

ХМЕЛЬНИЦЬКА ОБЛАСНА РАДА

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
ІМЕНІ ЛЕОНІДА ЮЗЬКОВА

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ЕКОНОМІКИ

Кафедра: публічного управління та адміністрування

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему: «Розвиток транспортної інфраструктури
регіону (на прикладі Хмельницької області)»

Виконала: студентка магістратури за
спеціальністю 281 Публічне
управління та адміністрування заочної
форми навчанням Столаба Ю. М.

Керівник: Пила В. І., професор
кафедри, доктор економічних наук,
професор

Рецензент: _____

АНОТАЦІЯ

Столаба Ю. М. Розвиток транспортної інфраструктури регіону (на прикладі Хмельницької області). – Рукопис.

У магістерській роботі запропоновано розв'язання актуального наукового завдання, яке полягає в теоретичному обґрунтуванні й розробленні практичних рекомендацій щодо вдосконалення публічного управління розвитком транспортної інфраструктури на регіональному рівні.

Для цього розкрито зміст транспортної інфраструктури регіону як особливий вид інфраструктурного комплексу, що має специфічний регіоноутворюючий характер, що виражається в здатності транспортної інфраструктури забезпечувати територіальну цілісність регіону і створювати умови для його соціально-економічного розвитку за допомогою здійснення покладених на неї функцій по забезпеченню транспортно-економічних зв'язків.

Основною метою транспортної інфраструктури регіону є забезпечення доступності та якості транспортних послуг для базових галузей виробництва і населення конкретної території відповідно потребам регіону.

Обґрунтована необхідність формування регіональної програми підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури, в рамках якої розроблена структура інституційного розвитку транспортної інфраструктури, значущість якої полягає в удосконаленні регіонального інструментарію організаційно-економічних відносин з координації діяльності органів управління при вирішенні господарсько-експлуатаційних і науково технічних завдань транспортної інфраструктури.

Доведено, що державно-приватне партнерство є одним з ключових механізмів реалізації масштабних проектів в галузі вдосконалення транспортної інфраструктури в умовах недостатності бюджетних коштів.

Ключові слова: інфраструктура, транспорт, регіон, транспортна система, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, публічне управління.

SUMMARY

Stolaba Yu. M. Development of transport infrastructure of the region (on the example of Khmelnytsky region). - Manuscript.

The master's thesis proposes the solution of a topical scientific problem, which consists in the theoretical substantiation and development of practical recommendations for improving public management of transport infrastructure development at the regional level.

To do this, the content of the transport infrastructure of the region as a special type of infrastructure complex, which has a specific regional nature, which is expressed in the ability of transport infrastructure to ensure the territorial integrity of the region and create conditions for its socio-economic development by providing transport and economic functions. connections.

The main purpose of the transport infrastructure of the region is to ensure the availability and quality of transport services for the basic industries and the population of a particular area in accordance with the needs of the region.

Necessity of formation of the regional program of increase of efficiency of development of transport infrastructure within which structure of institutional development of transport infrastructure is developed, which significance consists in improvement of regional toolkit of organizational and economic relations on

It is proved that public-private partnership is one of the key mechanisms for implementing large-scale projects in the field of improving transport infrastructure in conditions of insufficient budget funds.

Key words: infrastructure, transport, region, transport system, transport infrastructure, public-private partnership, public administration.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ.....	8
1.1. Соціально-економічна природа та сутність інфраструктури регіону....	8
1.2. Поняття, особливості та фактори формування транспортної інфраструктури регіону.....	13
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ХМЕЛЬНИЦЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	21
2.1. Інституційне забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на національному та регіональному рівні	21
2.2. Оцінка рівня розвитку транспортної інфраструктури Хмельницької області.....	28
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТРУМЕНТІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	39
3.1. Напрями вдосконалення регіонального управління транспортною системою.....	39
3.2. Державно-приватне партнерство як ефективний інструмент регулювання розвитком транспортною інфраструктурою.....	50
ВИСНОВКИ.....	57

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	60
---------------------------------	----

ВСТУП

Актуальність теми. Розвиток сучасної транспортної інфраструктури регіонів країни, яка покликана забезпечити підвищення доступності та безпеки послуг транспортного комплексу є однією з найважливіших економічних проблем національної економіки.

Транспорт і транспортна інфраструктура, яка забезпечує умови його функціонування є однією з системоутворюючих галузей економіки регіонів, що забезпечує їх територіальну цілісність і єдність економічного простору, а тому розвиток транспортної інфраструктури є необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання і поліпшення якості життя населення регіонів. Відставання в розвитку транспортної інфраструктури від потреб галузей економіки регіонів в сфері транспортування вантажів стримує розвиток регіональної економіки в цілому.

Разом з тим слід враховувати, що недостатній рівень забезпеченості транспортної інфраструктури необхідними елементами веде до зниження ефективності її розвитку, а незбалансований розвиток окремих видів транспорту в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів призводить до їх нераціонального співвідношенню в транспортному балансі регіону. Від вирішення цієї проблеми залежить зміцнення єдності регіонів країни, розвиток загальнонаціонального ринку транспортних послуг. Водночас аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури регіонів свідчить про недостатній рівень її розвитку і невисоку ефективність функціонування.

Варто відзначити, що до цих пір в наукових працях недостатньо приділяється увагу оцінці ефективності розвитку транспортної інфраструктури регіону. Триває полеміка про склад транспортної інфраструктури, як частини транспортного комплексу, а також про фактори і показники її оцінки. В більшості випадків аналіз розвитку транспортної інфраструктури зводиться до оцінки результатів діяльності транспортної системи регіону в цілому.

Проблему функціонування транспортної інфраструктури регіону та її значення для регіональної економіки вивчали такі вітчизняні та зарубіжні науковці як Н. О. Іксарова [14], С. Ю. Максимова [22], О. Б. Пікулик [30], М. А. Потєєва [32], О. Є. Соколова [48], Н. Ю. Ткаченко [52], О. О. Фастовець [53], О. І. Шестак [63] та інші.

Вказані автори висвітлювали різні аспекти означеної проблематики, проте питання удосконалення інструментів публічного управління розвитком транспортної інфраструктури не було предметом спеціального дослідження. Не було приділено достатньої уваги інституційному забезпеченню розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні; не враховано особливості державно-приватного партнерства як інструменту регулювання розвитку транспортної інфраструктури. Власне це й підтверджує актуальність та практичну значущість теми магістерської роботи.

Мета та завдання роботи. Метою магістерської роботи є обґрунтування теоретичних засад і розробка практичних рекомендацій щодо публічного управління розвитком транспортної інфраструктури на регіональному рівні.

Для досягнення поставленої мети в роботі були визначені та вирішені такі **завдання**:

- визначити соціально-економічну природу та сутність інфраструктури регіону;
- з'ясувати сутність поняття, особливості та фактори формування транспортної інфраструктури регіону;
- провести аналіз інституційного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на національному та регіональному рівні;
- здійснити оцінку рівня розвитку транспортної інфраструктури Хмельницької області;
- запропонувати напрями вдосконалення регіонального управління транспортною системою;

– охарактеризувати державно-приватне партнерство як ефективний інструмент регулювання розвитком транспортною інфраструктурою.

Об’єктом дослідження є транспортна інфраструктура регіону та її складові елементи.

Предмет дослідження – це просторово-економічні відносини, що виникають в процесі розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Методи дослідження. В магістерській роботі використані загальнонаукові та спеціальні методи, які дозволили обґрунтувати і удосконалити напрями управління транспортною інфраструктурою регіону.

Для розв’язання визначених завдань використовувалися такі методи дослідження: Для досягнення поставленої мети в роботі було використано такі методи: *логіко-теоретичного узагальнення і порівняння* – для уточнення понять «інфраструктура регіону» та «транспортна інфраструктура регіону»; *системно-структурного аналізу* – для виявлення структурних елементів транспортної інфраструктури регіону і дослідження їх взаємозв’язку; *статистико-економічний* – для аналізу стану розвитку транспортної інфраструктури Хмельницької області; *абстрактно-логічний* – для обґрунтування механізмів публічного управління транспортною інфраструктурою регіону тощо.

Інформаційною базою дослідження є наукова вітчизняна і зарубіжна література з теми дослідження, нормативно-правові акти України, міжнародні правові акти, аналітичні та звітні документи.

Практичне значення одержаних результатів. Основні теоретичні положення магістерської роботи доведено до рівня конкретних концептуальних і практичних висновків, пропозицій та рекомендацій щодо розвитку публічного управління розвитком транспортної інфраструктури на регіональному рівні.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ

1.1. Соціально-економічна природа та сутність інфраструктури регіону

В даний час інфраструктура є невід'ємним компонентом будь-якої економічної системи, в тому числі і соціально-економічного середовища регіону. Внаслідок цього інфраструктурне облаштування є першочерговим завданням поряд з іншими регіональними процесами. Виникнення інфраструктури було обумовлено об'єктивними процесами в поділі праці та спеціалізації виробничо-господарської діяльності економічних суб'єктів і стало підсумком структурних змін в економіці, що викликало потребу створення певної системи, що погоджує між собою результати процесу поділу праці, структуроутворення та компенсує витрати роз'єднання виробництва.

У 40-х роках ХХ ст. П. Розенштейн-Родан [67], ввів поняття «інфраструктура», яке походить від двох латинських термінів «infra» («нижче», «під») і «structura» («будова», «розташування»), для позначення «комплексу загальних умов, що забезпечують сприятливий розвиток бізнесу в основних галузях економіки та задовольняють потреби населення».

В економічній літературі відсутнє загальновизнане визначення поняття «інфраструктура». В даний час існує два методологічних підходи до визначення сутності та змісту інфраструктури: галузевий і функціональний.

Одні дослідники, до числа яких відносяться А.Ю. Шаріпов [61], І.Ф. Чернявський [60], Б.А. Райзберг [44], Л.Г. Серебряков [46], В.В. Яновський [64] та ін., в рамках галузевого підходу під інфраструктурою схильні розуміти «сукупність економічних суб'єктів (галузей, підприємств і організацій)» і «видів діяльності», що забезпечують і / або створюють умови для функціонування галузей матеріального виробництва, життєдіяльності

суспільства або вирішення конкретних завдань. Інші, в тому числі Д. Розенштейн-Родан [67], Р. Іохімсен [66], Р. Халтуріна [56], Ю.В. Задворний [11] та ін., навпаки, в рамках функціонального підходу визначають інфраструктуру як «сукупність (систему, комплекс) функцій», що забезпечують умови для розвитку галузей матеріального виробництва, життєдіяльності суспільства або вирішення конкретних завдань.

Розглядаючи соціально-економічну природу і сутність інфраструктури, варто звернути увагу на особливості її функціонування і розвитку на різних рівнях соціально-економічної системи, тому що на кожному з рівнів вона має властиву тільки даному рівню спрямованість, але при цьому інфраструктури різних рівнів соціально-економічної системи перебувають у відношенні підпорядкування. Так, виробнича, соціально-орієнтована і внутрішньогалузева спрямованість передбачає створення загальних умов підтримки процесу матеріального виробництва та соціальної сфери, а територіально-, державно-орієнтована і міждержавна спрямованість - створення загальних умов, необхідних не тільки для підтримки процесу виробництва, але і відтворення його чинників (рис. 1.1).

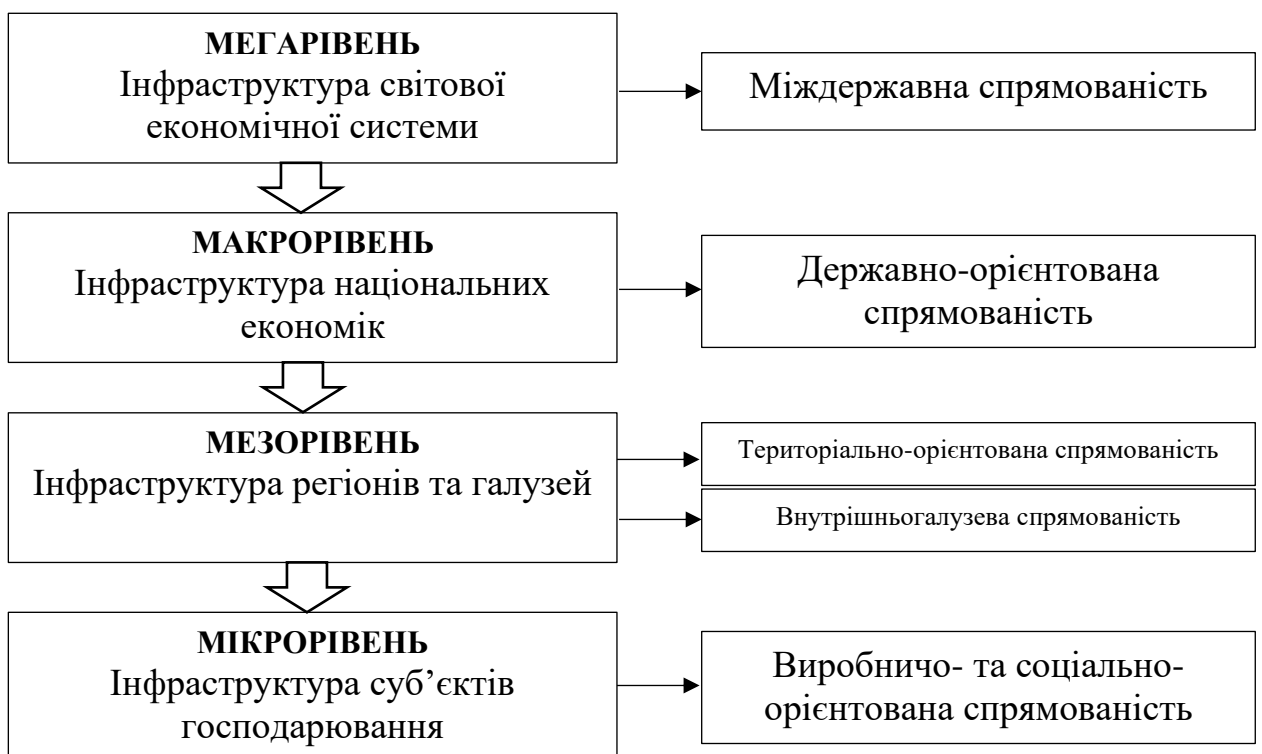


Рис. 1.1. Взаємозв'язок інфраструктури різних рівнів економічної системи

Примітка. Складено автором.

Необхідно відзначити, що між поняттям інфраструктури на різних рівнях економічної системи існують принципові відмінності - так інфраструктура господарюючих суб'єктів і галузей національної економіки є невід'ємною частиною їх основних виробничих фондів, тоді як інфраструктура на мезо- (регіональна), макро- і мегарівня є невід'ємною частиною простору економічної системи даного рівня.

Ефективність розвитку економіки регіону залежить від багатьох факторів і велику роль при цьому відіграє наявність інфраструктури, тому що інфраструктура багато в чому обумовлює темпи розвитку продуктивних сил окремих регіонів. В даний час все частіше вчені-економісти розглядають інфраструктуру в якості інтегруючого фактора регіонального економічного зростання [12], тому на регіональному рівні розвиток інфраструктури є необхідним як для підйому економіки відсталих регіонів, так і для забезпечення потреб розвинених регіонів. На думку О.С. Пчелінцева, «інфраструктурні галузі утворюють «фундамент» сучасних регіональних систем» [43].

Роль інфраструктури в розвитку регіону в ринкових умовах полягає в створенні і підтримці стійких економічних зв'язків між окремими суб'єктами регіонального господарства. У той же час для розвитку інфраструктури необхідна значна частина капіталовкладень, тому важливу роль відіграє розміщення на території регіону виробництв, які найефективніше використовують створену в регіоні інфраструктуру і місцеві умови.

Процес створення інфраструктури тривалий і нерозривно пов'язаний з споживанням певних ресурсів, жорстко прив'язаний до конкретної території, і багато в чому обумовлений територіальною організацією сфери виробництва та обігу в конкретному регіоні, що визначає наявність особливостей і закономірностей в процесі функціонування регіональної інфраструктури (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Особливості та закономірності розвитку інфраструктури регіону

Примітка. Складено автором.

У загальному вигляді регіональна інфраструктура є підсистемою регіональної економічної системи та становить невід'ємну частину економічного простору регіону, тобто це створений на певній території комплекс умов, що виконують певні функції і стимулюють розвиток економічної діяльності на даній території. Поняття «інфраструктура регіону» має змістовний сенс: всі галузі повинні перебувати в певній відповідності як з обслуговуючими об'єктами, так і між собою, і бути керованими на регіональному рівні.

Значимість інфраструктури в економіці регіону в системі ринкових відносин визначається в основному функціями, які вона виконує, серед яких можна виділити найбільш істотні: розподільчу, комунікаційну і регулюючу. Розподільча функція означає здатність інфраструктури забезпечувати розподіл економічних, фінансових і трудових ресурсів між галузями на території регіону. Під комунікаційною функцією розуміють організацію еквівалентного обміну продуктами праці (товарами, послугами, інформацією тощо). Регулююча функція покликана забезпечити відновлення і підтримання збалансованого попиту і пропозиції на різних регіональних ринках. Нерозвиненість перерахованих вище функцій здатна паралізувати регіональне виробництво, привести до наростання негативних тенденцій в економіці конкретної території. Тому ефективність і перспективи розвитку регіональної інфраструктури безпосередньо залежать від траєкторії руху до стабілізації на макроекономічному рівні, а також від перенесення центра ваги реформ на регіональний рівень.

Таким чином, інфраструктура є невід'ємною частиною економічного простору регіону і являє собою сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих елементів, що створюють комплекс умов ефективного розвитку галузей матеріального виробництва, життєдіяльності суспільства або вирішення конкретних завдань в межах території. Інфраструктура є одним з найбільш фондо- і капіталомістких та інерційних секторів економіки, і тому проблеми інфраструктурного забезпечення постійно знаходяться в центрі уваги керівництва не тільки регіонів, а й країни в цілому. Посилення інфраструктурного забезпечення регіону можна віднести до основних напрямів інтенсифікації та зростання соціально-економічного розвитку конкретних територій.

1.2. Поняття, особливості та фактори формування транспортної інфраструктури регіону

Одним із важливих регіоноутворюючих інфраструктурних елементів є транспортна інфраструктура, яка займає особливе місце в інфраструктурній сфері регіону, що створює своєрідний каркас всієї економічної системи. Транспортна інфраструктура спрямована на задоволення потреб економіки і населення конкретної території в перевезеннях, надійному внутрішньому і міжрегіональному товарообміні відповідно до вимог національної економіко-екологічної безпеки, планомірний і пропорційний розвиток наземних, водних і повітряних шляхів сполучення, регіональну транспортну забезпеченість, а також мобілізаційну готовність до виконання перевезень в надзвичайних ситуаціях.

У сучасній економічній науці існує три основних методологічних підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура» - технократичний (галузевий), функціональний та вартісний. В рамках першого підходу під транспортною інфраструктурою розуміється різновид інженерно-технічної інфраструктури регіону, що представляє собою технологічний комплекс, який забезпечує швидке і безперешкодне виконання перевізного процесу [5].

В рамках другого підходу транспортна інфраструктура визначається як особлива сукупність певних функцій щодо забезпечення умов для безперешкодного і швидкого виконання перевізного процесу [13, 64].

В рамках третього підходу транспортна інфраструктура - це вид регіонального інфраструктурного капіталу. Так, Гольська Ю.Н. під регіональною транспортною інфраструктурою схильна розуміти регіональний транспортний інфраструктурний капітал, тобто «певний вид капіталу, який носить специфічний суспільний характер, що виражається в здатності транспортної інфраструктури приносити вигоди регіону не тільки економічного, але і соціокультурного призначення, і обумовлює синергетичний ефект від його реалізації» [6].

Існує низка різноманітних визначень поняття «транспортна інфраструктура» (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Теоретичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура»

Автор, джерело	Визначення поняття «транспортна інфраструктура»
Постанова Кабінету Міністрів України [35]	Транспортна інфраструктура – сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.
Фастовець О.О. [53]	Під транспортною інфраструктурою розуміють сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв здатних забезпечити їх функціонування.
Шестак О.І. [63]	Транспортні системи із допоміжними службами, серед яких на сучасному етапі можна виділити транспортно-логістичні центри і транспортно-логістичні лінії формують транспортно-логістичну інфраструктуру.
Іксарова Н.О. [14]	До складу даного поняття (транспортна інфраструктура) належать морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний та трубопровідний транспорт із відповідними об'єктами – портами, дорогами, аеропортами, вокзалами, складськими приміщеннями та іншими допоміжними об'єктами.
Ткаченко Н.Ю. [52]	Поняття «транспортна інфраструктура» має подвійне значення. 1. Транспортну інфраструктуру в широкому сенсі слід розуміти як частину загальної інфраструктури, невід'ємний її елемент, головною функцією якого є переміщення вантажів і людей. Цей елемент є тісно взаємозв'язаним з економічними процесами сприяючи їх здійсненню та протіканню. Такий зв'язок виявляється як прямо (наприклад, обслуговування матеріального виробництва, маркетингу товарів і т.п.), так і побічно (наприклад, обслуговування соціальної сфери). 2. Транспортна інфраструктура - це елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруду, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (транспортних засобів). Без такої матеріальної бази транспортування вантажів є або неможливим (наприклад, залізничні колії для потягів, станції перекачування нафтопродуктів для нафтопроводів і т.п.), або економічно недоцільним (наприклад, автомобільні дороги для вантажних автомобілів і пасажирських автобусів)
Пікулик О.Б. [30]	Транспортна інфраструктура регіону – це 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.
Соколова О.Є. [48]	Транспортна інфраструктура - сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання

	спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.
--	---

Продовження таблиці 1.1

Максимова С.Ю. [22]	<i>Транспортна інфраструктура</i> є елементом інфраструктури ринку, об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу і споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових і інформаційних потоків в регіональній економіці. Вона формує просторову мережеву структуру, усі елементи якої пов'язані між собою на рівні регіону і за його межами. Вузлами цих мереж є транспортно-логістичні підприємства і організації.
Потєєва М. А. [32]	<i>Транспортна інфраструктура</i> – 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.

Примітка. Систематизовано автором.

Отже, ми пропонуємо під транспортною інфраструктурою регіону розуміти особливий вид інфраструктурного комплексу, що має специфічний регіоноутворюючий характер, що виражається в здатності транспортної інфраструктури забезпечувати територіальну цілісність регіону і створювати умови для його соціально-економічного розвитку за допомогою здійснення покладених на неї функцій по забезпеченню транспортно-економічних зв'язків.

Характерною рисою транспортної інфраструктури, що має важливе значення, є її двоїтий регіоноутворюючий характер, що виявляється з одного боку, в неможливості розвитку галузей матеріального виробництва та соціальної сфери без ефективно функціонуючої транспортної інфраструктури та залежність темпів соціально-економічного зростання конкретної території від розвитку транспортної інфраструктури, а, з іншого боку в тому, що створення даних об'єктів і їх розвиток не приносять прибутку від інвестованого в них капіталу, але опосередковано збільшує прибутки господарюючих суб'єктів і впливає на величину валового регіонального продукту, і тому величина капіталовкладень в транспортну інфраструктуру багато в чому залежить від темпів розвитку як виробничої, так і соціальної сфер регіону.

Основною метою транспортної інфраструктури регіону є забезпечення доступності та якості транспортних послуг для базових галузей виробництва і населення конкретної території відповідно потребам регіону. Як підкреслює Єфімова О.Г. в роботі [9]: «транспортна інфраструктура займає важливе місце в розвитку регіону, з одного боку, забезпечує мобільність вироблених в ньому товарів і ресурсів, з іншого боку - полегшує доступність територій, надаючи можливість вільного пересування пасажирів і вантажів». У разі недостатнього рівня розвитку транспортна інфраструктура стає гальмом, а в разі випереджаючого розвитку - акселератором економічного зростання регіону.

Полякова Н.В. [31] зазначає, що «низький рівень розвитку транспортної інфраструктури негативно відбивається на розвитку економіки регіону і особливо тих галузей, які орієнтовані на міжрегіональні та зовнішньоторговельні зв'язки, а також на забезпечення транспортної доступності населення». На думку Арбузова К.Ю [2], «відставання розвитку транспортної інфраструктури від потреби галузей національної економіки регіону в сфері транспортування вантажів гальмує розвиток регіональної економіки». Додаткові витрати, викликані наднормативним зберіганням на терміналах навантаження і вивантаження, наднормативні втрати вантажу в процесі транспортування тощо ведуть до збільшення кінцевої вартості продукту. Висока ціна на продукцію негативним чином позначається на її конкурентоспроможності на регіональних і міжнародних ринках [2].

Ефективний розвиток транспортної інфраструктури підвищує ступінь раціональності в розподілі ресурсів і сприяє формуванню продуктивної спеціалізації території. Як підкреслює Московець А.В. [26] «навіть ресурсозабезпечення території не здатне демонструвати високі економічні показники без розвитку транспортної інфраструктури ... ». Підвищення ефективності транспортної інфраструктури дозволяє, з одного боку, знизити витрати обігу товарів і послуг і, тим самим, підвищити ступінь кінцевого споживання населення, а з іншого - скоротити час реалізації вироблених в

територіальної економіці товарів і скоротити втрати при транспортуванні, що в свою чергу впливає на процес споживання [26].

Розвинена транспортна інфраструктура, на думку Гольської Ю.М., «обумовлює залучення в сферу матеріального виробництва ресурсів окремих територій регіону, підвищуючи територіальну та соціальну мобільність населення». Тому, як зазначає автор, «вона сприяє організації економічного простору, забезпечує подальшу реалізацію просторового розподілу праці, освоєння нових територій» [6].

Отже, крім того, що транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток конкретної території, в сучасних умовах вона також є основою економічної інтеграції регіонів, включення їх в міжрегіональне поділ праці і формування нових зовнішньоекономічних відносин регіонів. Наприклад, Шаригіна М.Д. [62] зазначає, що «рівень розвитку транспортної інфраструктури багато в чому визначає ефективність організації суспільства території, так як вона консолідує соціально-географічне простір, сприяє інтеграції регіонів в систему національного і міжнародного поділу праці». У свою чергу Гольська Ю.Н. [6] підкреслює, що «економічно розвинена транспортна інфраструктура створює ефект зворотного зв'язку, залучаючи на дану територію ділові структури, розширюючи межі експлуатації природних ресурсів, надаючи важливий імпульс притоку населення». Аналогічної точки зору дотримується і Філіна В.Н. [54], яка відмічає, що «основним напрямком розвитку транспортної інфраструктури регіону в умовах підйому економіки стає створення опорної транспортної мережі, що забезпечує просторову і функціональну єдність конкретних територій».

Необхідно відзначити, що характер розвитку транспортної інфраструктури та її функціональні особливості визначаються виходячи з специфічних особливостей регіону, спільних регіональних соціально-економічних інтересів під впливом безлічі різних факторів. Існує набір чинників ефективності розвитку транспортної інфраструктури, які доцільно класифікувати відповідно до сфери дії на:

- зовнішні, що виникають на рівні макроекономічної системи;
- внутрішні, що виникають на рівні регіональної транспортної інфраструктури [45].

Внутрішні чинники є суб'єктивними і безпосередньо впливають на ефективність транспортної інфраструктури, тому дані фактори можна визначити як інфраструктуруотворюючі. До них відносять:

- територіальні (рівень спеціалізації виробництва, системи розселення населення, розміщення соціально-економічних об'єктів);
- економічні (рівень соціально-економічного розвитку регіону по відношенню до досягнутого рівня в країні, домінування форм власності в регіоні, інвестиційні інтереси економічних суб'єктів, ємність та потенціал ринку послуг транспортної інфраструктури, особливості господарського механізму, що регулює відносини між виробництвом та транспортом);
- техніко-технологічні (сукупність можливостей техніко-технологічної бази транспортної інфраструктури).

Зовнішні чинники є об'єктивними і мають опосередкований вплив на ефективність не тільки транспортної інфраструктури, а й інших видів інфраструктури регіону, тому їх можна визначити як створені в економіці умови формування регіональної інфраструктури. До них належать:

- природно-географічні (природно-кліматичні, географічні та екологічні фактори);
- економічні (стабільність регіональної економічної системи, демонополізація економіки, державна інвестиційна та інноваційна політика, ефективність інституціонального середовища, державна підтримка);
- адміністративно-правові (нормативно-законодавча база в сфері транспортної інфраструктури, розподіл економічних функцій між центральним та місцевим рівнями управління).

Таким чином, ефективність розвитку транспортної інфраструктури конкретної території визначається впливом інфраструктуруотворюючих факторів і створених в економіці умов її формування, і при цьому є одним з

визначальних чинників рівня соціально-економічного розвитку регіону. Варто зазначити, що вплив транспортної інфраструктури на регіональний розвиток може як посилюватися, так і слабшати під впливом даних факторів, і тому їх вивчення дозволяє не тільки визначити їх роль, специфіку і спрямованість впливу, а й оцінити економічні наслідки ефективності розвитку регіональної транспортної інфраструктури [45]. Досвід провідних країн світу свідчить про те, що створення розвиненої транспортної інфраструктури сприяє ефективному використанню ресурсного, економічного і соціального потенціалу територій за рахунок ефективного здійснення транспортно-економічних зв'язків [45].

Створювані сьогодні об'єкти транспортної інфраструктури повинні бути зорієнтовані, в першу чергу, на вирішення завдань забезпечення потреби регіону в здійсненні транспортно-економічних зв'язків. Спонтанне створення таких об'єктів без їх взаємодії між собою не вирішить завдання підвищення ефективності транспортної діяльності з метою підйому економіки і підвищення життєвого рівня регіонів. Тому як на рівні регіону, так і країни в цілому виникає потреба у формуванні дієвої транспортної інфраструктури з метою не тільки підвищення ефективності перевізного процесу, а й підвищення рівня їх соціально-економічного розвитку.

Відповідно до сучасних вимог розвиненість транспортної інфраструктури в значній мірі надає вплив на соціально-економічний розвиток регіону, тому що функціональна діяльність даного виду регіональної інфраструктури тісно пов'язана з ефективністю не тільки економіки регіону, а й соціальної сфери. При цьому роль її складових визначається, перш за все, не питомою вагою створеного ними продукту (хоча і це важливо), а їх діяльністю, спрямованою на забезпечення необхідних умов реалізації максимуму продукту в галузях основного виробництва, отримання доступу до послуг соціальної сфери, і становлять основу відтворення в будь-якому регіоні.

Отже, кінцевою метою підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури є повна відповідність наявних потребам регіону в здійсненні транспортно-економічних зв'язків.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ХМЕЛЬНИЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

2.1. Інституційне забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на національному та регіональному рівні

Транспортна галузь є однією з ключових сфер економічної діяльності країни. Транспортна інфраструктура складається з розгалуженої залізничної мережі, розвинутої мережі автомобільних шляхів, морських та річкових портів (терміналів), аеропортів та широкої мережі авіаційних сполучень, вантажних і митних терміналів. Ефективність функціонування та розвитку цієї складової виробничої інфраструктури вітчизняної економіки залежить майбутнє Української держави та добробут її громадян.

Потреба у високорозвиненій транспортній інфраструктурі ще більш підсилюється при обумовлюється також інтеграцією в європейську і світову економіку, оскільки відіграє роль базису для ефективного входження України у світове співтовариство. А це актуалізує завдання розробки дієвого інституційного середовища.

Інституційне середовище складається з базових фінансових, політичних, соціально-правових норм та інституцій, що визначають форму суспільного устрою і через відповідні формальні й неформальні обмеження (норми права, правила, постанови та добровільно прийняті норми поведінки, звичаї) впливають на поведінку суб'єктів економіки, тому й впливають на розвиток економічної системи суспільства [28].

Інституційне забезпечення функціонування розвитку транспортної інфраструктури відбувається через проведення та реалізацію економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, що, у тому числі, включає надання дотацій на пасажирські перевезення.

Механізм реалізації транспортної політики держави включає:

- розробку цільових програм з розвитку транспорту на національному регіональному рівні;
- розробку системи заходів, спрямованих на реалізацію визначеної стратегічної мети;
- публічне управління розвитком транспортної галузі.

Державне регулювання розвитку транспортної інфраструктури – це сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу органів державної влади на розвиток транспортної системи, забезпечення умов для ефективної взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та приватного сектора щодо розвитку транспорту через відповідні механізми: організаційні, правові, адміністративні, економічні, екологічні тощо.

Система державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури в Україні відображено на рис.2.1.

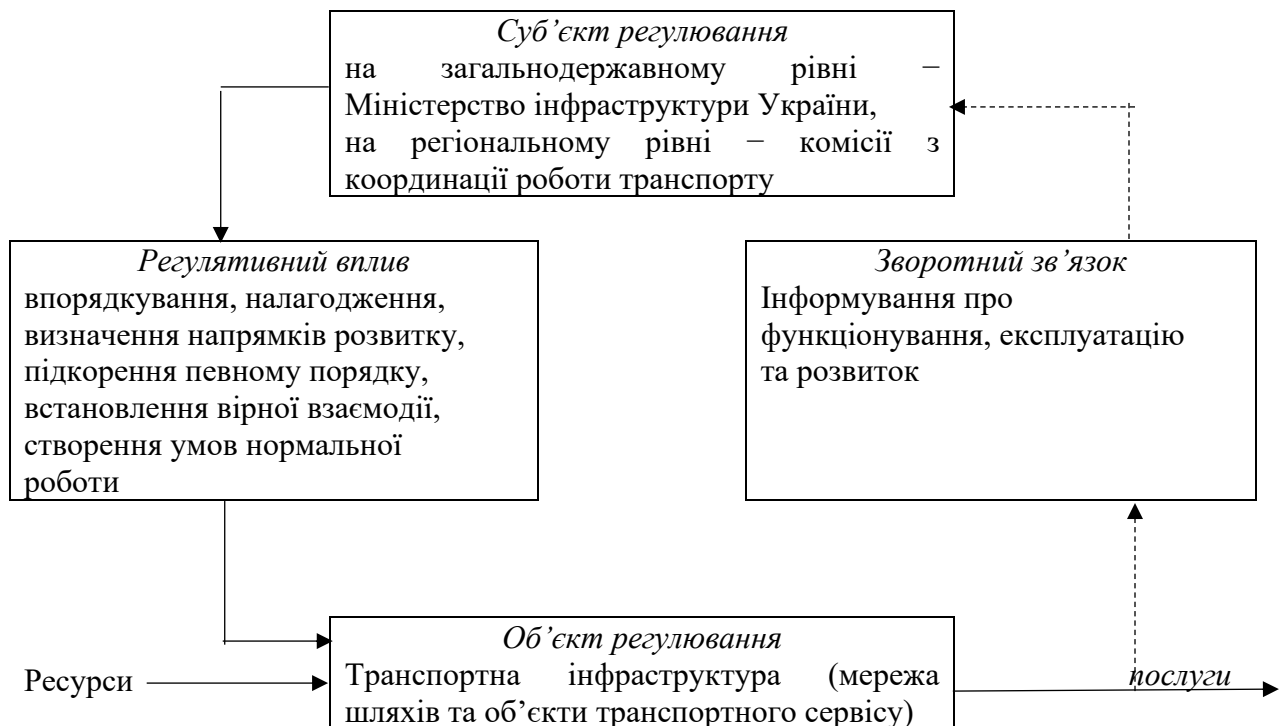


Рис. 2.1. Система державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури

Примітка. Складено автором.

Державне управління розвитку транспортної інфраструктури в Україні з 2010 року здійснює Міністерство інфраструктури України, основними завданнями якого є:

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

формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері підготовки та реалізації в Україні інфраструктурних проектів;

формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства [39].

В Україні транспортний комплекс функціонує як Єдина транспортна система, що включає всі види державного, колективного й приватного транспорту, транспортно-технічні засоби, рухомий склад, структури управління на кожному виді транспорту та соціально-економічного забезпечення. Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний) [42]. Вона повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розвинуту транспортну інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг.

Залізничний транспорт в Україні повністю регулюється державою, а залізничні колії є природною монополією. Якщо розглядати технічні та технологічні питання (типи рухомого складу, розвиток інфраструктури, норми безпеки та екологічності, експлуатаційна сумісність, швидкісні параметри, перевізні документи тощо) залізничний транспорт як частина єдиної системи є об'єктом проведення реформування з метою наближення до міжнародних стандартів та норм. Організаційно-правові та економічні засади державного регулювання діяльності залізничного транспорту визначаються Законом України «Про природні монополії». Це, перш за все, забезпечує стабільні обсяги перевезень в будь яких умовах, а з іншого – може

породжувати загрози його розвитку. Укрзалізниця поєднує функції як державного органу управління, так і безпосередньо господарюючого суб'єкта. Це уповільнює забезпечення конкурентоздатності залізниць, оскільки держава не спроможна забезпечити достатні обсяги фінансування, а соціальні пільги ще більше робить залізничний транспорт неконкурентоспроможним порівняно із аналогічними залізничними системами інших країн.

Система залізничного транспорту в Україні складається із сукупності залізниць та інших підпорядкованих державних підприємств, які мають низьку привабливість для інвесторів, у тому числі через складний механізм отримання державних гарантій для залучення необхідних інвестицій в оновлення основних засобів. Наразі, Постановою Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043 [41] прийнято рішення про впровадження пілотного проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Реалізація пілотного проекту, як очікується, відобразить результати функціонування майбутнього ринку залізничних перевізників на невеликих ділянках залізничних колій загального користування з мінімальним трафіком пасажирських поїздів, що зменшить ризики щодо безпеки перевезень.

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України. Укравтодор у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, а також указами Президента України і постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, наказами Міністра транспорту та зв'язку та Положенням про Державне агентство автомобільних доріг України [36].

Укравтодор узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо удосконалення законодавства і в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету

Міністрів України. Укравтодор організовує у межах своїх повноважень виконання актів законодавства та здійснює контроль за їх реалізацією.

У підпорядкуванні «Укравтодору» також знаходяться науково-дослідні, проектні та сертифікаційні установи та інші підрозділи. Управління дорожнім рухом, здійснює ДАК «Автомобільні дороги України».

Постановою Кабінету Міністрів України утворена Державна служба України з безпеки на транспорті, основними завданнями якої є: здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним транспортом ; здійснює контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним транспортом [38].

Згідно з Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [33], витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України. У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг.

Будівництво, капітальний ремонт, реконструкція та утримання доріг загального користування державного значення здійснюється «Укравтодором» за рахунок коштів Державного дорожнього фонду України, який формується за рахунок надходжень від: акцизного збору із вироблених в Україні нафтопродуктів і транспортних засобів; акцизного збору із увезених на територію України нафтопродуктів і транспортних засобів; увізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби.

Дороги місцевого значення фінансуються за рахунок дорожнього збору, який зараховується до місцевих бюджетів, однак їхній обсяг не забезпечує потреби для розвитку придорожньої інфраструктури. Масштабні проекти із значними капіталовкладеннями фінансуються за рахунок позик МФО і комерційних кредитів. Україна не одержує грантів із коштів ЄС, порівнянних, наприклад, із програмою ФАРЕ, відповідно до яких надавалась підтримка центральноєвропейським державам (наприклад (Естонія, Словенія, Угорщина, Латвія, Литва, Польща, Словаччина, Чехія), на час підготовки до вступу до Євросоюзу.

В контексті зазначеного, доцільним є децентралізація управління автомобільними шляхами шляхом передачі автомобільних доріг місцевого значення в управління місцевим органам виконавчої влади, впровадженню незалежного контролю за якістю будівництва, реконструкції, ремонту і експлуатації автомобільних доріг, здійснення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, використання сучасних інтелектуальних транспортних систем тощо.

Морський і річковий транспорт України, як об'єкт складова транспортної інфраструктури, є комплексною галуззю, діяльність якої регулюється системою норм, що охоплюють адміністративно-правові, цивільно-правові, земельні, трудові, фінансові відносини. Державне управління водним транспортом на законодавчому рівні здійснюють відповідно до Закону України «Про транспорт» та Указом Президента України від 06.04.2011 № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» було утворено Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті шляхом утворення Державної служби України з безпеки на транспорті [40].

У цій сфері необхідним є вдосконалення нормативно-правової бази, затвердження нового порядку формування тарифів з урахуванням фактичної структури витрат, активізація залучення приватних інвестицій у розвиток морських та річкових портових терміналів (у тому числі на принципах ДПП).

На виконання заходів Транспортної стратегії України на період до 2020 року Мінінфраструктури реалізовує Державну програму розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013-2021 роки, що він передбачає як роботу над створенням якісної законодавчої бази у цій галузі, так і забезпеченні питань безпеки судноплавства, оновлення та модернізації технічного, пасажирського флоту, підтримки у належному стані та забезпеченні розвитку річкової інфраструктури, вдосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів суден [37]. Програма передбачає створення підґрунтя для утворення нових суб'єктів господарювання усіх форм власності, що забезпечуватиме вантажні та пасажирські перевезення, що сприятиме зростанню конкуренції на вітчизняному ринку річкових перевезень, а це стимулюватиме перевізників до покращення якості послуг.

Управління авіаційним сектором України покладено на Державну авіаційну адміністрацію України (Державіадміністрація), що підпорядковується Міністерству інфраструктури України. Державіадміністрація відповідає за реалізацію державної політики в авіаційній сфері, використання повітряного простору держави, здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів цивільної авіації, а також забезпечує регулювання та контроль системи авіаційної безпеки.

Фінансування розвитку аеропортів здійснюється переважно за рахунок власних коштів аеропортів. Враховуючи незначні обсяги авіаперевезень регіональних аеропортів, вони характеризуються низьким інвестиційним потенціалом, що призводить до суттєвого відставання у розвитку аеропортової інфраструктури і термінальних комплексів, рівня сервісу та організації обслуговування пасажирів і іноземних туристів у регіональних

аеропортах, а також до сповільнення економічного потенціалу регіонів порівняно з можливим.

Аеропорти України знаходяться у муніципальній та державній власності. До державних відносяться чотири аеропорти Бориспіль, Дніпропетровськ, Запоріжжя та Львів, решта – муніципальні. Враховуючи зазначене, пріоритетним напрямом може стати активізація державно-приватного партнерства (ДПП) для розвитку інфраструктури аеропортів. В Україні в рамках реформування галуззі передбачена часткова дерегуляція та лібералізація авіаційного ринку шляхом створення умов для вільного розвитку конкуренції, відкритішого доступу на ринок приватних операторів (зокрема, «лоукостерів»), використання процедур концесії терміналів аеропортів. Зазначені заходи спрямовані на забезпечення якості транспортних послуг, створення умов для залучення приватних інвестицій у розвиток національної та регіональної термінальної та аеродромної інфраструктури.

Таким чином, державне регулювання вітчизняною транспортною галуззю потребує реформування з метою забезпечення якісної модернізації, підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузей, адаптації до європейських норм.

2.2. Оцінка рівня розвитку транспортної інфраструктури Хмельницької області

Хмельниччина розташована край на стику двох історико-географічних регіонів - правобережна та західна Україна. Площа регіону становить 20,6 тис км², що становить 3,4% території України. Межує на сході з Вінницькою, заході – Тернопільською, північному заході – Рівненською, півночі – Житомирською та півдні – Чернівецькою областями. Розміщення області у південно-західній частині України має певні стримуючі фактори розвитку: область у стороні від найбільш розвинених регіонів; транзитний потенціал

області є досить обмеженим, оскільки транспортні потоки Захід-Схід проходять в основному північніше області, транспортні потоки Івано-Франківськ – Київ, Тернопіль – Київ та Чернівці- Київ, які проходять через Хмельницьку область, не є надто великими, оскільки основні переходи через західний кордон України сконцентровані в Львівській та Волинській областях. Протяжність області з півночі на південь створює додаткові проблеми з доступністю південних та північних районів до обласного центру, оскільки районні центри Славута, Шепетівка, Ізяслав, Полонне, Кам'янець-Подільський, Нова-Ушиця знаходяться на віддалі понад 100 км від обласного центру.

Автомобільні магістралі протягнуті територією Хмельницької області з на південь та із заходу на схід через обласний центр. Ключовими автотранспортними вузлами регіону є Хмельницький, Старокостянтинів та Шепетівка півночі. До сильних сторін слід віднести наступне:

- усі районні центри області з'єднані дорогами з твердим покриттям з обласним центром;
- усі районні центри області з'єднані дорогами з твердим покриттям між собою;
- усі центри сільських рад охоплені дорогами з твердим покриттям з районними центрами;
- усі сільські населені пункти області охоплені дорогами із твердим покриттям із центрами сільських рад;
- усі населені пункти області доступні до внутрішньо регіональної системи доріг.

Система доріг Хмельницької області є достатньо забезпеченою і збалансованою, що в достатній мірі спроможна забезпечити внутрішні потреби у обласній доступності усіх територій та населених пунктів.

Усі нинішні та потенційні центри економічного розвитку з'єднані автошляхами з твердим покриттям з відповідними районними та обласним центром. Саме тому, найкращим показником Хмельниччини у рейтингу

стану інфраструктури у регіональному розрізі в порівнянні з іншими областями є індекс розвитку транспортної підсистеми (рис. 2.2).

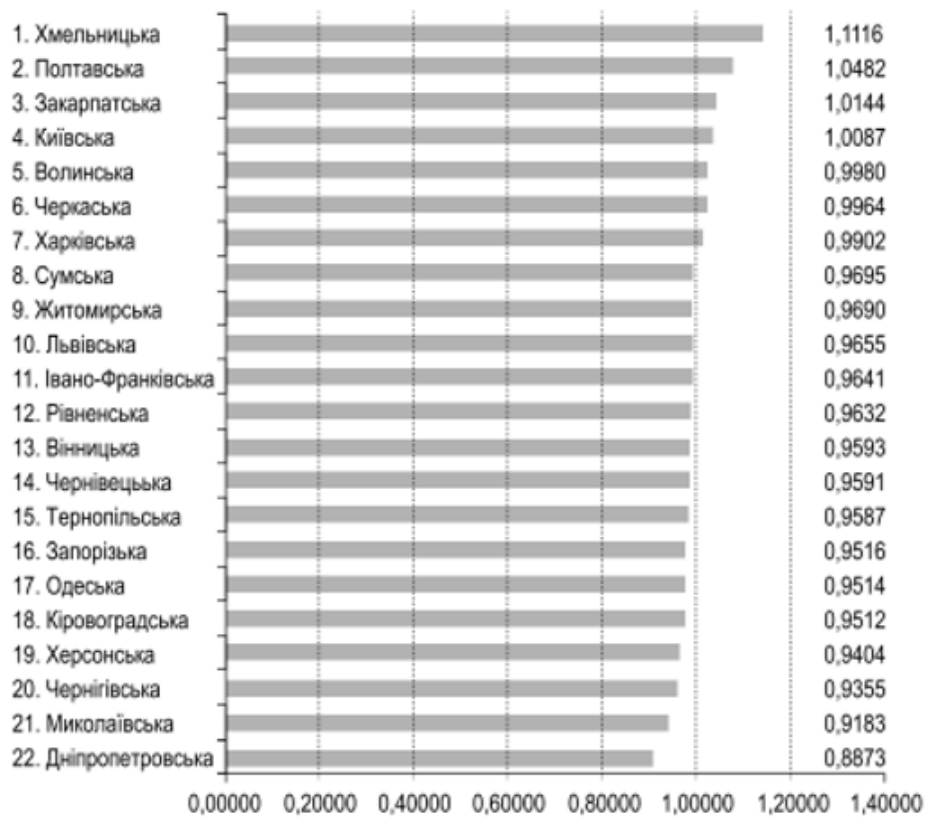


Рис. 2.2. Рейтинг регіонів України за Індексом розвитку інфраструктури

Джерело : [15].

Для аналізу транспортної інфраструктури використовують такі показники:

- вантажеоборот автомобільного транспорту, млн. ткм.;
- пасажирооборот автомобільного (автобусного) транспорту, млн. пас-км.;
- щільність залізничних колій загального користування, км. на 1000 км²;
- щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км. на 1000 км².

Так, Хмельниччина займає перше місце в Україні з інтегральним розвитком транспортної інфраструктури 1,1116, що відповідає високому

рівню розвитку транспортної складової інфраструктури. Це є наслідком вигідного розташування області на перетині багатьох автомобільних та залізничних шляхів. Серед показників розвитку інфраструктури, транспортна складова також займає перше місце серед інших складових виробничої інфраструктури (рис. 2.3).

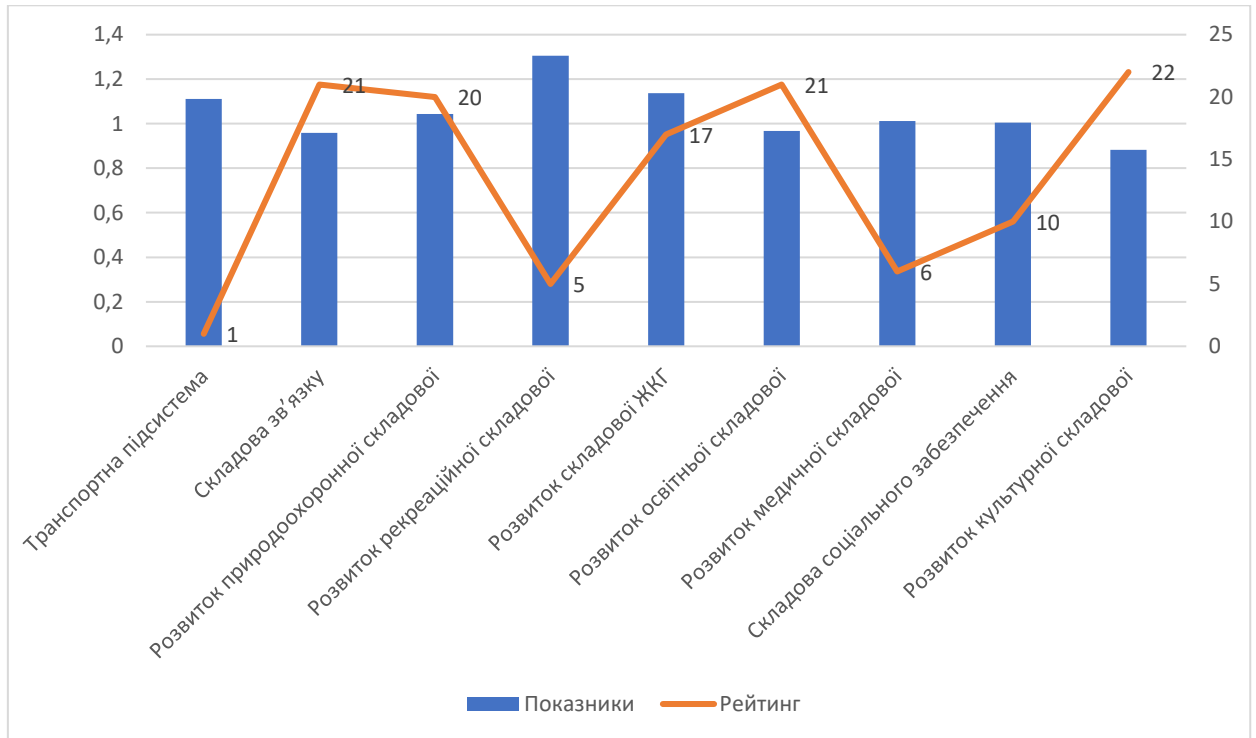


Рис. 2.3. Індеси розвитку інфраструктури Хмельницької області та рейтинг по Україні

Джерело : [15].

Ключові роль у перевезенні вантажів і пасажирів як у межах області, так і в зв'язках з іншими регіонами країни, належить залізничному транспорту. На території Хмельницької області розміщено більше 50 залізничних станцій. Ключовими залізничними вузлами в області є станції Шепетівка і Гречани. Найважливішими залізницями, що перетинають територію області, є Київ – Хмельницький – Львів, а також, Шепетівка – Кам'янець-Подільський – Чернівці. Місто Хмельницький сьогодні є важливим залізничним транспортним вузлом завдяки наявному сполученню з Польщею, Болгарією, Угорщиною, Словаччиною, Румунією, Чехією, Молдовою, Білорусією, Росією. Місто Шепетівка також є одним із

найбільших залізничних вузлів України. Відстань до обласного центру залізницею становить 129 км.

Козятинське відділення (Станція Шепетівка Південно-Західної залізниці) охоплює 5 напрямків відправлення вантажів та пасажирів: Гречани, Тернопіль, Здолбунів, Коростень, Козятин, а також із зарубіжжя. Стратегічною перевагою Шепетівки як залізничного вузла є його місце в системі Транс'європейських транспортних коридорів.

Місто Шепетівка входить у залізничний коридор Балтійське море - Чорне море (Ягодин-Ковель-Здолбунів-Шепетівка-Козятин-Жмеринка-Одеса), що створює для Хмельницькій області можливість приєднатися до однієї з найбільш потужних та перспективних для України транспортного шляху міжконтинентального значення.

Оскільки основний потік вантажів морським шляхом проходить через Чорноморський порт і далі – залізницею до Польщі, скандинавських і прибалтійських країн, наявність такого транспортного вузла як Шепетівка створює конкурентні переваги для розвитку регіону.

Довжина залізниць в області – 738 км, а щільність залізничної мережі становить 35,8 км на 1 тис. кв. км території (по Україні – 37,6 км). Найбільша щільність залізниць – в центральній і північній частинах області, найменша – у південній. Найважливіші залізниці Київ – Хмельницький – Львів і Київ – Козятин – Шепетівка –Здолбунів (електрифікована) перетинають область зі сходу на захід, а Шепетівка – Хмельницький – Кам'янець-Подільський – Чернівці – з півночі на південь.

Питому вагу серед видів транспорту належить автомобільному. Експлуатаційна довжина автомобільних шляхів області складає понад 7188,8 кілометрів. Найбільшими автотранспортними вузлами області є Хмельницький, Старокостянтинів та Шепетівка. Мережа автомобільних доріг державного значення на території області становить 2101,0 км, місцевого значення – 5087,8 км, з яких 3667,2 км припадає на обласні та 1420,6 км на районні дороги.

Автомобільний транспорт є лідером за перевезенням пасажирів та друге – за вантажообігом (рис. 2.4).

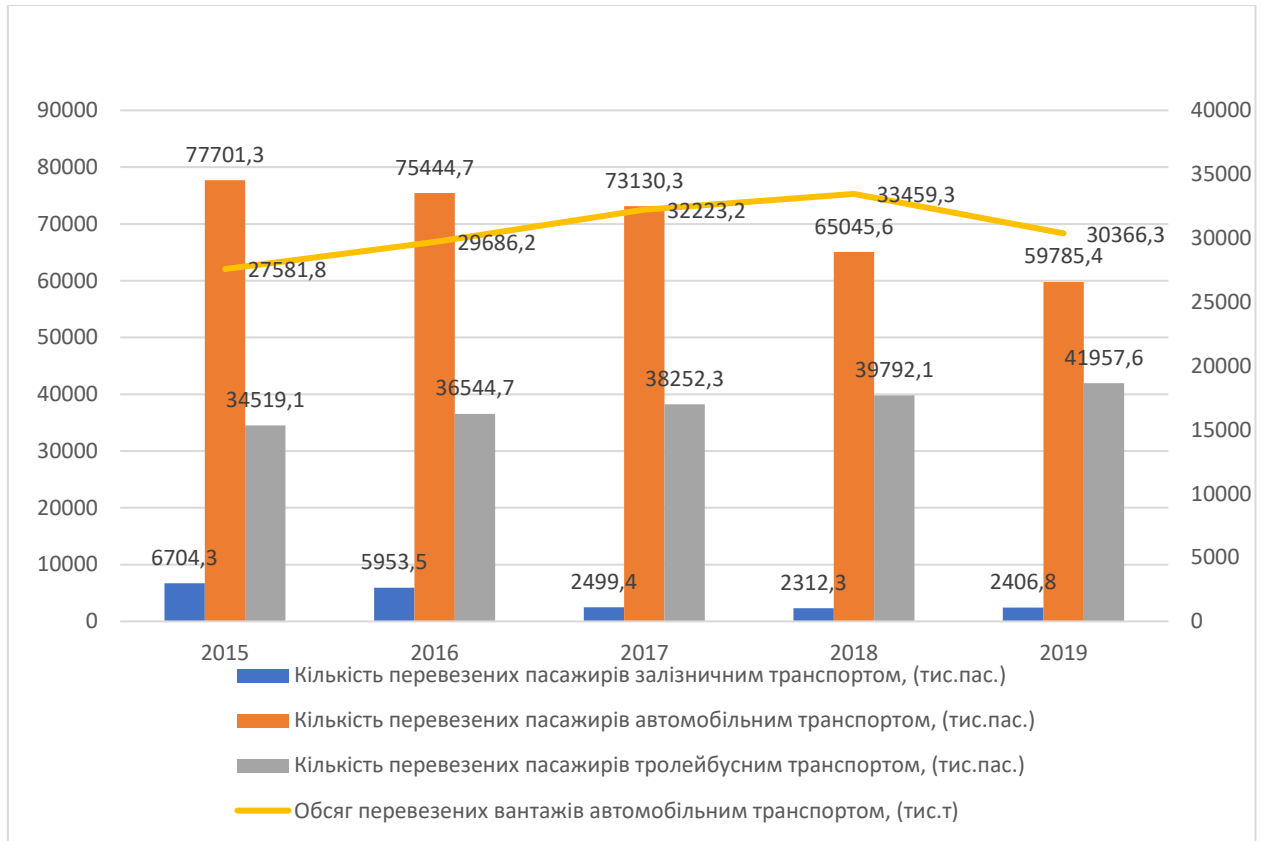


Рис. 2.4. Показники розвитку транспортної інфраструктури в Хмельницькій області

Джерело: [29].

Найбільше транспортне навантаження припадає на три автодороги державного значення, загальною протяжністю 443,8 кілометрів. Міжнародна автомобільна дорога М-12 Стрий – Тернопіль – Кіровоград –Знам’янка (через Вінницю). Ділянка зазначеної автомобільної дороги співпадає із трасою міжнародної дороги Е-50, яка є частиною транспортного коридору GO Highway (Гданськ-Одеса).

Національна автомобільна дорога Н-03 Житомир – Чернівці. Проходить через територію Житомирської, Хмельницької та Чернівецької областей. Національна автомобільна дорога Н-25 Городище – Рівне – Старокостянтинів проходить через територію Рівненської і Хмельницької областей, забезпечує транспортний зв’язок з Білорусією.

Незважаючи на суттєву протяжність доріг, їх якість є незадовільно за європейськими стандартами. Морально та фізично недосконалий автопарк, недостатній сервіс на дорогах, високі ціни на бензин обумовлюють те, що автотранспорт - один з найдорожчих видів транспорту. Крім транспортування вантажів та пасажирів, автомобільний транспорт виконує безліч інших функцій: забезпечує належну роботу швидкої допомоги, пожежної охорони, правоохоронних органів та ін. Важливе значення автомобільний транспорт має для обслуговування агропромислового комплексу і доставки вантажів і пасажирів в віддалені райони.

Автомобільні дороги області (як в цілому і інших регіонів) не відповідають європейським стандартам, зокрема за показниками навантаження на вісь, швидкість пересування, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Слід відмітити, що останні роки спостерігається позитивна динаміка в розвитку елементів облаштування автомобільних доріг та об'єктів автодорожнього сервісу Хмельницької області. Однак, щільність елементів облаштування доріг і об'єктів автодорожнього сервісу досі не відповідає європейським стандартам.

Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях (рис. 2.5). В структурі доріг Хмельницької області найбільша питома вага припадає на категорію IV (тобто дороги з низькою пропускною спроможністю). Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Окремою проблемою галузі є недобросовісні, безвідповідальні суб'єкти ринку вантажних автоперевезень. Рух перевантажених автомобільних транспортних засобів, вага яких є більшою за встановлені норми, призводить до передчасної руйнації дорожнього покриття, особливо у літній період. Вирішити цю проблему можна збільшенням кількості пересуваних габаритно-

вагових комплексів, впровадженням сучасних систем зважування автотранспорту під час руху.

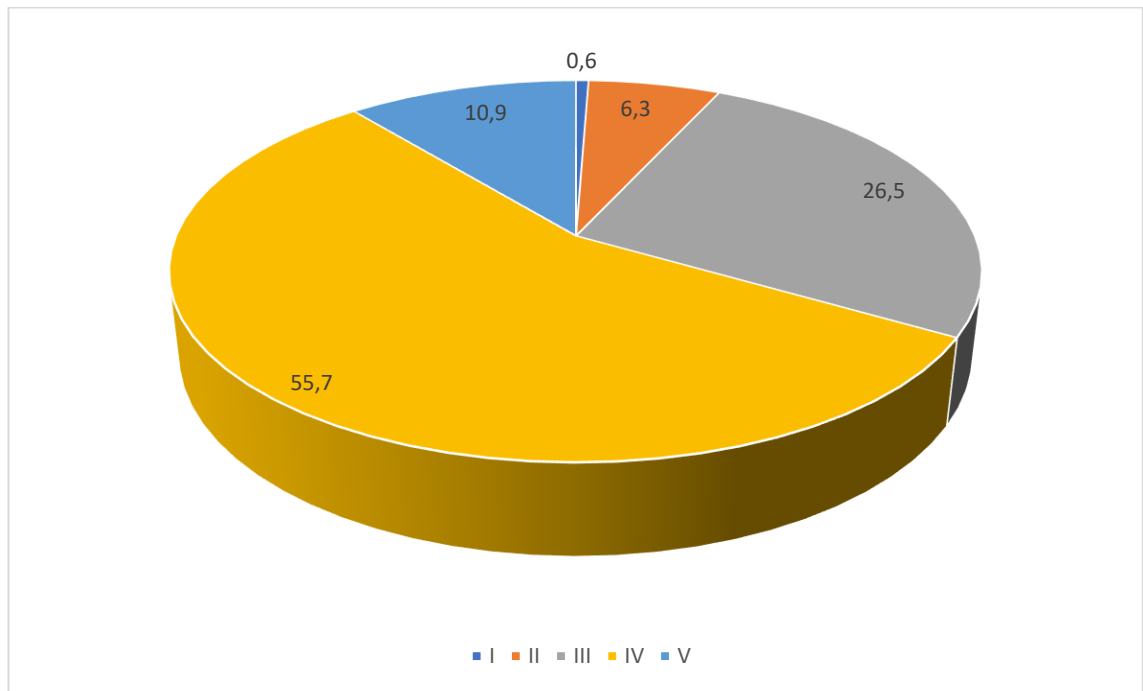


Рис. 2.5. Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям за категоріями

Джерело: [29].

Значною проблемою є забруднення відпрацьованими газами. Найбільші джерела забруднення повітряного басейну під час експлуатації автотранспорту - двигуни внутрішнього згорання, що викидають в атмосферу відпрацьовані гази та паливні випаровування. Автомобілі - основне джерело чадного газу (CO), що є однією із найбільш токсичних сполук, яка негативно впливає на здоров'я людей. Крім того, в атмосферу виділяються оксиди азоту NO і N₂O. Двоокис азоту негативно впливає і на людину, і на рослини. Тому важливими заходами щодо зниження шкідливого впливу автотранспорту на атмосферне повітря є: перехід автомобілів на газове паливо; використання альтернативних видів палива (стимулювання розповсюдження електротранспорту), наприклад, скрапленого нафтового газу, природного газу, етанолу, метанолу і метану; використання присадок для покращення технологічних та екологічних характеристик палива;

раціональна організація перевезень та руху; вдосконалення доріг; більш детальний вибір парку рухомого складу і його структури; оптимальна маршрутизація автомобільних перевезень; організація і регулювання дорожнього руху; раціональне керування автомобілем. Перспективна альтернатива двигуну внутрішнього згоряння, що продукує вихлопні гази – це електромобіль. В Україні останні роки активно розвивається ринок електромобілів. Так, у 2017 році в Україні було зареєстровано 3265 електромобілів, що на 91% більше ніж у 2016 році. У Хмельницькій області на даний час встановлено 38 електрозаправок, із яких 32 – у м. Хмельницький.

В Хмельницькій області є один аеропорт – комунальне підприємство «Аеропорт Хмельницький», що належить до сфери управління Хмельницької обласної ради. Аеропорт розташований на відстані 7 км на південний захід від м. Хмельницький, загальною площею – 134,8 га, у тому числі летовище займає 13,2 гектарів. Аеропорт має штучну злітно-посадкову смугу з бетонним покриттям розмірами 2200x42 м, що відповідає класу В, PCN 13 /R/C/X/T/. Злітно-посадкова смуга оснащена світлосигнальною системою М-2.

Аеропорт має можливість приймати літаки вдень і вночі злітною масою до 61 тонни. Аеровокзальний комплекс аеропорту складається з приміщення для обслуговування пасажирів загальною площею 1500 квадратних кілометрів. Міжнародний сектор має приміщення та устаткування для здійснення реєстрації авіаквитків, перевірки пасажирів на авіабезпеку польотів, митного контролю та паспортного контролю прикордонною службою. Служби аеропорту спроможні забезпечувати обслуговування не менше 4–6 міжнародних рейсів у межах регламенту.

Незважаючи на зростання інтенсивності роботи транспорту, середньооблікова кількість штатних працівників економічної діяльності «Транспорт» у Хмельницькій області показує тенденцію до зниження

(рис. 2.6), що загострює проблему невідповідності потреб галузі існуючому стану розвитку галузі.

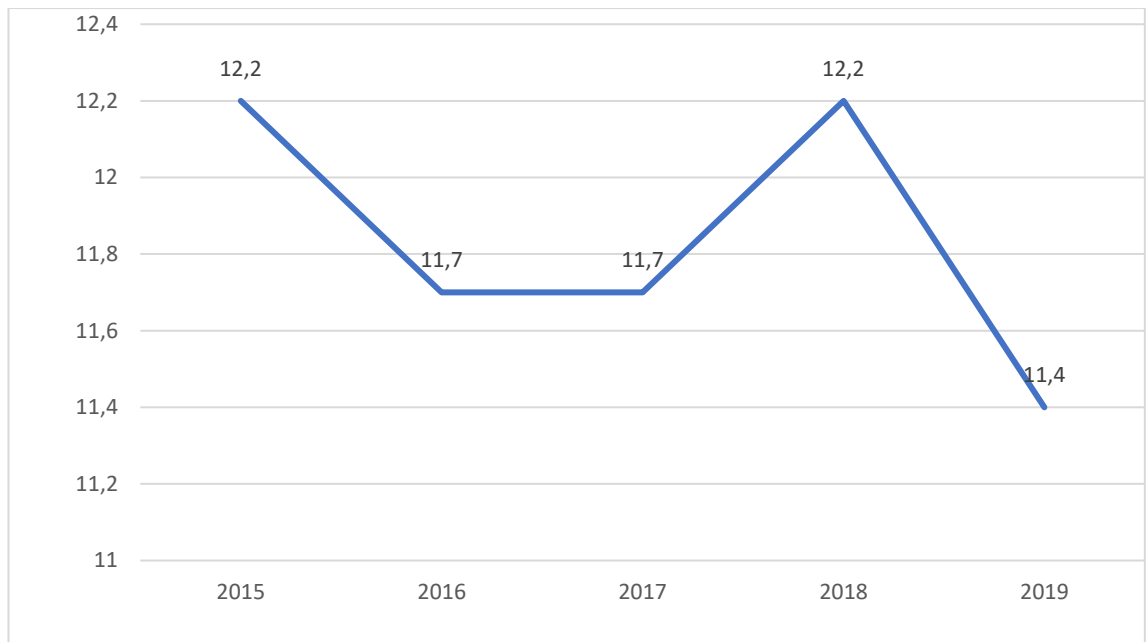


Рис. 2.6. Середньооблікова кількість штатних працівників економічної діяльності «Транспорт» у Хмельницькій області, тис.осіб

Джерело: [29].

У Хмельницькій області діє Програма відновлення та розвитку КП «Аеропорт Хмельницький» на 2018-2022 роки із загальним фінансуванням 724,5 млн гривень. Неподолік аеропорту проходить міжнародна траса М-12, яка є частиною проекту Go Highway - транснаціонального транспортного коридору, який має поєднати українські порти на Чорному морі – кластер Одеси, Миколаєва та Херсона – з портами на Балтійському та Північному морях. Загальна протяжність коридору становитиме 1746 км, з яких 658 – проходитиме через Польщу, а 1088 – будуть пролягати в Україні. Реалізація проекту дозволить Україні значно прискорити та здешевити перевезення вантажів від Балтійського до Чорного моря. Загальна вартість проекту оцінюється близько в 1 млрд євро.

Основні проблеми галузі пов'язані із недостатністю фінансування, низькою привабливістю галузі для приватного капіталу. Так, аналіз капітальних вкладень за видами економічної діяльності вказує на те, що

найбільший обсяг капітальних вкладень у 2019 році був освоєний промисловими підприємствами (143300 млн. грн., або 32,8% від загального обсягу), а на сферу транспорту, сукупно із видами економічної діяльності складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність припадає близько 8% усіх інвестицій (рис. 2.7).

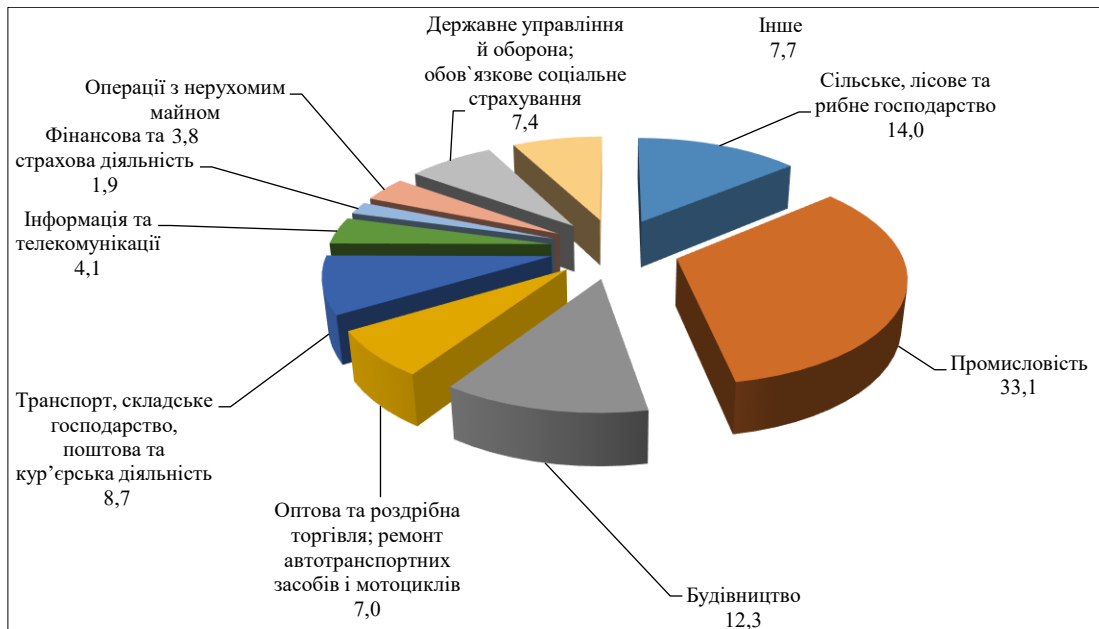


Рис. 2.7. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності

Джерело: [16].

Таким чином, найважливішою проблемою ефективного розвитку транспортної інфраструктури в Хмельницькій області є незадовільний транспортно-експлуатаційний стан, високий ступінь зносу і невідповідність сучасним технічним вимогам існуючої мережі автомобільних доріг загального користування та штучних споруд на них, а також споруд та об'єктів обслуговування автомобільних перевізників. Перспективним, але наразі неприбутковим є діяльність місцевого аеропорту, залізничний транспорт також характеризується значним зносом рухомого складу та відставанням пропускної спроможності від потреб, особливо в сезонні піки.

Перераховані вище проблеми створюють загрозу уповільнення економічного зростання і соціального розвитку регіону і без їх вирішення неможливо домогтися корінних змін в соціально-економічній ситуації

області. Рішення цих проблем вимагає розробки дієвих інструментів впливу з боку органів державної влади, місцевого самоврядування, бізнес.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТРУМЕНТІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

3.1. Напрями вдосконалення регіонального управління транспортною системою

У сучасній динамічній економіці України вивчення проблем і перспектив реалізації інноваційних моделей і методів управління в транспортній інфраструктурі регіонів є актуальним завданням, так як процес формування єдиної транспортної системи України вельми складний і не відповідає сучасним параметрам розвитку всієї інфраструктурної системи національного господарства.

З розглянутих вище причин і умов протікання процесу змін в транспортній інфраструктурі національної економіки, можна припустити, що формування єдиної транспортної системи регіону містить в собі три складових елемента: державний, регіональний, муніципальний.

Відповідно в напрямках регіональної політики по формування єдиної транспортної системи регіону, повинні передбачатися комплексні завдання і заходи, які мають чітко виражені конкретні напрями, що враховують регіональні та місцеві інтереси.

Комплексне завдання визначення напрямів розвитку транспортної інфраструктури регіональної економіки передбачає наступне [27, с.18; 24]:

- комплексну побудову інфраструктури в регіонах;
- дотримання регіонального балансу інтересів усіх суб'єктів транспортного ринку;
- забезпечити розвиток приватно-державного партнерства для техніко-технологічне вдосконалення;
- сформувати комплекс заходів по інституційно-кластерної привабливості регіону.

Таким чином, звернемося до розгляду конкретного переліку компонент.

I. Державний рівень управління розвитком транспортної інфраструктури [50]:

1. Забезпечення комплексної безпеки і стійкості транспортної системи, включаючи підвищення безпеки залізничного транспорту, авіаційної безпеки і безпеки польотів, забезпечення безпеки мореплавання, безпеки судноплавних гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах, безпеку дорожнього руху.

2. Підвищення конкурентоспроможності державної та регіональної транспортної системи, за рахунок формування технічного, технологічного і сервісного потенціалу. Традиційно конкурентоспроможність в транспортній сфері розглядають як відповідність транспортного сервісу вимогам ринкових умов технічним, технологічним, економічним та іншим характеристикам, які визначають його відмінність і переваги від послуг інших перевізників. Даний напрямок важливо з позицій зниження собівартості транспортних витрат шляхом залучення додаткових платних послуг. Це створює передумови рентабельної роботи транспортних організацій, забезпечує додаткову зайнятість на транспортних підприємствах.

Для вдосконалення сервісних послуг на транспорті потрібно створити в регіональній структурі «Інфраструктурний провайдер» багатофункціональний транспортно логістичний відділ. Цей відділ потрібен для координації організаційної, технічної та технологічної роботи транспортної сервісної сфери, а також інформаційного забезпечення та доступу до диспетчерських центрів управління перевізного процесу в цілях забезпечення заходів із збереження і зниження техногенного та людського ризику.

3. Подолання обмежень соціально-економічного розвитку, через збільшення витрат у державному бюджеті і створення державних інвестиційних програм для іноземних і вітчизняних інвесторів.

Інфраструктурні інвестиції розглядаються як найважливіший інструмент створення умов для економічного розвитку та нових робочих місць. Інвестиції в інфраструктуру - це ідеальний шлях перерозподілу ресурсів і робочої сили з стагнуючих секторів економіки в галузі, здатні забезпечити довгострокове економічне зростання. Поряд з цим інфраструктурні інвестиції покликані вирішувати проблему надмірного зносу основних фондів, модернізацію основного капіталу транспортних підприємств і організацій регіональної економіки, а також вливатися в систему співфінансування підприємницьких ініціатив та державних програм по модернізації і використання ресурсозберігаючих технологій.

Заходами прямого і непрямого впливу на розвиток регіональної транспортної інфраструктури будуть наступні [25]:

- формування і приведення у відповідність з новими організаційно-економічними відносинами законодавчої і нормативної національної бази;
- формування переліку національних проектів, що мають регіональну підпорядкованість і включеність, і їх пряме фінансування;
- співінвестування регіональних проектів, що мають вагомое соціально-економічне значення не тільки для конкретного регіону, а й міжрегіонального розвитку.

II. Регіональний рівень управління розвитком транспортної інфраструктури. Дана компонента передбачає ряд напрямів, які в своєму домінантному розвитку характерні для конкретних регіонів, тобто мають певну транспортну специфіку або комплексні характеристики, засновані на природничо-географічних параметрах того чи іншого регіону. Враховуючи специфіку Хмельницької області в якості пріоритетів нами виділені наступні напрями [47]:

1. Розвиток опорної транспортної мережі в регіонах.
2. Регіональне облаштування напрямів міжнародних транспортних коридорів та їх відгалуженнях: обходи великих міст, позакласні мости,

під'їзди до найбільших транспортних вузлів, аеропортів, пунктів пропуску, терміналам.

3. Реконструкція та будівництво регіональної залізничної інфраструктури кластерного типу.

4. Реконструкція та технічна модернізація об'єктів авіатранспортної інфраструктури в регіонального аеропорту.

5. Формування і розвиток інституційних організацій та структур, що регулюють транспортну політику і надають широкі послуги населенню.

6. Формування планів і програм реалізації по збільшенню пропускної здатності опорної транспортної мережі регіону.

7. Формування регіональної транспортної мережі-зв'язки державних доріг.

8. Формування регіональних програм щодо нівелювання причин і наслідків дорожньо-транспортних пригод.

9. Формування мережі вузлових розподільчих центрів. Створення умов для підвищення конкурентоспроможності доставки вантажів від відправника до одержувача, включаючи скорочення часу доставки, зниження транспортних витрат, зменшення ризиків, контроль за рухом вантажу на всьому шляху.

10. Формування системи високотехнологічних проектів з розвитку регіональних транспортних вузлів і мультимодальних центрів.

11. Формування концепції розвитку регіональної інфраструктури для пасажирського транспорту загального користування.

Заходами прямого і непрямого впливу на розвиток регіональної транспортної інфраструктури на цьому рівні будуть наступні [49, с.253]:

- контроль за використанням природно-ресурсної бази для транспортних проектів і комунікацій, в тому числі моніторинг і контроль за екологічним обґрунтуванням транспортних проектів і функціонуванням транспортних комунікацій і об'єктів;

- коригування регіональної стратегії з урахуванням інноваційного інструментарію управління транспортною інфраструктурою;
- формування інституційних транспортних структур за типом «Інфраструктурний провайдер», для регулювання соціально-економічних і організаційних відносин в регіоні;
- формування адміністративно-організаційних і економічних механізмів стимулювання використання інноваційних технік і технологій в транспортній сфері;
- формування регіонального інструментарію, стимулюючого розвиток підприємництва в транспортній сфері;
- формування регіональної транспортно-сервісної концепції по обслуговуванню транспортних об'єктів і комунікацій;
- вдосконалення комплексної складової платежів населення за муніципальні і регіональні транспортні послуги;
- нівелювання функціонування нелегального або тіньового сектора економіки в транспортній сфері;
- нівелювання проявів монополізму національних і регіональних перевізників;
- усунення корупційних проявів при формуванні регіональних програм;
- залучення іноземних транспортних компаній в регіональний транспортний сектор для оздоровлення конкуренції;
- використання іноземних технік і технологій в регіональній транспортній сфері;
- формування регіонального фінансового фонду для фінансування транспортних інноваційних, наукових проектів, винаходів, покупки патентів (особливо це стосується регіонів, де немає власної наукової та освітньої бази відповідного профілю);
- формування соціокультурних механізмів та інструментарію для вдосконалення транспортної культури населення;

- формування регіональної транспортної концепції освіти і інформування в ЗМІ.

III. Місцевий (муніципальний) рівень управління розвитком транспортної інфраструктури. Основне навантаження проблем транспортної інфраструктури при всіх різних стратегічних випадках державних програм розвитку реалізуються на муніципальному рівні. І дана реалізація йде в рамках двох векторів: або проект, що має загальнонаціональне значення, адаптується під територіальну специфіку тієї чи іншої громади, або місцеві територіальні переваги дозволяють реалізовувати транспортні інфраструктурні проекти, які в свою чергу приносять позитивний ефект як для громади, так і для всієї національної економіки. У будь-якому випадку всі інфраструктурні транспортні проекти і модернізаційні явища в цій сфері є частиною завдань місцевого управління. Виділяємо наступні пріоритетні вектори розвитку на місцевому рівні [51, с.56]:

1. Забезпечення стійких, надійних і доступних для населення комунікаційних сполучень з соціально важливими об'єктами та іншими територіями регіону.

2. Забезпечення сучасного інформаційно-технічного оснащення муніципальних транспортних вузлів і комунікацій, систем навігації.

3. Оновлення морально і фізично застарілої техніки і технологій муніципальної транспортної системи.

4. Формування та розвиток стикових і вузлових транспортних майданчиків, вантажно-розвантажувальних комплексів.

5. Формування інформаційної концепції місцевої транспортної політики та її висвітлення в засобах масової інформації.

6. Формування концепції і широке впровадження концесійних відносин на місцевому рівні.

7. Формування муніципальної концепції сервісного обслуговування державних і регіональних транспортних комунікацій як чинника працевлаштування та зайнятості місцевого населення.

8. Формування місцевих транспортних розв'язок і інженерних систем життєзабезпечення населення.

9. Широке впровадження електронної та вказівної інформатизації на транспортних об'єктах.

Резюмуючи все вищевикладене, хотілося б зауважити, що диференціація задач та напрямів розвитку транспортної інфраструктури за сферами державного, регіонального, муніципального рівня з їх соціально-економічної деталізацією (по об'єктах) і широкої інтеграцією кожної програми дозволить адаптивно і раціонально розвивати єдину транспортну систему регіону і своєчасно та в повному обсязі реалізовувати заявлені напрямки розвитку.

Логічним завершенням визначення пріоритетних напрямів є розробка Програми підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури відповідно до потреб регіону. Її розробка передбачає ряд послідовних етапів (рис. 3.1).

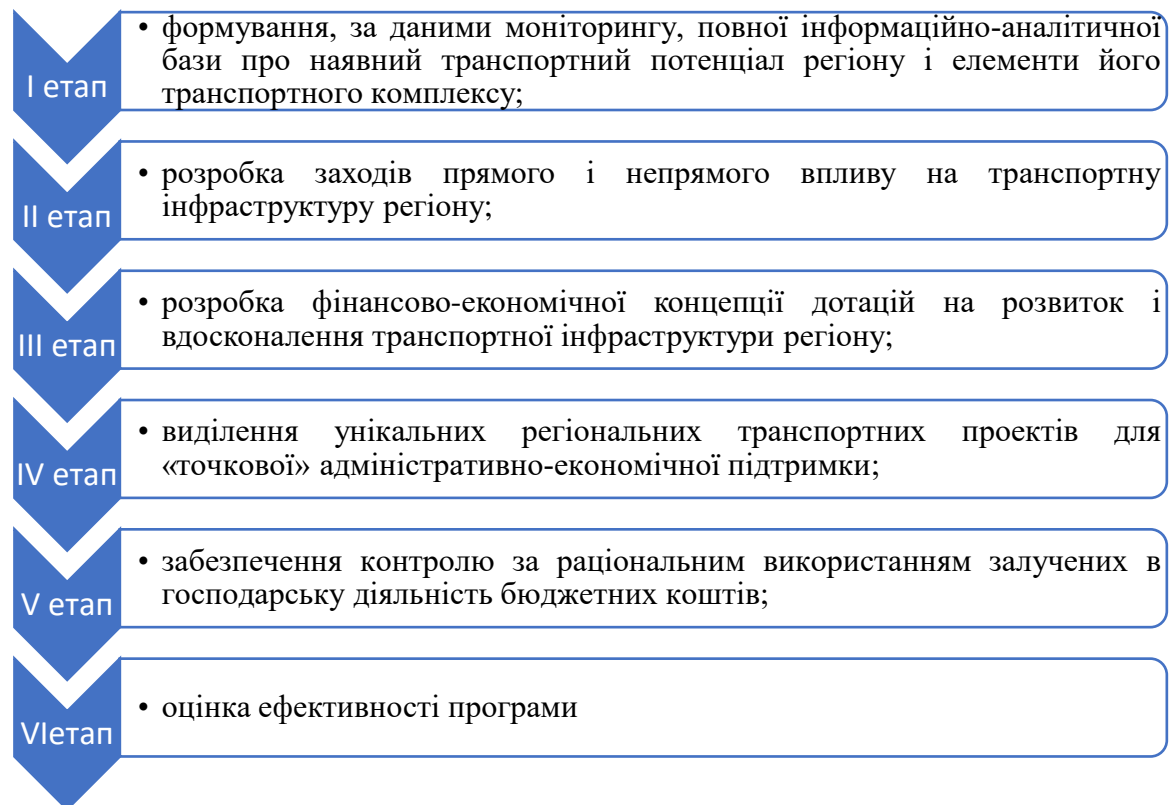


Рис. 3.1. Етапи формування Програми підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури

Примітка. Розроблено автором.

З огляду на те, що на ефективність розвитку транспортної системи в різному ступені впливають багаточисленні фактори, напрями Програми повинні поєднувати різні методи впливу економічного і адміністративно організаційного характеру. Перелік інструментів реалізації Програми, спрямованих на підтримку розвитку транспортної інфраструктури, представлений в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Заходи Програми, спрямовані на підтримку транспортної інфраструктури регіону

Засоби впливу	Заходи з підтримки рівня розвитку транспортної інфраструктури
Економічні	Використання ДПП при створенні об'єктів автотранспортної інфраструктури в регіоні
	Удосконалення механізму відбору і оцінки ефективності ДПП-проектів в сфері розвитку транспортної інфраструктури
	Застосування аутсорсингу при експлуатації регіональної транспортної інфраструктури
	Формування системи стимулів до впровадження інноваційних технологій розвитку.
Адміністративно-організаційні	Розробка механізму координаційного управління розвитком транспортної інфраструктури
	Удосконалення системи моніторингу реалізації програми розвитку транспортної системи регіону
	Створення організаційно-управлінських структур за типом «Інфраструктурного провайдера»

Примітка. Розроблено автором.

Вирішення проблеми розвитку транспортної інфраструктури ми бачимо в інституційних аспектах, у створенні механізму, елементами якого будуть ті структури, які дозволять дотримуватися баланс економічних інтересів бізнесу і суспільства в цілому.

На рис. 3.2 нами представлений механізм розвитку транспортної інфраструктури регіону, основою якого буде виступати структура «інфраструктурних провайдера». Під структурою «інфраструктурний

провайдер» ми розуміємо організацію, яка від імені держави (органів публічного управління) створює, реєструє, зберігає, передає для користування іншим фізичним або юридичним особам документацію (в електронному чи іншому вигляді) щодо видозміні структури інфраструктурного поля регіону та надає інші послуги щодо даних документів.



Рис. 3.2. Організаційна схема управління інституційного розвитку транспортної інфраструктури регіону

Примітка. Складено автором.

Функціональне навантаження даного елемента, реалізується через [21, с.84]:

- адаптивне регулювання побудованих і новостворюваних «інфраструктурних полів» - схем транспортної інфраструктури регіону;
- інформаційний супровід інфраструктурної політики для формування сприятливого соціально-економічного іміджу регіону;
- міжрегіональну і міжкластерну адаптацію транспортних інфраструктурних проектів;
- побудова ефективної системи моніторингу та контролю транспортної інфраструктури регіону відповідно до діагностики результатів розвитку регіону;
- створення транспортної інвестиційної привабливості на територіях регіону;
- формування інституційних умов та інноваційних проектів для національних транспортних програм інфраструктурного розвитку;
- формування кластерної економічної політики транспортного інфраструктурного розвитку регіону;
- формування пропозицій і умов для роздержавлення окремих видів послуг і об'єктів в інфраструктурному секторі з метою залучення коштів національних і регіональних фінансових структур, а також приватного капіталу;
- формування транспортного кластера в екологічній та рекреаційно-туристичній інфраструктурі регіону.

Одним з нових аспектів в інфраструктурної соціально-економічної політики є запропонований нами елемент - «Інфраструктурний поле». Під даним елементом ми розуміємо об'єктно-структурну схему різних інфраструктурних елементів або систем викладених як в одиничному, так і в комплексному вираженні при просторової логістики [21, с.85]. Інфраструктурне поле має конкретне територіально-граничне значення в

залежності від типу і форми проекту, меж виробничих і сервісних організацій, муніципальних районів, міжрегіональних кластерних утворень. Даний проєктований елемент, створюваний інфраструктурним провайдером, може носити як віртуальний модельований характер (при проєктуванні окремих транспортних елементів або цілих транспортних систем), так і конкретний (фактично існуючі транспортні схеми, які мають державну реєстрацію).

Проблема функціонування та управління інфраструктурними полями сьогодні носить актуальний характер, так як відхід від комплексного, галузевого характеру розвитку національного господарства, привів до глибоких суперечностей у розвитку інфраструктурної системи регіонів. Розвиток підприємств приватного бізнесу багато в чому визначили індивідуальний підхід до формування інфраструктури відповідно до їх індивідуальних економічних інтересів. Відповідно до цього, нерідко «інфраструктурні поля» різних господарюючих суб'єктів поєднуються в тому чи іншому просторово географічному вимірі і мають взаємовиключний характер. Більш того побудова нових транспортних потоків не враховує або суперечить вже існуючому виробничому функціонуванню регіональної економіки. Прикладом такої ситуації може служити процес сільськогосподарського виробництва на територіях наближених до різних населених пунктів. Поєднання «інфраструктурних полів» різних господарюючих суб'єктів: газопроводів, електропостачання, кабелів зв'язку та інших побудованих за принципом мінімізації витрат з точки зору транспортної логістики створюють умови неможливого землекористування на конкретному с/г ділянці. Результатом функціонування буде приведення до взаємної згоди індивідуальних економічних інтересів різних господарюючих суб'єктів при побудові, модернізації та інших дій, пов'язаних з їх транспортною інфраструктурою при врахуванні громадських інтересів регіону.

Таким чином, формування програми підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури регіону, пропозиції до покращення інституційного середовища є дієвим інструментом обґрунтування пріоритетних напрямів її розвитку з урахуванням забезпеченості елементами функціональних підсистем та відповідності потребам регіону в здійсненні транспортно-економічних зав'язків.

3.2. Державно-приватне партнерство як ефективний інструмент регулювання розвитком транспортною інфраструктурою

Розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури Хмельницької області, в першу чергу повинні бути спрямована на нівелювання дисбалансу між рівнем забезпеченості транспортної інфраструктури структурними елементами і потребами регіону в здійсненні транспортно-економічних зв'язків. Одним із способів підвищення рівня забезпеченості транспортної інфраструктури структурними елементами і ефективності її розвитку є використання державно-приватного партнерства (ДПП) при створення в регіоні об'єктів транспортної інфраструктури.

Державно-приватне партнерство передбачає співробітництво між державою, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору [34]. Для України інструмент державно-приватного партнерства важливий з погляду відновлення інституційної довіри бізнесу та громадськості до влади, зокрема тих розвиткових ініціатив, яка та просуває. Також він є надзвичайно актуальним у контексті вкорінення принципів публічного управління, яке передбачає залучення суспільства до участі в соціально-економічному, громадському, суспільному та політичному

процесах, здійснюється в межах панування верховенства права, завдяки законодавчо відрегульованому і практично діючому механізму контролю суспільства над усіма органами державної влади та місцевого самоврядування [1, с. 58].

Основними формами державно-приватного партнерства відповідно до вітчизняного законодавства є концесія, управління майном і спільна діяльність. З огляду на значення реалізації державно-приватного партнерства як інструменту підвищення ефективності транспортної інфраструктури визначимо пріоритетні напрями співпраці через ці форми (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Пріоритетні напрями розвитку державно-приватного партнерства інструменту підвищення ефективності транспортної інфраструктури

Форма	Використання у розвитку транспортної інфраструктури
Концесії	Розбудова мережі і покращення якості автомобільних доріг, об'єктів придорожньої інфраструктури (будівництво нової дороги, реконструкція чи капітальний ремонт вже існуючої дороги державного чи місцевого значення)
Управління майном	Розбудова, покращення транспортної інфраструктури, рухомого складу суб'єктів підприємництва державної і комунальної власності в сегменті надання транспортних послуг
Спільна діяльність	Спільна науково-дослідна діяльність, орієнтована на технологізацію транспортних засобів, впровадження екологічних інновацій, інтелектуальних систем управління транспортною інфраструктурою

Примітка. Складено автором.

Найбільш ефективною формою ДПП, використання якої можливо при створенні в регіоні об'єктів транспортної інфраструктури, є концесія. Відмінною особливістю даного виду угод в рамках ДПП є те, що його застосування можливо відносно безкоштовних об'єктів транспортної інфраструктури, до числа яких відносяться безпосередньо автомобільні дороги, їх ділянки, штучні і захисні споруди, виробничі об'єкти, що

використовуються при ремонті та утриманні доріг, елементи облаштування автомобільних доріг.

Для забезпечення припливу приватного капіталу в інфраструктурні проекти на концесійній основі органам публічного управління необхідно сформулювати прийнятний для сторін баланс ризиків і потенціалів. Оголошенню державою тендера по конкретному проекту повинна передувати детальна розробка концепції вкладень в інфраструктуру на середньострокову перспективу і визначенню інвестиційних пріоритетів, ознайомленню можливих інвесторів з її особливостями. Алгоритм державно-приватного партнерства через концесію в галузі транспортної інфраструктури наступний [7]:

1. Ініціювання розроблення проекту щодо будівництва (нового, реконструкції, капітального ремонту) та експлуатації об'єкта інфраструктури.

2. Визначення концесієдавця (уповноваженого Кабінетом Міністрів України органу виконавчої влади чи місцевого самоврядування), відповідальних органів виконавчої влади за ресурсний супровід (зокрема, земельні ділянки).

3. Рішення про доцільність або недоцільність будівництва, реконструкції, капітального ремонту об'єкта інфраструктури; обґрунтування технічних характеристик, просторових характеристик; вартість і строк проекту.

4. Затвердження Кабінетом Міністрів України умов проведення концесійного конкурсу (утворення конкурсної комісії, оголошення, проведення конкурсу і визначення переможця) або шляхом проведення прямих переговорів.

5. Розробка концесійного договору: правове регламентування відносин концесіонера і концесієдавця, об'єкта і предмета договору, його строк, порядок встановлення концесійних платежів тощо.

6. Проведення заходів передачі об'єкта у концесію – правовий, інформаційний, кадровий супровід.

7. Визначення концесіонера, надання йому права будівництва та експлуатації автомобільної дороги.

8. Дотримання умов концесійного договору, проміжний і кінцевий контроль виконання положень.

Одним з ключових етапів є оцінювання приватного партнера, при цьому критерії відбору найкращої пропозиції тендера повинні бути якомога ясніше. Використання механізмів державно-приватного партнерства при створення об'єктів транспортної інфраструктури передбачає розробку інноваційно-інвестиційних проектів. Держава має свої пріоритети щодо критеріїв відбору, тому тендери кожен раз індивідуально визначені. Економічний критерій, за яким здійснюється відбір партнера і вибір цього критерію виходить з політичного рішення, що визначає пріоритетний показник щодо проекту. Приклади ключових критеріїв в різних країнах світу: тривалість концесії (Туреччина); сума щорічних виплат, що здійснюються на користь держави (Аргентина); сума стартових виплат у вигляді викупу часток, або поповнення активів (Мексика, ПАР, Австралія); відсоток отриманих концесіонером доходів або суми пасажирського збору (Чилі) [27, с.18]. Розробка проекту, зокрема графіка його здійснення, є вирішальним фактором у фінансових схемах. мінімальна затримка в будівництві або здачі інфраструктури можуть пошкодити життєздатності проекту. Це є однією з мотивацій держави в розвитку ДПП. Небажання приватного оператора нести на собі витрати, пов'язані із затримкою здачі об'єкта, призводить до того, що він зробить все, щоб не дотримуватися термінів, а й навіть виконати роботи раніше наміченого терміну. Таким чином, нерідкі випадки дострокової здачі об'єктів, виконаних в рамках державно-приватних партнерств.

Значна частина інфраструктурних проектів ДПП є вельми капіталомісткими, і їх фінансування здійснюється за рахунок різних джерел. Це передбачає проведення процедури відбору та оцінки ефективності ДПП-

проектів в сфері розвитку транспортної інфраструктури регіону. На сьогоднішній день відсутня єдина методика оцінки ефективності інноваційно-інвестиційних проектів, що реалізуються на основі ДПП. Важливо відзначити, що оцінка ефективності реалізації ДПП-проектів істотно змінюється в порівнянні з традиційними підходами. Це обумовлено тим, що при оцінці ДПП-проектів необхідно одночасно враховувати ефективність реалізації проекту з трьох сторін: з боку приватного партнера, публічного партнера (держави) і з боку споживачів, які користуються послугами транспортної інфраструктури (рис. 3.3).

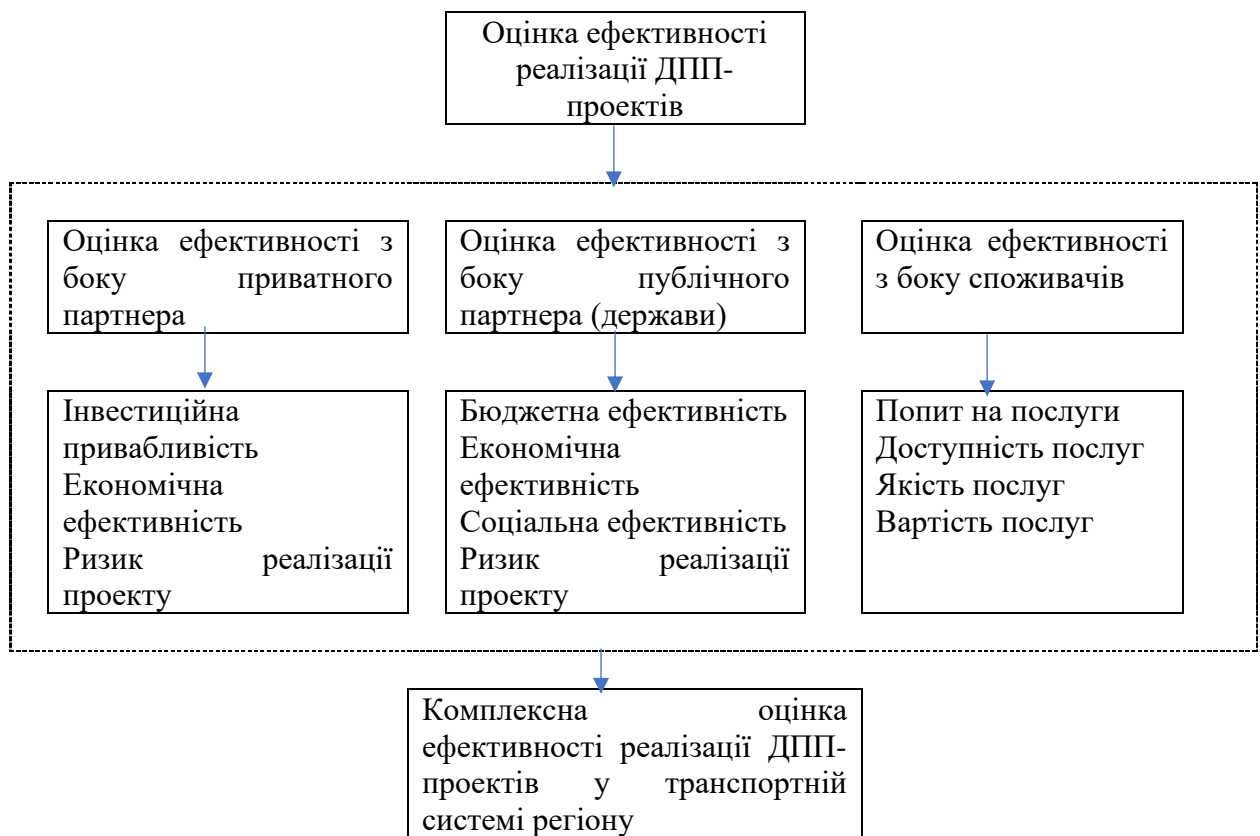


Рис. 3.3. Алгоритм оцінки ефективності ДПП-проектів у транспортній системі регіону

Примітка. Складено автором.

Ефективність реалізації ДПП-проекту з позиції публічного партнера (держави, регіону) оцінюється показниками бюджетної, економічної та соціальної ефективності. Оцінку бюджетної, економічної ефективності проекту створення (реконструкції, модернізації) об'єктів транспортної

інфраструктури можливо проводити з використанням загальноприйнятих формул, які використовуються в проектному аналізі (чиста теперішня вартість, термін окупності, внутрішня норма рентабельності тощо).

Соціальну ефективність ДПП-проекту створення (реконструкції, модернізації) об'єктів транспортної інфраструктури регіону (індекс соціальної ефективності) доцільно визначати на підставі співвідношення показників відповідності об'єктів (пропускної спроможності, кількості об'єктів на певну кількість населення тощо) транспортної інфраструктури потребам регіону в здійсненні транспортно-економічних зв'язків до і після реалізації інвестиційного проекту. Найчастіше інвестиції є досить великими, проте соціально-економічна рентабельність набагато перевищує фінансову рентабельність проекту. У зв'язку з цим держава покликана приймати участь у фінансуванні проекту.

Ефективність реалізації ДПП-проекту з позиції приватного партнера оцінюється такими показниками як рівень інвестиційної привабливості, економічна ефективність і ризик реалізації проекту.

Ефективність ДПП-проекту створення (реконструкції, модернізації) об'єктів транспортної інфраструктури з позиції споживачів, до числа яких відносяться також суб'єкти господарювання і населення регіону, можливо оцінити на підставі індексів зміни забезпеченості транспортною інфраструктурою регіону елементами функціональних підсистем.

Використання даного механізму оцінки дозволить вибрати із запропонованих варіантів найбільш соціально значимий і ефективний проект зі створення (реконструкції, модернізації) об'єктів транспортної інфраструктури регіону.

Крім економічної, соціальної вигоди, створюються передумови для отримання інституційних вигод [18]:

- активізація місцевої влади, в першу чергу, органів місцевого самоврядування, в ініціюванні проектів будівництва та реконструкції доріг, особливо на умовах концесійних угод;

- поступове формування інституційної довіри між бізнесом і центральними органами державної влади, що на сьогодні обмежене політичним лобіюванням інтересів окремих бізнесових груп.

Більш глибоке розуміння перспектив використання механізмів державно-приватного партнерства при реалізації інфраструктурних проектів сприятиме розгляд їх особливостей у сфері розвитку транспортної інфраструктури [17]:

- значні масштаби і обсяг необхідних капіталовкладень;
- значні ризики при будівництві;
- неможливість приватизації об'єктів транспортної інфраструктури, особливо доріг державного значення;
- обмеженість джерел повернення інвестиційних вкладень;
- висока соціально-економічна значимість проектів, що обмежують їх комерційну природу;
- тривалий період повернення вкладених інвестицій;
- високий ризик неотримання прогнозованих доходів, що є джерелом повернення інвестицій.

Щодо позитивних моментів поширення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспорту слід зазначити значний спектр об'єктів інфраструктури для реалізації проектів з приватним бізнесом. В умовах занепаду інфраструктури всіх видів транспорту, варіативність проектів державно-приватного партнерства є дуже великою. Така можливість може спричинити сплеск активності бізнесу у розбудові інфраструктурних об'єктів в умовах гострої потреби її покращення, зокрема на регіональному рівні.

Використання механізму ДПП дозволить вирішити пріоритетне завдання створення сучасної транспортної інфраструктури при оптимальному розподілі коштів державного і регіонального бюджетів і забезпеченні високої якості об'єктів, що будуються (модернізують) і їх ефективної експлуатації.

Різнобічна вигода (для держави, публічного партнера, споживача) підтверджує курс на поширення державно-приватного партнерства у національній та регіональній транспортній інфраструктурі. Однак така ціль вимагає політичної послідовності та економічної стабільності. Також важливими є громадський контроль та бізнес-ініціативність. У синергетичній взаємодії ці чинники дозволять забезпечити якнайкращий вплив на показники розвитку автотранспортної галузі в Україні.

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі подано теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання – удосконалення транспортної інфраструктури на регіональному рівні. Отримані в процесі дослідження результати дають змогу сформулювати висновки і пропозиції, що мають теоретичне й практичне значення.

1. В процесі дослідження визначено, що інфраструктура є невід’ємною частиною економічного простору регіону і являє собою сукупність взаємопов’язаних і взаємодіючих елементів, що створюють комплекс умов ефективного розвитку галузей матеріального виробництва, життєдіяльності суспільства або вирішення конкретних завдань в межах території.

З’ясовано, що місце інфраструктури в економіці регіону визначається в основному функціями, які вона виконує, серед яких можна виділити найбільш істотні: розподільчу, комунікаційну і регулюючу.

2. Запропоновано під транспортною інфраструктурою регіону розуміти особливий вид інфраструктурного комплексу, що має специфічний регіоноутворюючий характер, що виражається в здатності транспортної інфраструктури забезпечувати територіальну цілісність регіону і створювати умови для його соціально-економічного розвитку за допомогою здійснення покладених на неї функцій по забезпеченню транспортно-економічних зв’язків.

Основною метою транспортної інфраструктури регіону є забезпечення доступності та якості транспортних послуг для базових галузей виробництва і населення конкретної території відповідно потребам регіону.

Визначено, що усю сукупність чинників ефективності розвитку транспортної інфраструктури доцільно класифікувати відповідно до сфери дії на: зовнішні, що виникають на рівні макроекономічної системи та внутрішні, що виникають на рівні регіональної транспортної інфраструктури.

3. Охарактеризовано систему державного регулювання функціонування та розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Встановлено функції та

сферу повноважень суб'єктів управління, якими є: на загальнодержавному рівні – Міністерство інфраструктури України, що забезпечує розвиток транспортно-дорожнього комплексу, координує роботу об'єднань, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту, шляхового господарства через підпорядковані організації; на регіональному рівні – комісії з координації роботи транспорту, створені органами місцевої влади та самоврядування. Об'єктом державного регулювання функціонування та розвитку транспортної інфраструктури є транспортна система України, що включає транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, міський, метрополітен); промисловий залізничний і відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Наголошено на необхідності реформування галузі, що передбачає демонополізацію з метою сприяння розвитку конкуренції в галузі для підвищення конкурентоспроможності галузей.

4. Таким чином, Хмельницька область має вигідне розташування на транспортних шляхах, що зв'язують регіон з основними промисловими осередками України. Система доріг Хмельницької області є достатньо збалансованою і спроможною забезпечити внутрішньо-обласну доступність усіх територій та населених пунктів. Потенційні центри економічного розвитку сполучені автошляхами з твердим покриттям з районними та обласним центром. Конкурентні переваги формуються завдяки вигідному транспортно-географічному положенню, що підкріплені із значними трудовими ресурсами, саме це в умовах євроінтеграції економіки України можуть забезпечити надходження в область іноземного капіталу. До основних проблем транспортної підсистеми належить моральний і фізичний знос об'єктів залізничного транспорту; незадовільний транспортно-експлуатаційний стан, високий ступінь зносу і невідповідність сучасним технічним вимогам існуючої мережі автомобільних доріг загального

користування та штучних споруд на них, а також споруд та об'єктів обслуговування автомобільних перевізників; повільне зростання надходження інвестицій в галузь тощо.

5. Представлено, практичні рекомендації щодо пріоритетних напрямів удосконалення системи регіонального регулювання транспортною інфраструктурою, що згруповані на три великих компоненти: національну, регіональну і місцеву (муніципальну). Обґрунтована необхідність формування регіональної програми підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури, в рамках якої розроблена структура організаційно-економічних схем інституційного розвитку транспортної інфраструктури, значущість якої полягає в удосконаленні регіонального інструментарію організаційно-економічних відносин з координації діяльності органів управління при вирішенні господарсько-експлуатаційних і науково технічних завдань транспортної інфраструктури, а також економічний і правовий захист територіальних інтересів і прав громадян регіону.

6. Доведено, що державно-приватне партнерство є одним з ключових механізмів реалізації масштабних проектів в галузі вдосконалення транспортної інфраструктури в умовах недостатності бюджетних коштів. Застосування механізму ДПП дозволяє якісно вирішувати актуальні проблеми транспортної сфери в стислі терміни і веде до позитивних ефектів в інших сферах економіки, що виражається в підвищенні якості середовища проживання за рахунок розвиненої транспортної інфраструктури, підвищенні зайнятості населення шляхом створення нових робочих місць, а також розвитку суміжних галузей матеріального виробництва, що забезпечують транспортну сферу ресурсами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Апаров А. М. Державно-приватне партнерство як особлива правова форма співпраці держави з приватним бізнесом. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2015. № 4. С. 27–35.
2. Арбузов К. Ю. Методические подходы к оценке потерь народного хозяйства из-за недостаточного развития транспортной инфраструктуры. *Журнал университета водных коммуникаций*. 2013. №1. С.129-137.
3. Боняр С.М., Будник В.А., Карпенко О.О., Лерніченко К.В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті : монографія. Київ : СІК ГРУП Україна, 2016. 156 с.
4. Бортник Н.П., Єсімов С.С. Роль правового регулювання в розвитку транспортної інфраструктури України щодо асоціації з Європейським Союзом на прикладі західного регіону. *Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка"*. 2016. № 845. С. 34-39.
5. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. 112 с.
6. Гольская Ю. Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: автореф... канд. экон. наук: 08.00.05. Екатеринбург, 2013. 21 с.
7. Державне агентство інфраструктурних проєктів України : Урядовий [Електронний портал ресурс]. URL : <https://www.kmu.gov.ua/ua/uryad-ta-organi-vladi/derzhavne-agentstvo-infrastrukturnih-proektiv-ukrayini>
8. Екологічні аспекти транспортної системи міста : монографія / О.І. Лежнева, Г.М. Желновач, С.В. Очеретенко, Н.В. Пономарьова, Н.В. Прокопенко, Є.В. Любий; ред.: О.І. Лежнева. Харків : Смугаста типографія, 2017. 179 с.
9. Ефимова Е. Г. Транспортная инфраструктура региона Балтийского моря в системе международных хозяйственных связей: автореф... д-ра. экон. наук: 08.00.14. Санкт-Петербург, 2009. 19 с.

10. Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : монографія /; НАН України, Ін-т екон.-прав. дослідж., Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля, Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. Київ : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 192 с.

11. Задворный Ю. В. Формирование интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. М., 2005. 152 с.

12. Зандер Е.В., Коряков Е.А. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона. *Вест. Сиб. гос. аэрокосмич. ун-та: сб. науч. тр.* Вып. 1 (34). Красноярск, 2011. С. 173-178.

13. Икрамов М., Зохидов А. Применение механизмов концессии в развитии транспортной инфраструктуры страны. *Perspectives of Innovations, Economics & Business*, Volume 3. 2009. С. 19-27.

14. Іксарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. *Економічний простір*. 2010. №36. С.55–61.

15. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження // ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2019. 35 с.

16. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2019 роки / Сайт Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/ibd/ibd_rik/ibd_u/ki_rik_u_e_bez.htm

17. Концесійні дороги: в Україні починають будівництво якісних, але платних трас (5.02.2018) URL : <https://news.finance.ua/ua/news/-/419901/kontsesijni-dorogy-v-ukrayini-pochynayut-budivnytstvo-yakisnyh-ale-platnyh-tras>

18. Корнієцький О. В. Розвиток автомобільної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства. *Сучасні питання економіки і права*. 2015. Вип. 2. С. 41–48.

19. Кристопчук М.Є. Вплив місць розташування об'єктів транспортної інфраструктури на просторовий розвиток міста. *Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка"*. 2017. № 866. С. 166-170.
20. Кузьменко А.В. Організаційно-економічні засади розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2016. 22 с.
21. Макаров Д. Б. Социокультурные и экологические факторы формирования механизма развития транспортной инфраструктуры региона. *Социально-экономические явления и процессы*. 2013. № 12. С. 83-86.
22. 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.
23. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісн. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. Сер. Держ. упр.*. 2016. № 2. С. 50-57.
24. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2017. № 2. С. 82–94.
25. Мітеллаєва К. О. Наукові засади функціонування регіональної транспортної системи. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2014. № 1(208). С. 98–102.
26. Московец А.В. Транспортная инфраструктура в воспроизводственной системе проблемных регионов. *Вектор науки ТГУ. Серия: Экономика и управление*. 2013. № 1(12). С. 19-23.
27. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 6(28). С. 17–21.
28. Петрушенко Ю. М. Інституційні основи інноваційного управління розвитком ринку туризму в Україні. *Матеріали доповідей учасників третьої*

науково-практичної конференції “Інформаційні технології в управлінні туристичною та курортно-рекреаційною економікою”. Бердянськ, 2007. С. 34-36.

29. Підсумки роботи транспорту Хмельницької області в 2019 році. Головне управління статистики у Хмельницькій області. URL: <http://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm>

30. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Наук. вісн. Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки. Серія : Економічні науки.* 2008. № 7. С. 284–291.

31. Полякова Н.В. Развитие авиатранспорта в регионе с ограниченной транспортной инфраструктурой на основе исследования поведения потребителей. *Известия Иркутской государственной экономической академии. Электронный научный журнал.* 2011. № 5. URL : <http://eizvestia.isea.ru/reader/archive>.

32. Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. *Культура народов Причерноморья. Научный журнал.* № 56. Т.2. Симферополь, декабрь 2004. С. 123-131.

33. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>

34. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1.07.2010 року № 2404-VI. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

35. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки : Постанова КМУ від 9.11.2000 р. № 1684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п>

36. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>

37. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

38. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

39. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : Указ Президента України від 13.06.2012 р. № 391/2012. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/u717_11?ed=2012_06_13

40. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014р. № 442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF#Text>

41. Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 р. № 1043. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/pro-realizaciyu-eksperimentalnogo-pr-a1043>

42. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

43. Пчелинцев О.С. Региональная экономика в системе устойчивого развития. *Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН*. М.: Наука, 2004. 258 с.

44. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. // 5-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М, 2007. 495 с.

45. Руднева Л.Н., Кудрявцева А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования. *Российское предпринимательство*. 2013. № 24 (246). С. 139-144.

46. Серебряков Л.Г., Яновский В.В. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона - инновационный подход. *Научные труды Северо-Западной академии государственной службы*. СПб., 2011. Т. 2, вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность. С. 206-215.

47. Серьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 4. С. 172–177.

48. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств *Проблеми системного підходу в економіці*. 2007. Вип. 2. URL: <https://www.nbuu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>.

49. Сотниченко Л. Л. Забезпечення конкурентоспроможності регіону на засадах розвитку його інфраструктури : дис. ... доктора екон. наук. : спец. 08.00.05. Маріуполь, 2016. 496 с.

50. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2016. Вип. 1. С. 97–103.

51. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. К. : НІСД, 2012. 112 с.

52. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Сер. Екон. науки*. 2006. №4 (32). С.56-61.

53. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. *Туристично-краєзнав. дослідж.* Вип. 4 К.: Держ. п-во «Нац. турист. організація», 2002. С. 418-443.

54. Филина В.Н. Транспортная стратегия России: основные принципы и приоритетные направления развития инфраструктуры. *Проблемы прогнозирования*. 2005 № 2. С.78-97.

55. Халіпова Н.В. Векторна оптимізація в задачах удосконалення міжнародних транспортних систем : монографія. Дніпропетровськ, 2016. 270 с.

56. Халтурин Р. Развитие транспортной инфраструктуры: проблемы и возможности. *Вестник Института экономики Российской академии наук*. №6. 2012. С. 21-26.

57. Хоменко І.О., Середюк І.О., Козловська С.В. Перспективи впровадження і фінансування проектів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. *Фінанс. дослідж. : [електрон. журн.]*. 2017. № 1. С. 47-53.

58. Хорошилова І.О. Розвиток транспортної системи Харківського регіону та її інфраструктури. *Економіка трансп. комплексу : зб. наук. пр.* 2017. Вип. 30. С. 107-114.

59. Цебенко Н.М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. *Наук. зап. Укр. акад. друкарства*. 2017. № 1. С. 82-98.

60. Чернявский И.Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства. М.: Экономика, 1979. 258 с.

61. Шарипов А.Ю. Экономическая сущность инфраструктуры при социализме. *Управление отраслями инфраструктуры в системе региона*. Л., 1980. 273 с.

62. Шарыгин М.Д. Концептуальные основы пространственной транспортно-инфраструктурной политики. *Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России*: материалы Всерос. науч.- практ. конф. Перм. ун-т. Пермь. 2007. С.3.

63. Шестак О.І. Виробнича інфраструктура: суть, класифікація, специфічні риси у нових умовах господарювання. *Продуктивні сили і*

регіональна економіка: Зб. наук. пр. К.: РВПС України НАН України. 2003. С. 190–196.

64. Яновский В.В., Серебряков Л.Г. Методы оценки эффективности капитальных вложений в автотранспортную инфраструктуру региона. *Региональная экономика: теория и практика*. 2012. № 40 (271). С. 8-15

65. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовн. торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. Вип. 3. С. 89-99.

66. Jochimsen R. *Theorie der Infrastruktur*. Tubungen, 1966. S. 99.

67. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the «Big Push». *Economic Development for Latin America*. N. Y., 1961 P. 60.

Виконала: студентка
магістратури за спеціальністю
281 Публічне управління та
адміністрування заочної форми
навчання

Науковий керівник:
професор кафедри публічного
управління та адміністрування,
д.е.н., професор

Робота допущена до захисту:
завідувач кафедри публічного
управління та адміністрування,
д.держ.упр., доцент

_____ Ю.М. Столаба

_____ В.І. Пила

_____ Е.В. Щепанський