльності знижується. Про це свідчить поява систем блокчейн та їх зростаюча популярність у всьому світі. Крім того, завдяки цим революційним тенденціям інформаційні технології проникають у всі сфери економічного життя. Розповсюдження етикеток на блокчейн охоплює цілі галузі. Більше того, є припущення, що фінансовий сектор може зазнати катастрофічних змін відповідно до висновків Deloitte.

Крім того, з урахуванням особливостей інноваційної діяльності підприємств транспортної інфраструктури, розкритих у [10], пропонується доповнити реальний сектор інфраструктурного забезпечення, що містить кадрову, дослідницьку, юридичну, маркетингову, фінансову та консалтингову складові. інтерактивний сектор підтримки інфраструктури Удосконалена інноваційна інфраструктура розширить можливості інтелектуального партнерства, заснованого на формуванні та реалізації інноваційних проектів, сприятиме максимальному залученню вітчизняних

та зарубіжних інвесторів, а також прискорить комерціалізацію наукових розробок у рамках транспортної інфраструктури.

Основним критерієм ефективності впровадження галузевої платформи інноваційного розвитку є велика прозорість та підзвітність у діяльності учасників інноваційної діяльності при значному зниженні витрат на взаємодію та підвищення ступеня відкритості конкуренції всередині галузі та, як наслідок, підвищення якості товарів (послуг), а також зниження їх цін.

Іншим, але не менш важливим критерієм можна вважати успішність виведення галузевої вітчизняної інноваційної платформи за своєчасної державної підтримки на міжнародний рівень та приєднання учасників з інших країн, що позитивно позначиться на інноваційному розвитку транспорту. підприємства інфраструктури. Подальший розвиток інноваційних екосистем в Україні потребує вдосконалення державної політики, яка має бути спрямована на розвиток міжгалузевих відносин з упором на реалізацію потенціалу науково-освітнього сектора, інтеграцію у глобальні виробничі ланцюжки. Пріоритетними завданнями мають бути створення інституційних засад для інтелектуальної спеціалізації та інтеграції потенціалу секторів науки, освіти та транспортної інфраструктури на національному та регіональному рівнях, а також внесення поправок до чинного законодавства [15].

Таким чином, сформовано спеціалізований комплекс інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку, реальний сектор якого пропонується доповнити інтерактивним сектором, в основі якого лежить концепція відкритих інновацій.

3.2. Державно-приватне партнерство як інструмент державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури

Вивчення робіт вчених показує, що серед них немає єдиного погляду на сутність та утримання партнерських відносин між державою та приватним бізнесом у розвитку державної власності. При цьому можна відзначити низку основних загальних рис, властивих усім трактуванням ДПП, зокрема:

- 1) партнерство держави та приватного бізнесу передбачає об'єднання їх компетенцій, зусиль та ресурсів, сильних сторін та переваг;
- 2) ризики розподіляються між усіма партнерами товариства;
- 3) метою партнерства держави та приватного бізнесу є реалізація соціально значущого проекту;
- 4) партнерська взаємодія здійснюється на довгостроковій основі;
- 5) предметом партнерської взаємодії є управління, створення, використання та розвиток об'єктів державної (комунальної) власності;
- 6) існує розподіл ризиків між учасниками партнерства;
- 7) держава змінює свій статус із власника на споживача послуг, що надаються суспільству приватним партнером [25].

Отже, економічна категорія «державно-приватне партнерство» складна і може розглядатися як:

- 1) складова частина економічної системи, що є сукупністю економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності і т. д.;
- 2) соціально-економічна система, регульована інституційним середовищем та спрямована на забезпечення суспільства необхідними послугами та продуктами;
- 3) суб'єкт економічних відносин, що характеризується виробничо-економічними, ресурсними, фінансовими, кредитними та соціальними зв'язками;
- 4) проект, що передбачає наявність мети, ресурсної підтримки та тимчасових обмежень;

- 5) організаційна структура, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленої соціально значущої задачі;
- 6) загальна характеристика способу дій, пов'язаного із загальним вирішенням проблем державою та приватним бізнесом;
- 7) метод фінансування соціально значимого проекту;
- 8) інструмент реалізації державного управління у стратегічних секторах [26].

Складність ДПП як економічної категорії визначає об'єктивну неможливість існування єдиної теорії чи концепції для опису побудови та функціонування моделі партнерства держави та бізнесу.

Впровадження ДПП у державно-владні та виробничі відносини в Україні певною мірою зумовлене її Конституцією, яка визначає Україну як сучасну демократичну, соціальну та правову державу, де задоволення потреб та інтересів людини є основною метою своєї діяльності. Справа в тому, що встановлення та дотримання прав і свобод людини є головним обов'язком держави, а життя, повне здоров'я, честі, гідності, недоторканності та безпеки людини визначається високими суспільними цінностями.

Реалізація цих соціальних цінностей відбувається в умовах дефіциту фінансових, матеріальних, виробничих, людських ресурсів і вимагає від держави пошуку нових інноваційних підходів до вирішення цих проблем. Насамперед, це розвиток основних елементів базової інфраструктури, а саме: доступне житло, школи, лікарні, надання основних комунальних та державних адміністративних послуг, вивіз сміття, системи санітарії та гігієни, а також транспортні системи. Раніше державні органи фінансували виконання своїх соціальних функцій переважно з бюджету, який поповнювався через механізм оподаткування та приватизації. Однак з останньої чверті ХХ століття зростання суспільного невдоволення бюджетною політикою, посилення процесів глобалізації, потреба в децентралізації управління тощо. д. знизили здатність урядів більшості

розвинених країн фінансувати соціальний сектор через механізми оподаткування та приватизації [37].

Переконливим аргументом на користь впровадження ДПП у державно-владні та виробничі відносини, на думку деяких авторів, є те, що в умовах сучасного державного будівництва діяльність цього інституту є одним із найефективніших методів розвитку соціальної та виробничої інфраструктури.

Реалізація ДПП вигідна обом сторонам договору, оскільки дозволяє його учасникам отримати певні переваги у досягненні кінцевої мети – надання якісних послуг населенню та отримання прибутку підприємцем. Завдяки партнерству між державою та бізнесом існує оптимальний розподіл повноважень щодо контролю за взаємодією сторін для узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів для виробництва та використання гнучких підходів для отримання бажаних результатів.

Перевагами для держави при реалізації проектів ДПП є:

- можливість скорочення бюджетних видатків;
- скорочення термінів будівництва;
- використання досвіду управління приватним сектором у великих проектах;
- доступ до сучасних технологій, що використовуються бізнесом;
- залучення значних фінансових ресурсів для реалізації проекту через бізнесові структури.

Перевага партнерства для приватного сектора - це можливість інвестувати у традиційно державні сфери інвестування, які зазнавали обмежень на приватний капітал.

Передбачається, що партнерство між державою та приватним сектором має будуватися на засадах: прозорості; змагання; підзвітність; законність; розбірливість та передбачуваність; з урахуванням специфіки; економічна та фінансова стійкість; гнучкість; рівність; соціальна залученість [16].

Узагальнюючи вищесказане, слід зазначити, що оскільки в більшості випадків у держави бракує власних ресурсів для повноцінного виконання всіх покладених на нього функцій, а наявність природної монополії та відсутність конкуренції на ринку негативно позначаються на якості, вартості та своєчасності надання послуг виникає об'єктивна потреба. шукаємо новаторські підходи до подолання цих обмежень.

Світова практика знає багато різних підходів до функціонування механізму партнерства держави та приватного підприємництва у тій чи іншій сфері економіки. Обсяг статті не дозволяє провести детального аналізу існуючих підходів до організації цього партнерства. Однак при пошуку інноваційних підходів можна взяти до уваги наукові результати дослідника П. Шилепницького, який узагальнюючи світовий досвід формування цих механізмів, згрупував їх у три підходи.

Відповідно до першого підходу держава передає виконання певних функцій підприємствам приватного сектору на основі тендеру, саме такий підхід у світі називається «державно-приватним партнерством» та пропонує найширший спектр діяльності на основі поєднання зусиль державного та приватного секторів, а також поділ ризиків та відповідальності між ними. Отже, як проблема бюджетного дефіциту вирішується з допомогою залучення коштів приватного учасника, але й підвищується ефективність і якість таких послуг з допомогою використання управлінських підходів, які у приватному секторі. Ініціатором тут може бути як держава, так і приватне підприємство. Крім того, існують різні співвідношення участі державного та приватного секторів залежно від вкладу кожного з учасників, розподілу відповідальності та ризиків між ними, що залежить від виду діяльності, її масштабів, традицій провадження такої діяльності. співробітництво, що існує в країні, та інші фактори. В англійськомовних країнах для позначення цього явища використовують терміни державно-приватне партнерство або приватно-державне партнерство. За кордоном його називають "третім

шляхом", тому що вважається, що двома традиційними способами є ринок та державне виробництво.

Відповідно до другого підходу виконання певних соціальних функцій беруть він неурядові організації, мета яких - досягнення певного соціального ефекту. Ця практика поширена у деяких країнах світу. На думку багатьох експертів, такі державні установи краще за інших розуміють проблеми певних соціальних груп, і у своїй діяльності на чільне місце ставлять не економічну ефективність, а якість послуг, що дозволяє їм краще задовольняти певні потреби. До таких організацій належать, перш за все, Міжнародний Червоний Хрест з відділеннями майже у всіх країнах світу, які надають безкоштовні медичні та супутні послуги: лікування, догляд за хворими та немічними. Йдеться і про інші види людської діяльності: освіту, охорону навколишнього середовища, культуру, інфраструктуру, але їх діапазон обмежений.

Третій підхід можна як ситуацію, коли суб'єкти господарювання добровільно беруть він зобов'язання виконувати певні соціальні функції на користь суспільства власним коштом. Це можливо будівництво навчальних закладів, лікарень, доріг, реалізація природоохоронних заходів (у частині, що перевищує нормативні), надання різних соціально значущих послуг чи робіт тощо. буд. Основним мотивом цієї діяльності є створення позитивного іміджу підприємства. І тут ініціатором цих заходів виступає саме підприємство. Цей вид діяльності прийнято називати корпоративною соціальною відповідальністю.

Найбільшого поширення як і розвинених економіках, і у економіках державно-приватного партнерства мають країни, що розвиваються. На наш погляд, цілком очевидно, що розвиток такої співпраці дуже важливий для економіки України. Насамперед це пов'язано з незадовільним станом інфраструктури, з одного боку, та недостатніми можливостями державного бюджету для її відновлення, не кажучи вже про розвиток стосовно вимог сучасності, з іншого. На наш погляд, актуальними проблемами у цій сфері

також є неефективність роботи та низька якість послуг, що надаються державою. Часто це пов'язано як із відсутністю стимулів для керівників таких підприємств підвищувати ефективність своєї роботи, відсутністю конкурентного середовища, оскільки у багатьох випадках, як зазначалося вище, такі підприємства є природними монополіями, так і з відсутністю інвестицій на впровадження інноваційних технологій. Вважається, що завдяки партнерським відносинам переваги приватного сектора, а саме динамізм, доступ до фінансів, знання технологій, ефективність управління та підприємницький дух, поєднуються із соціальною відповідальністю, екологічною поінформованістю, місцевими знаннями та створенням робочих місць у державному секторі [49].

До переваг впровадження ДПП у виробничі відносини та відносини між державою та владою можна віднести розбіжності у системі стимулювання праці, що застосовується на державних та приватних підприємствах. Державні підприємства може мати різні системи стимулювання. Деякі з них пов'язані з відсутністю конкуренції та банкрутством. Обмежене використання стимулів, таких як більш висока заробітна плата та високий ступінь гарантії зайнятості, може певною мірою пояснити відмінності у поведінці тих, хто працює на державних або приватних підприємствах.

У зв'язку з цим Організація економічного співробітництва та розвитку (далі - ОЕСР) визначає державно-приватне партнерство як угоду між урядом та одним або декількома приватними партнерами (які можуть включати операторів та фінансистів), згідно з яким приватні партнери надають послуги таким чином, щоб ціль надання послуг державою узгоджувалась із цілями прибутку приватних партнерів, а ефективність узгодження залежала від відповідної передачі ризику приватним партнерам [1].

Обґрунтування ефективного механізму реалізації ДПП для транспортної інфраструктури можливе за наявності об'єктивної інформації про існуючі механізми, у тому числі їх типи. Існує ряд класифікацій цих

пристроїв. Різниця між ними полягає скоріше у текстовому, ніж у змістовому змісті. Найбільш об'єктивною, як за текстовим, так і за семантичним змістом, на наш погляд, є класифікація Світового банку, згідно з якою виділяються такі механізми ВСП:

- контракти як адміністративна угода, що укладається між державою та приватною особою. фірма для здійснення певних суспільно необхідних та корисних видів діяльності. Найбільш поширеними у практиці ДПП є договори виконання робіт, надання державних послуг, управління, постачання продукції державних потреб, надання технічної допомоги;

- оренда у традиційній формі (договір оренди) та у формі лізингу. Особливість орендних відносин між владою та приватним бізнесом полягає в тому, що за певних умов договору державна чи муніципальна власність передається приватному партнеру у тимчасове користування та за певну плату. У разі договору оренди орендар завжди має право викупити державне чи муніципальне майно;

- концесія (концесійний договір) - специфічна форма відносин між державою та приватним партнером, яка набуває все більшого поширення. Її особливість полягає в тому, що держава в рамках партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, що є предметом концесійної угоди, уповноважує приватного партнера на певний час виконувати функції, передбачених в угоді, та наділяє її для цієї мети відповідними правами, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії.

За користування державною чи муніципальною власністю концесіонер сплачує комісію на умовах, зазначених у концесійній угоді. Концесіонер зберігає право власності на продукцію, виготовлену в рамках концесії.

Слід зазначити, що з виборі однієї з зазначених механізмів ДПП необхідно враховувати тип об'єкта інфраструктури. Адже всі об'єкти, що

перебувають у державній або муніципальній власності, можуть бути такими ж ефективними, як і при залученні приватного сектора.

Аналіз зарубіжного досвіду реалізації проектів показує, що кожна країна має свою пріоритетну галузь використання DPP. У США такою галуззю є автомагістралі, у Великій Британії – охорона здоров'я та освіта, у Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я. У країнах із перехідною економікою – країнах Центральної та Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) – такі галузі, як охорона здоров'я та освіта, навпаки, не є пріоритетними для національних економік. Але в цих країнах при використанні механізмів ДПП переважають будівництво, експлуатація, утримання доріг, мостів, тунелів, надземного метро, аеропортів тощо. Таким чином, проекти в галузі транспортної інфраструктури займають значну частину у проектах державно-приватного партнерства у країнах з перехідною економікою [1].

Важливо відзначити, що GSP застосовується з урахуванням особливостей правового режиму щодо певних об'єктів та певних видів діяльності, встановлених законодавством. Українське законодавство передбачає розвиток ДПП у багатьох галузях економіки. У тому числі є транспортна інфраструктура. Зокрема, будівництво та/або експлуатація автомобільних та залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, естакад, тунелів та метро, морських та річкових портів та їх інфраструктури відповідно до ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство», визнана сферою, в якій застосування GPP дозволено та рекомендовано. Реалізація цього закону багато в чому залежить від успішного вибору механізму реалізації ДПП у кожній конкретній сфері економіки.

Сформовані в Україні умови та досвід інших країн показують, що формування, формування та розвиток механізму реалізації ДПП у транспортній інфраструктурі має здійснюватися на загальноновизнаних у світовій практиці принципах: пріоритет державних інтересів (державна – це замовник проекту та визначає основні правила взаємодії з бізнесом);

ефективний розподіл ризиків між учасниками (сторонами), тобто ризик має бути переданий стороні, яка може керувати ним ефективніше; політична підтримка держави (реалізація чіткої державної політики у вирішенні спірних питань, що виникають у процесі реалізації проектів ДПП); прозорість (суспільство має доступ до інформації про діяльність партнерів); паритет (партнерство, рівноправний тип відносин сторін) [33].

Обґрунтовуючи механізм GSP для підвищення ефективності транспортної інфраструктури в Україні, необхідно ще раз звернутися до аналогічного закордонного досвіду, який свідчить про те, що найбільш підходящими для розвитку цієї інфраструктури є концесії та контракти.

Саме поступки найкраще підходять для залучення позабюджетних коштів, зокрема до транспортної інфраструктури, що підтверджується вагомими аргументами. Це насамперед можливість довгострокового планування

учасниками партнерських відносин своєї діяльності, що передбачено відповідною угодою (державна планує економічний розвиток, приватний партнер здійснює довгострокові вкладення з можливістю високого рівня надійності). За концесійною угодою приватному партнеру передається право володіти та користуватися об'єктом державної власності, а держава залишає за собою низку важелів впливу на приватного партнера у разі порушення умов зазначеної угоди. Приватний партнер має достатню свободу у прийнятті управлінських та економічних рішень, а також отримує можливість інвестувати у проекти під гарантію держави та отримувати стабільний дохід упродовж тривалого періоду часу.

Ще один аргумент на користь поступки полягає в тому, що держава частково знімає з себе відповідальність за ризики функціонування об'єктів інфраструктури, а також за ризики перевищення кошторису будівництва, що найбільш характерно для об'єктів інфраструктури. Інвестор зацікавлений у наданні якісних послуг, дотриманні термінів будівництва або створення об'єктів транспортної інфраструктури, оскільки від цього

залежить швидкість повернення інвестицій, що важливо для обох партнерів по партнерству. Передбачається, що концесія містить ефективні стимули зниження фактичних витрат за надання послуг у результаті конкуренції між учасниками торгів.

Транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток усіх секторів національної економіки. Його поточний стан недостатньо розвинений і потребує нових підходів підвищення ефективності його розвитку. Виявлено, що найкращим серед відомих способів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство, суть якого полягає у спільних діях держави та бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень щодо контролю за взаємодією сторін. узгоджувати ролі, ризики, винагороди, стимули та використовувати гнучкі підходи. для отримання заданих результатів у виробництві товарів та надання послуг.

У роботі також сформовано спеціалізований комплекс інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку, реальний сектор якого пропонується доповнити інтерактивним сектором, в основі якого лежить концепція відкритих інновацій.

Встановлено, що в умовах сучасної вітчизняної держави рівень використання потенціалу ДПП для розвитку економічної та соціальної інфраструктури національної економіки є недостатнім. Існує три основні підходи до формування механізму АРМ. Суть першого підходу полягає в тому, що держава передає виконання певних функцій підприємствам приватного сектору на основі конкурсу та пропонує найширший спектр діяльності, що базується на поєднанні зусиль державного та приватного секторів, а також розподіл ризиків та відповідальності між ними. Другий підхід у тому, що виконання певних соціальних функцій, властивих державі, беруть він неурядові організації з досягнення певного соціального ефекту. Такі державні установи у своїй діяльності ставлять в основу не економічну

ефективність, а якість послуг, що дозволяє їм краще задовольняти суспільні потреби.

Сутність третього підходу в тому, що суб'єкти господарювання, добровільно беруть на себе, повинні виконувати соціальні функції в суспільстві через свій рахунок. Основним мотивом такої діяльності є створення позитивного іміджу підприємства. І тут саме підприємство є ініціатором згаданих заходів. Такий вид діяльності розглядається як соціальна відповідальність корпорацій.

ВИСНОВКИ

Основні висновки, узагальнення та пропозиції магістерського дослідження зводяться до наступного.

Транспортна інфраструктура включає: залізниці, автомобільні дороги різного рівня технічної оснащеності, водні колії, авіалінії, станції, мости, шляхопроводи, тунелі, морські та річкові порти, аеропорти, локомотивно-вагонні депо, підприємства транспортного машинобудування та ремонту. Розвиток транспортної інфраструктури впливає на ефективність всієї транспортної галузі. Ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та соціальне благополуччя населення країни залежать від рівня розвитку та ефективності функціонування останнього. Це призводить до класифікації транспортної галузі як стратегічної галузі, яку контролює держава.

Функціонування та розвиток транспорту як важливого елемента соціально-економічної системи країни обумовлено не лише ринковими інструментами, а й участю держави, яка є регулятором усіх ланок у процесі перевезення вантажів та вантажів. пасажирів при створенні інвестиційної привабливості відтворюваної на регіональному, галузевому, державному та міжнародному рівнях і забезпечення конкурентоспроможності всього транспортного сектора національної економіки, безпосередньо впливає на зростання національного багатства і підвищення якості життя населення.

Враховуючи, що рівень розвитку транспортної інфраструктури, співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги, завантаженість транспортної інфраструктури, екологічна ситуація неоднакові у різних регіонах України, необхідно застосовувати диференційовані соціальні, екологічні та інші стандарти, пов'язані з транспортною діяльністю в регіонах. Усунення недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має ґрунтуватися на пошуку

балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією у цій сфері.

Основними проблемними питаннями інституційного регулювання транспортної галузі є наявність територіальних і структурних диспропорцій в розвитку транспортної інфраструктури; недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення, мобільності трудових ресурсів; низька якість транспортних послуг; низький рівень експорту транспортних послуг, зокрема використання транзитного потенціалу; недостатній рівень транспортної безпеки; посилення негативного впливу транспорту на екологію. Держава здійснює регулювання шляхом прийняття законів і нормативних правових актів, загальних для всієї транспортної системи, незалежно від виду транспорту, територіального розташування тих чи інших об'єктів, економічної кон'юнктури, прибутковості або збитковості окремих підприємств і галузей.

В умовах сучасної вітчизняної держави рівень використання потенціалу ДПП для розвитку економічної та соціальної інфраструктури національної економіки є недостатнім. Існує три основні підходи до формування механізму АРМ. Суть першого підходу полягає в тому, що держава передає виконання певних функцій підприємствам приватного сектору на основі конкурсу та пропонує найширший спектр діяльності, що базується на поєднанні зусиль державного та приватного секторів, а також розподіл ризиків та відповідальності між ними. Другий підхід у тому, що виконання певних соціальних функцій, властивих державі, беруть він неурядові організації з досягнення певного соціального ефекту. Такі державні установи у своїй діяльності ставлять в основу не економічну ефективність, а якість послуг, що дозволяє їм краще задовольняти суспільні потреби.

Сутність третього підходу в тому, що суб'єкти господарювання, добровільно беруть на себе, повинні виконувати соціальні функції в суспільстві через свій рахунок. Основним мотивом такої діяльності є

створення позитивного іміджу підприємства. І тут саме підприємство є ініціатором згаданих заходів. Такий вид діяльності розглядається як соціальна відповідальність корпорацій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Private Participation in infrastructure Projects Database / The World Bank Group –The Public-Private infrastructure. Advisory Facility. July. 2008. URL : <http://ppi.Wordbank.org>
2. Public-Private Partnerships: in pursuit of risk sharing and value for money. Paris : OECD publication, 2008. P. 141.
3. Бізнес оцінив стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні. URL : <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukrayini/>
4. Борщевський В. В. Інвестиційно-інноваційні процеси у розвитку транспортної інфраструктури прикордонних з ЄС регіонів України як чинник європейської інтеграції держави [Електронний ресурс] / В. В. Борщевський, Г. Я. Бабій // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. - 2016. - Вип. 6. - С. 92-95. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2016_6_22
5. Бурик М. М. Аналіз стратегічного планування в діяльності органів державного управління розвитком транспортної інфраструктури [Електронний ресурс] / М. М. Бурик // Інвестиції: практика та досвід. - 2020. - № 17-18. - С. 143-148.
6. Голубка С. М. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства / С. М. Голубка, П. А. Овчар // Економічна наука. – 2018.– № 9. – С. 4–10.
7. Гороховська К. В. Транспортна інфраструктура як елемент розвитку транскордонного співробітництва в Україні [Електронний ресурс] / К. В. Гороховська // Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка. - 2017. - Вип. 789. - С. 16-20. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvchu_es_2017_789_5
8. Гурнак В. М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України / В. М. Гурнак, І. О. Хоменко, Л. М. Волинець. // Фінансові дослідження. - 2018. - № 1. Дегтяр О. А. Державне регулювання розвитку соціальної сфери: концептуальні засади та практика: монографія. Харків: С.А.М, 2014. 508 с.
9. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: теорія, методологія, практика: монографія. Х.: ФОП Бровін О.В., 2020. 368 с
10. Дмитрієва О. І. Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності. Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія : Економічні науки. - 2019. - № 6. - С. 18–27.
11. Дмитрієва О. І. Просторова нерівність та галузево-регіональна асиметрія інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України [Електронний ресурс] / О. І. Дмитрієва // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія : Економіка і

- менеджмент. - 2019. - Вип. 3. - С. 51-58. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsna_ekon_2019_3_10
12. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання [Електронний ресурс] / О. І. Дмитрієва // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2020. - № 1. - С. 52-63. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pirpr_2020_1_8
 13. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання [Електронний ресурс] / О. І. Дмитрієва // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2020. - № 1. - С. 52-63. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pirpr_2020_1_8
 14. Дмитрієва О. І. Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації / О. І. Дмитрієва, Е. К. Аділов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. - 2021. - № 1. - С. 45-55.
 15. Дробот І. О. Управління проектами у сфері державно-приватного партнерства в Україні // Проблеми розвитку публічного управління в Україні : матер. наук.-практ. конф. за міжнар. уч. [Б. м. : б. в.], 2016. С. 178.
 16. Жовтяк Г. А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». *Ефективна економіка*. 2011. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_11_35
 17. Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: монографія. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
 18. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. *Економічний простір*. 2010. № 36. С. 55-61.
 19. Іщенко О. А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем [Електронний ресурс] / О. А. Іщенко // Економічний аналіз. - 2018. - Т. 28, № 4. - С. 313-320. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan_2018_28\(4\)__43](http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan_2018_28(4)__43)
 20. Карась О. С. Стратегічні напрями формування, розвитку та розширення транспортної інфраструктури України [Електронний ресурс] / О. С. Карась // Наука та інновації. - 2019. - Т. 15, № 6. - С. 23-33. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/scinn_2019_15_6_5
 21. Корінь М. В. Розроблення моделі управління інвестиційним забезпеченням проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці [Електронний ресурс] / М. В. Корінь, А. І. Абдуллаєв, Д. Г. Польгуй // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2019. - № 67. - С. 238-247. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2019_67_33
 22. Криворучко О. П. Сутність транспортної інфраструктури України на сучасному етапі [Електронний ресурс] / О. П. Криворучко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні

- науки. - 2019. - Вип. 33. - С. 25-28. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2019_33_6
23. Кулаєв Ю.Ф., Подреза С.М. Економіка цивільної авіації України : монографія. 2-ге вид. Київ : Фенікс, 2011. 680 с.
 24. Лавренюк Н. Поняття транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів Україна – ЄС / Н. Лавренюк // Юридичний вісник. - 2018. - № 4. - С. 82-88.
 25. Логутова Т. Г. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2015. – Вип. 2 (12). – С. 8–14
 26. Максимова С. Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона. Инновации в экономике, управлении и образовании: монография. Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009. 357 с.
 27. Малин А. С., Мухин В. И. Исследование систем управления: учебник для вузов. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2005. 400 с.
 28. Машканцева С. О. Логістична інфраструктура як вектор розвитку транспортної галузі регіону / С. О. Машканцева // Бізнес-навігатор. - 2019. - Вип. 6.1-2. - С. 73-77.
 29. Міністерство інфраструктури України : Офіційний сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/>
 30. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html>
 31. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. 2008. № 7. С. 284-291.
 32. Постніков В. Соціальне партнерство як передумова ефективної взаємодії бізнесу і органів державної влади в питаннях регулювання якості життя населення // Економіка & Держава. 2014. № 6. С. 83—86.
 33. Потеєва М. А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. Культура народов Причерноморья. 2004. № 56. Т. 2. С. 123-131.
 34. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова КМУ від 9.11.2000 р. № 1684. URL: <http://www.nau.kiev.ua/nau10/ukr/getcnt.php?uid=1049.1530.0&nobreak>
 35. Про транспорт: Закон України
 36. Пухкал О. Г. Інституційний вимір державно-приватного партнерства в Україні // Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів : матер. щоріч. Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. уч. : у 2 т. :
 37. Ровенчак І. Суспільно-географічна сутність транспортної інфраструктури / І. Ровенчак, М. Ярошевич // Вісник Львівського університету. Серія географічна. - 2018. - Вип. 52. - С. 275-282.

38. Рудченко О. Ю. Механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісу / О. Ю. Рудченко, О. М. Поліщук // Університетські наукові записки. – 2017. – № 61. – С. 93–100.
39. Садловська І. П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури / І. П. Садловська. // Ефективна економіка. - 2012. - № 10.
40. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. Проблеми системного підходу в економіці. 2007. Вип. 2. URL: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>
41. Стисле поняття транспорту. URL: https://studopedia.com.ua/1_32636_stisle-ponyattya-transportu.html
42. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. Вісник ДонДУЕТ. Серія: Економічні науки. 2006. № 4(32). С. 56-61.
43. Труфен А. О. Фінансове забезпечення транспортної інфраструктури місцевих громад / А. О. Труфен // Інфраструктура ринку. - 2016. - Вип. 2. - С. 295-298.
44. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. Туристично-краєзнавські дослідження. Вип. 4. К.: Держ. п-во «Нац. турист. організація». 2002. С. 418-443.
45. Філатов С. А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України / С. А. Філатов, А. А. Єрусланов // Вчені записки університету "КРОК". Серія : Економіка. - 2019. - Вип. 1. - С. 27-35.
46. Харчук О. Інфраструктурні проекти: сутність, види та їх значення для транспортної галузі України / О. Харчук, В. Іваніченко // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Економіка і управління. - 2019. - Вип. 43-44. - С. 42-51.
47. Шемаєв В. В. Інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно-інфраструктурного сектору / В. В. Шемаєв // Дороги і мости. - 2020. - Вип. 21. - С. 47-58.
48. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України. [Б. м. : б. в.], 2011. С. 9-11.
49. Шинкаренко В. Г., Криворучко О. М. Формирование объектов при исследовании систем управления. Економіка транспортного комплексу: зб. наук. праць. Харків: ХНАДУ. 2001. Вип. 4. С. 5-11.

Виконав:

студент магістратури за спеціальністю
281 Публічне управління та
адміністрування заочної форми навчання

« ____ » _____ 2021 р.

Підпис

Лабань А.І.

Ініціали, прізвище

Науковий керівник:

доцент кафедри публічного управління та
адміністрування, к.е.н., доцент

« ____ » _____ 2021 р.

Підпис

Терещенко Т.В.

Ініціали, прізвище

Робота допущена до захисту:

професор кафедри публічного управління
та адміністрування, д.держ.упр., доцент

« ____ » _____ 2021 р.

Підпис

Щепанський Е.В.

Ініціали, прізвище