

ВНЗ «ВІДКРИТИЙ МІЖНАРОДНИЙ УНІВЕРСИТЕТ РОЗВИТКУ ЛЮДИНИ
«УКРАЇНА»
КІРОВОГРАДСЬКИЙ ІНСТИТУТ РОЗВИТКУ ЛЮДИНИ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

РЕМЗИНА НАТАЛІЯ АНДРІЇВНА

УДК 338.47:330.3 (043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА
ЗАСАДАХ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТІ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством
08 – Економічні науки

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

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

Н. А. Ремзіна

_____ (підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник: Гуцалюк Олексій Миколайович, д.е.н., доцент

Кропивницький – 2021

АНОТАЦІЯ

Ремзіна Н.А. Організаційно-економічне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством». – Центральноукраїнський національний технічний університет МОН України, Кропивницький, 2021.

У дисертації запропоновані теоретичні та прикладні основи організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Доведено, що розвиток мультимодальних перевезень є найбільш перспективною технологією розбудови транспортної системи України, адже є основою для збільшення обсягів перевезень територією країни. Мультимодальні перевезення визначено як різновид змішаних перевезень, що здійснюються на підставі договору між замовником послуги з перевезення вантажів та оператором, що забезпечує процес перевезення від пункту відправлення до пункту призначення та несе повну відповідальність за вантаж.

Розкрито організаційно-економічні аспекти функціонування та розвитку національної транспортної інфраструктури в системі мультимодальних перевезень. Проаналізовано стан транспортних терміналів та шляхів сполучення України та виявлено наявність вузьких місць на стиках окремих видів транспорту та територіальну нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури, що є перепорою для розвитку мультимодальних перевезень.

Визначено основні детермінанти розвитку об'єктів національної транспортної інфраструктури: відносно сталі, змінні та ймовірнісні.

Досліджено сутність державного управління у напрямі розвитку транспортної інфраструктури України із врахуванням реформи децентралізації влади.

Доопрацьовано принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, що базуються на узгодженні нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників.

Розвинено науково-методичний підхід щодо факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку транспортної інфраструктури України, який містить перелік специфічних факторів та критеріїв оцінки, а також інтервальну шкалу трактування отриманих результатів. Було встановлено, що найбільш вагомими (за ступенем впливу) є геополітичні та економічні фактори.

Удосконалено механізм розвитку транспортної інфраструктури України, який базується на взаємодії та взаємозалежності процесів розвитку в частині регулювання (інформаційна матриця), матеріального забезпечення (ресурсна матриця), лімітувань (матриця обмежень) та організації (матриця інструментів), що у підсумку визначає та узгоджує зміст і функціонування основних етапів розвитку національної транспортної інфраструктури.

Удосконалено існуючу класифікацію портових зборів шляхом додавання у підклас зборів «за принципами нарахування» критерію «ризикованість вантажу», що дозволяє урахувувати економічні, соціальні, екологічні, геополітичні та інші ризики, які виникають внаслідок обслуговування вантажу.

Удосконалено методику нарахування портових зборів, яка відрізняється розподілом збору на перманентну частину (яка містить собівартість послуги, плановий прибуток й державні дивіденди) та частину розвитку (в яку входять інвестиційна та інфляційна складові, а також складова, що компенсує ризики).

Доопрацьовано методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури, що базуються на оптимальній комбінації сфери регулювання їх діяльності на засадах державно-приватного партнерства.

Доопрацьовано методичні засади інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури, які складаються з

процедур її адаптації до умов зовнішнього середовища. Запропоновано формування Стратегії розвитку транспортної інфраструктури України.

Проведено систематизацію концептуальних основ забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, що містить метод оцінки рівня збалансованості транспортних систем та горизонти розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Запропоновано та обґрунтовано необхідність здійснення низки корегувань та уточнень у проекті закону України «Про мультимодальні перевезення». Сформовано методичний підхід щодо формування наскрізного тарифу мультимодальних перевезень.

Ключові слова: транспортний термінал, шляхи сполучення, мультимодальні перевезення, постійні пристрої транспортних систем, механізм, портові збори, стратегія, державно-приватне партнерство, приватизація, інституціональне забезпечення.

ABSTRACT

Remzina N.A. Organizational-economic support of the national transport infrastructure development on the basis of multimodality. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.03 – economy and management of a national economy. Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi Ministry of Education of Ukraine, 2021.

The dissertation offers theoretical bases of the organizational-economic support of the national transport infrastructure development on the basis of multimodality.

It is proved that the multimodal transportation development is the most promising technology of the development of the transport system of Ukraine, because it is the basis for the increasing of transportation volumes through the country. Multimodal transportation is defined as a type of combined transportation that is

based on the contract between the customer of the freight service and the operator, which provides the process of transportation from the point of departure to the destination and is fully responsible for the freight.

The organizational and economic aspects of the functioning and development of the national transport infrastructure in the system of multimodal transportation are revealed. The condition of transport terminals and communication routes of Ukraine is analyzed. It is found out the bottlenecks at the junctions of certain modes of transport and territorial uneven development of transport infrastructure, which is an obstacle for the multimodal transportation development.

The main determinants of the national transport infrastructure development have been identified: relative steel, variable and probabilistic.

It is researched the essence of public administration in the direction of the Ukrainian transport infrastructure development taking into account the administrative reform.

It is improved the principles of formation of organizational- economic support for the national transport infrastructure development on the basis of multimodality, taking into account the coordination of regulatory, technical, organizational, financial, logistical and other factors.

The scientific and methodological approach for the factor-criterion assessment of organizational-economic prerequisites of the national transport infrastructure development has been developed. It contains a list of specific factors and evaluation criteria, as well as an interval scale for interpreting the results. It was found that the most important (in terms of influence) are geopolitical and economic factors.

It is improved the mechanism of the national transport infrastructure development, which is based on the interaction and interdependence of the following matrices: the information matrix that allows to systematize and analyze all the information on the permanent structures development; the resource matrix that determines the resources of a material and non-material nature that are necessary for the development; the matrix of tools – levers of legal regulation, public-private partnerships, etc.; and the matrix of restrictions that takes into account the restrictions

of the political, technical, technological, economical, infrastructural, environmental, material, financial and labor nature.

The existing classification of port dues has been improved by the adding the criterion «cargo risk», which allows to take into account economic, social, environmental, geopolitical and other risks arising during the handling operations.

The method of port dues calculation has been improved. It is proposed to divide the port charge into a permanent part (which includes the cost of services, planned profits and state dividends) and part of development (which includes investment and inflation components, as well as the component that compensates risks).

The methods of regulatory influence on the processes of the national transport infrastructure development have been improved. It is based on the optimal combination of the regulation sphere on the basis of public-private partnership.

The methodological bases of the institutional support of the national transport infrastructure development have been finalized, which contain a number of procedures for adaptation of transport infrastructure to environmental conditions. The formation of the Strategy of the transport infrastructure development of Ukraine is proposed.

It was carried out the systematization of conceptual bases of the national transport infrastructure development on the basis of multimodality, which contains the method for estimating the level of balance of transport systems and development horizons for the permanent structures on the basis of multimodality.

It is proposed and substantiated the necessity of making a number of adjustments and clarifications to the law draft of Ukraine «On multimodal transportation». The methodical approach on the formation of the multimodal transportations through-tariff is formulated.

Keywords: transport terminal, communication routes, multimodal transportation, permanent structures of transport systems, mechanism, port dues, strategy, public-private partnership, privatization, institutional support.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

Монографії:

1. Ремзіна Н.А. Проблеми та сутність системи державного управління в напрямі розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Сучасні підходи до соціально-економічного, інформаційного та науково-технічного розвитку суб'єктів національного господарства* : монографія / за ред. Л.М. Савчук, Л.М. Бандоріної. Дніпро : Пороги, 2020. С. 500–509. (0,37 д.а.).

2. Ремзіна Н.А. Концептуальні основи розвитку транспортної інфраструктури регіонів України на засадах мультимодальності. *Домінанти сталого розвитку регіонів України* : колективна монографія / за ред. акад. Буркинського Б.В. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2020. С. 597–602. (0,44 д.а.).

Статті у наукових фахових виданнях України та у виданнях, які включені до міжнародних інформаційних і наукометричних баз:

3. Ремзіна Н.А. Наукові підходи до формування концепції здійснення портової діяльності в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2016. Вип. 2 (55). 2016. С. 22–36. (0,52 д.а.).

4. Remzina N.A. Application of concession in the reforming process of the port industry: features for Ukraine. *Економічні інновації*. 2016. Вип. 62. С. 171–175. (0,48 д.а.).

5. Ремзіна Н.А. Теоретичні основи функціонування постійних устроїв транспортних систем в Україні в умовах приватизації. *Економічні інновації*. 2017. Вип. 63. С. 237–243. (0,41 д.а.).

6. Remzina N.A. Port dues as the main source of financing of the permanent structures of the maritime transport system. *Економічні інновації*. 2019. Том 21. Вип. 1 (70). С. 134–145. (1,08 д.а.).

7. Ремзіна Н.А. Теоретичні засади, умови та перспективи розвитку мультимодальної інфраструктури в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент»*. 2019. Вип. № 40. С. 30–37. (0,69 д.а.).

8. Ремзіна Н.А. Механізм розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 50. Ч. 1. С. 98–105. (0,67 д.а.).

9. Ремзіна Н.А. Принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України на засадах мультимодальності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2020. Вип. 30. С. 130–134. (0,66 д.а.).

10. Ремзіна Н.А. Факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних системи України. *Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: «Економіка і управління»*. 2020. Том 31 (70). С.132–139. (0,77 д.а.).

11. Ремзіна Н.А. Сучасний стан та детермінанти розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Бізнес-навігатор*. 2020. Вип. 1 (57). С. 48–55. (0,73 д.а.).

12. Ремзіна Н.А. Шляхи удосконалення системи розрахунку портових зборів. *Держава та регіони. Серія: «Економіка та підприємництво»*. 2020. Вип. 3 (114). С. 85–88. (0,42 д.а.).

13. Ремзіна Н.А. Методичні засади формування інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Економічний простір*. 2020. № 156. С. 90–97. (0,84 д.а.).

14. Гуцалюк О.М., Ремзіна Н.А. Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень. *Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки*. 2020. Вип. 4 (37). С. 169–176. (0,55 д.а.).

Статті у закордонних наукових виданнях:

15. Remzina N.A. Privatization of the ports in Ukraine: complex problems. *East European Scientific Journal*. 2016. Vol. 9 (13). Part 2. P. 93–97. (0,54 д.а.).

16. Ремзіна Н.А. Економіко-правові аспекти регулювання портової галузі України в умовах приватизації. *The scientific heritage*. 2016. Вип. 7 (7). С. 73–77. (0,50 д.а.).

17. Ремзина Н.А. Приватизация постоянных устройств морской транспортной системы и связанные с ней риски. *European multi science journal*. 2018. Вип. 11. С. 45–49. (0,51 д.а.).

18. Ремзіна Н.А. Проблеми законодавчого забезпечення розвитку постійних устроїв внутрішнього водного транспорту в Україні. *Znanstvena misel journal*. 2019. Вип. 34. Ч. 2. С. 28–32. (0,48 д.а.).

Опубліковані праці апробаційного характеру:

19. Ремзіна Н.А. Управління ризиками приватизації постійних устроїв морської транспортної системи. *Innovative Economy: Processes, Strategies, Technologies : II International Scientific Conference (Kielce, 26 January 2018)*. Kielce, Poland: Baltija Publishing. 2018. С. 59–61. (0,17 д.а.).

20. Ремзіна Н.А. Проблеми фінансування послійних устроїв морської транспортної системи за рахунок портових зборів. *Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті (MINTT – 2019)» (м. Херсон, 28-30 травня 2019 р.)*. Херсон. 2019. С. 32–35. (0,30 д.а.).

21. Remzina N.A. Public governance system problems of the development of the permanent structures of the transport systems in Ukraine. *Матеріали III Міжнародної наукової конференції «Від Балтики до Причорномор'я: формування сучасного економічного простору» (м. Рига, 23 серпня 2019 р.)*. Рига. 2019. С. 44–47. (0,23 д.а.).

22. Remzina N.A. Problems of providing the development of the permanent structures of the inland water transport in Ukraine. *Праці Всеукраїнської науково-практичної конференції «Економіка та сучасний менеджменту: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку»* (м. Одеса, 14 вересня 2019 р.). Одеса. 2019. С. 35–38. (0,18 д.а.).

23. Remzina N.A. Multimodal infrastructure development in Ukraine: complex problems. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Теоретичні та практичні засади ефективного функціонування соціально-економічної сфери»* (м. Дніпро, 25 січня 2020 р.). Дніпро. 2020. С. 47–50. (0,22 д.а.).

24. Remzina N.A. Preconditions of the development of the permanent structures of transport systems of Ukraine: factor-criterion evaluation. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів та права»* (м. Полтава, 26 березня 2020 р.). Полтава. 2020. С. 54–56. (0,12 д.а.).

25. Remzina N.A. The mechanism of providing of the transport system's permanent structures development in Ukraine. *Матеріали IV Міжнародної наукової конференції «Сучасні трансформації в економіці та управлінні»* (м. Клайпеда, 27 березня 2020 р.). Клайпеда. 2020. С. 24–28. (0,18 д.а.).

26. Remzina N.A. The main principles of the organizational and economic basis of the development of the permanent structures of the transport systems of Ukraine in the context of the multimodal transportation. *Матеріали дванадцятої міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті MINTT-2020»* (м. Херсон, 27-29 травня 2020 р.). Херсон. 2020. С. 182–185. (0,34 д.а.).

27. Remzina N.A. Institutional support of the strategic development of the permanent structures of the transport systems of Ukraine. *Матеріали 5-ої Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції «Сучасний менеджмент: проблеми та перспективи розвитку»* (м. Херсон, 29 травня 2020 р.). Херсон. 2020. С. 444–446. (0,12 д.а.).

28. Remzina N.A. The role of the institutional environment in the development of the permanent structures of the transport systems. *Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми формування та реалізації регіональної економіки» (м. Запоріжжя, 30 травня 2020 р.)*. Запоріжжя. 2020. С. 12–14. (0,14 д.а.).

ЗМІСТ

ВСТУП		14
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ АСПЕКТІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ		24
1.1.	Сучасний стан, особливості та детермінанти розвитку організаційно-економічного середовища функціонування національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності	24
1.2.	Визначення сутності державного управління у напрямі розвитку транспортної інфраструктури України	48
1.3.	Принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності	62
	Висновки до першого розділу	74
РОЗДІЛ 2. МЕХАНІЗМ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ		78
2.1.	Факторно-критеріальне оцінювання організаційно- економічних передумов розвитку транспортної інфраструктури України	78
2.2.	Механізм розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності	96
2.3.	Фінансові інструменти стимулювання розвитку транспортної інфраструктури України	110
	Висновки до другого розділу	129

РОЗДІЛ 3. НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАСАДАХ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТІ	131
3.1. Методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури	131
3.2. Методичні засади формування інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури	147
3.3. Концептуальні основи забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності	164
Висновки до третього розділу	182
ВИСНОВКИ	185
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	188
ДОДАТОКИ	209

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасна транспортна система є однією з основоположних галузей економіки України, що має розгалужену мережу шляхів сполучення та транспортних терміналів. Однак через недостатню державну підтримку та відсутність інвестиційно-сприятливого клімату не відбувається розвиток національної транспортної інфраструктури.

Завдяки наявності значного транзитного потенціалу та вигідного територіального розташування України між Європою та Азією, транспортну систему доцільно розглядати як основу для прискорення розвитку національної економіки шляхом її перетворення на міжнародний транспортний хаб.

Мультимодальні перевезення є одним із головних трендів сучасної європейської транспортної політики. Проте, в Україні сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів знаходиться на початковому етапі розвитку, а їх обсяг становить менше 1% на рік. За цим показником Україна суттєво відстає від розвинених держав світу. Одними з найбільш значущих причин зазначеної проблеми є диспропорції в темпах та масштабах розбудови нових та модернізації наявних транспортних терміналів і шляхів сполучення, територіальна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури, наявність вузьких місць на стиках окремих видів транспорту.

Сьогодні розбудова ефективної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності є одним із найважливіших пріоритетів для України, оскільки конкурентоспроможність та ефективність національної транспортної системи визначається не тільки існуванням відповідної інфраструктури, а й її інтегрованістю на регіональному, національному та міжнародному рівнях. Від рівня розвитку національної транспортної інфраструктури значно залежить стан економіки України.

Сьогодні розвиток транспортних систем України знаходяться на низькому рівні в частині застосування транспортно-логістичних технологій, їх технологічного розвитку, інтероперабельності, участі в мультимодальних

перевезеннях. Наслідком цього є зниження рівня конкурентоспроможності на світовому транспортному ринку, що впливає на ефективність вітчизняної економіки через зменшення транзитних перевезень територією України. Ефективне використання потенціалу морегосподарського комплексу є вагомим інструментом стабілізації та розвитку національної економіки. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також нові соціально-економічні виклики національного та світового рівнів визначають необхідність дослідження питань розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи транспортних систем.

Асоціація з ЄС формує нові виклики та завдання щодо удосконалення організаційно-економічних передумов розвитку транспортної інфраструктури України в напрямку приведення законодавства України у відповідність з європейськими нормами, поліпшення безпеки, рівня екологічної свідомості, розвитку ефективної транспортної мережі тощо. Це, серед іншого, вимагає формування механізму та комплексу організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури. Це обумовлює актуальність відповідних досліджень та обґрунтовує вибір тематики даного дисертаційного дослідження.

Світовий та вітчизняний досвід розвитку транспортної інфраструктури розглянуто у працях таких учених-економістів як: А. Байрд, О. Бойко, І. Бузько, А. Дем'янченко, І. Заблудська, О. Зеленко, С. Ільченко, П. Йорке, О. Кібік, В. Котлубай, О. Котлубай, Н. Маслій, І. Ненно, О. Никифорок, П. Овчар, І. Сантосо, К. Суряді, Дж. Тонгзон, Л. Трухільо, Д. Ханмейер, В. Харахапа, І. Хорошилова та багатьох інших авторів. Фінансові інструменти щодо розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення України розкриваються у дослідженнях В. Власової, В. Жихаревої, В. Концевої, С. Онешко, В. Попова, І. Хоменко, С. Шкарлета та деяких інших науковців.

Аналіз робіт учених дозволив дійти висновку щодо наявності невирішених науково-прикладних завдань, пов'язаних із забезпеченням розвитку національної транспортної інфраструктури. Проте, немає єдиної

позиції науковців щодо принципів, механізмів та важелів розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Поглибленого дослідження потребують питання удосконалення форм, методів, інструментів стимулювання розвитку транспортної інфраструктури України. Необхідність дослідження зазначених питань зумовила вибір теми дисертаційної роботи, її мету, перелік і зміст задач.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційну роботу виконано відповідно до планів науково-дослідних робіт: *ВНЗ «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»* за темою: «Організаційно-управлінські засади та механізми модернізації національного господарства» (номер державної реєстрації 0112U000511), в рамках якої автором досліджено методи регулюючого впливу на процеси розвитку транспортної інфраструктури України; *Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України* за темами: «Асиметрія ринків транспортних послуг: теоретичні основи визначення та управління в умовах децентралізації» (номер державної реєстрації 0115U000694), де здобувачем розглянуто організаційно-економічну структуру управління морегосподарським комплексом України; «Формування засад державної політики розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень національних та транзитних вантажів» (номер державної реєстрації 0118U000204), в межах якої автором систематизовано інституціональні чинники розвитку національної транспортної інфраструктури щодо сприяння ефективності мультимодальних та інтермодальних перевезень, здійснено аналіз інституціонального забезпечення розвитку змішаних перевезень в Україні; *Національної металургійної академії України* за темою: «Методологія соціально-економічного, інформаційного та науково-технічного розвитку регіонів, галузей виробництва, підприємств та їх об'єднань» (номер державної реєстрації 0116U006782), в рамках якої висвітлено проблеми системи державного управління в напрямі розвитку транспортної інфраструктури України.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є формування теоретичних і прикладних основ організаційно-економічного забезпечення розвитку національної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Досягнення мети дослідження обумовило необхідність постановки та вирішення таких завдань:

- дослідити теоретичні основи та визначити детермінанти розвитку національної транспортної інфраструктури з позиції ступеня їх впливу на цей розвиток;
- вивчити сутність державного управління розвитком національної транспортної інфраструктури та провести систематизацію концептуальних основ забезпечення її розвитку на засадах мультимодальності;
- узагальнити принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності;
- провести факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку транспортної інфраструктури України;
- удосконалити механізм розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності;
- розглянути фінансові інструменти стимулювання розвитку транспортної інфраструктури України в частині методики формування портових зборів;
- розвинути існуючі методи регулюючого впливу з боку держави на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури;
- удосконалити методичні засади формування інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури;
- сформуванати концептуальні основи забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Об'єктом дослідження є процес формування умов розвитку національної транспортної інфраструктури.

Предметом дослідження є теоретичні основи, методичні положення та практичні підходи щодо формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Методи дослідження. Теоретичну, методичну та методологічну основи дослідження складають об'єктивні закони економіки, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних учених та фахівців із проблем формування умов розвитку національної транспортної інфраструктури.

У дисертації використано загальнонаукові методи: *синтезу, індукції, дедукції, абстрагування* – для формулювання понятійно-термінологічного апарату дослідження з визначенням авторських дефініцій транспортного терміналу (п. 1.1); *узагальнення* – для формування принципів організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності (п. 1.3); *класифікації* – для дослідження природи та сутності портових зборів (п. 2.3); *порівняння* – для здійснення аналізу потужностей транспортних терміналів України, щодо дослідження концепцій здійснення портової діяльності, аналізу світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури (п.п. 1.3; 3.3); *групування і систематизації* – під час вивчення підходів щодо державного управління, процесу децентралізації влади, визначення основних факторів ризику (п.п. 1.2; 3.3); *ієрархічної систематизації* – для визначення вертикалі влади у напрямі розвитку транспортної інфраструктури України (п. 1.2); та спеціальні методи: *статистичного аналізу* – для визначення тенденцій розвитку транспортної галузі (п.п. 1.1; 2.1); *структурного аналізу* – для оцінювання доходів Адміністрації морських портів України та взаємозалежності портових зборів і вантажообігу (п. 2.3); *SWOT-аналізу* – для визначення сильних та слабких сторін транспортних систем України, можливостей та стратегічних пріоритетів розвитку (п. 1.1); *методу факторно-критеріального оцінювання та кваліметричного підходу* – для аналізу організаційно-економічних передумов розвитку національної транспортної інфраструктури (п. 2.1); *графічний метод* –

для візуального представлення окремих наукових результатів (п.п. 2.1; 2.2; 2.3; 3.1; 3.2).

Інформаційною базою дослідження є наукові напрацювання вітчизняних та зарубіжних учених та фахівців з питань розвитку транспортних систем, законодавчі і нормативно-правові акти України та ЄС, матеріали наукових конференцій, періодичні наукові видання, а також результати власних досліджень та розрахунків автора, офіційні дані Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, Адміністрації морських портів України.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає у розвитку теоретичних положень, розробці та удосконаленні теоретико-методичних і наукових підходів, практичних рекомендацій щодо забезпечення національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, зокрема:

удосконалено:

– механізм розвитку національної транспортної інфраструктури, який ґрунтується на взаємодії та взаємозалежності процесів розвитку в частині регулювання (інформаційна матриця), матеріального забезпечення (ресурсна матриця), лімітувань (матриця обмежень) та організації (матриця інструментів), що у підсумку визначає та узгоджує зміст і функціонали основних етапів розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності;

– принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, які, на відміну від існуючих, базуються на узгодженні нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших специфічних чинників, які є характерними для діяльності вітчизняного транспорту;

– фінансові інструменти стимулювання розвитку національної транспортної інфраструктури через доопрацювання існуючої класифікації

портових зборів шляхом додавання до підкласу зборів «за принципами нарахування» критерію «ризикованість вантажу», а також розвинення методики нарахування портових зборів через розподіл збору на перманентну частину (собівартість послуги із урахуванням планового прибутку та дивідендної політики держави) та частину розвитку (урахування інвестиційної та інфляційної складової й компенсації ймовірних ризиків), що у підсумку сприятиме підвищенню ефективності національної економіки;

– методичні засади інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури, які містять низку процедур їх адаптації до умов зовнішнього середовища та формування стратегічних планів їх розвитку, що забезпечить ефективне державне планування соціально-економічного розвитку національної економіки, діяльності як окремих елементів, так і національної транспортної інфраструктури в цілому на підставі формування ієрархії відповідних стратегічних планів;

– концептуальні основи забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, які відрізняються від тих, що наразі застосовуються, наявністю методичних основ формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень, що базуються на уніфікації ключових елементів технологічного процесу, в яких концентруються витрати на перевезення;

набули подальшого розвитку:

– науково-методичний підхід щодо факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку національної транспортної інфраструктури, який, на відміну від існуючих, містить перелік специфічних факторів та критеріїв оцінки, а також інтервальну шкалу трактування отриманих результатів, що сприятиме більш адекватному оцінюванню можливостей та перспектив розвитку транспортної системи України;

– методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури, які, на відміну від описаних, базуються на оптимальній комбінації сфери регулювання транспортної галузі на засадах

державно-приватного партнерства, що позитивно впливає на розвиток національної економіки з позиції забезпечення соціальної відповідальності бізнесу;

– систематизація концептуальних основ забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, що, на відміну від існуючих, містять метод оцінки рівня збалансованості транспортної системи, горизонти розвитку національної транспортної інфраструктури, а також ризики, які притаманні мультимодальним перевезенням на різних рівнях їх виникнення;

– угруповання детермінант розвитку транспортної інфраструктури України, які, на відміну від описаних у науковій літературі (об'єктивні та суб'єктивні), розподілено за ступенем впливу на відносно сталі, змінні (міжнародні, національні та локальні), а також ймовірнісні, що надає змогу більш ретельного вивчення тенденцій та перспектив розвитку національної транспортної інфраструктури.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблені авторські положення доведені до рівня прикладних можливостей. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли практичне застосування у державних установах, на підприємствах, в організаціях і громадських об'єднаннях.

Результати дослідження враховані *Національною інвестиційною радою* для формування аналітично-інформаційного базису прийняття управлінських рішень, а також при складанні програм і стратегій розвитку транспортної галузі України (довідка від 06.05.2020 р.). Рекомендації щодо проведення факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку транспортних терміналів і шляхів сполучення прийнято до впровадження в діяльність *Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації* (довідка № 01-13/699 від 08.07.2020 р.). *ТОВ «ДЖЕТ ТРАНС»* прийняло до застосування концепцію збалансованого розвитку мультимодальних перевезень (довідка № 151 від 26.02.2020 р.).

Методичні засади адаптації розвитку національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища використані ГО «Офіс простих рішень та результатів» при формуванні рекомендацій до відповідних державних стратегій України (довідка № 170620202-01 від 17.06.2020 р.). ГО «Академія економічних наук України» в рамках надання консультативної допомоги транспортним підприємствам, установам і організаціям, а також органам державної влади та місцевого самоврядування використовує розробки щодо формування механізму розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності (довідка № 480/02 від 31.01.2020 р.).

Матеріали дослідження використовуються у навчальному процесі при оновленні курсів лекцій та практичних занять у *Кіровоградському інституті розвитку людини ВНЗ «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»* при викладанні дисциплін: «Менеджмент» (для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти), «Корпоративне управління» та «Стратегічний менеджмент» (для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти) (довідка № 27.1/15-147/1 від 27.08.2020 р.).

Особистий внесок здобувача полягає в одноосібно виконаному науковому дослідженні, яке відображає авторський погляд на наукові основи та прикладні інструменти щодо забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури. Наукові положення, розробки, висновки і рекомендації, які виносяться на захист, одержані автором самостійно.

Конкретний внесок здобувача в цих роботах викладено в авторефераті та у переліку публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дисертаційного дослідження апробовані автором у доповідях на міжнародних та всеукраїнських конференціях, зокрема: «Innovative Economy: Processes, Strategies, Technologies» (Kielce, Poland, 2018 р.), «Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті MINTT – 2019 (м. Херсон, 2019 р.), «Від Балтики до Причорномор'я: формування сучасного економічного простору»

(м. Рига, Латвія, 2019 р.), «Економіка та сучасний менеджмент: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку» (м. Одеса, 2019 р.): «Теоретичні та практичні засади ефективного функціонування соціально-економічної сфери» (м. Дніпро, 2020 р.), «Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті MINTT-2020» (м. Херсон, 2020 р.), «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів та права» (м. Полтава, 2020 р.), «Сучасні трансформації в економіці та управлінні» (м. Клайпеда, Литва, 2020 р.), «Проблеми формування та реалізації регіональної економіки» (м. Запоріжжя, 2020 р.), «Сучасний менеджмент: проблеми та перспективи розвитку» (м. Херсон, 2020 р.).

Публікації. Наукові положення, висновки та рекомендації дисертаційної роботи в повному обсязі висвітлено у 28 наукових роботах, у тому числі: 2 підрозділи в монографіях, 12 статей у наукових фахових виданнях України та у виданнях, які включені до міжнародних інформаційних і наукометричних баз, 4 статті – у закордонних наукових виданнях, 10 тез доповідей у збірниках за матеріалами науково-практичних конференцій. Загальний обсяг публікацій складає 12,66 друк. арк., з яких особисто автору належить 12,38 друк. арк.

Структура та обсяг дисертаційної роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 232 сторінки. Робота містить 22 таблиці, 9 рисунків та 12 додатків. Список використаних джерел налічує 199 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ АСПЕКТІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

1.1. Сучасний стан, особливості та детермінанти розвитку організаційно-економічного середовища функціонування національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності

Емпіричний аналіз наукової думки щодо визначення теоретичних основ функціонування транспортної інфраструктури потребує, насамперед, дослідження та визначення основних термінів та понять, які в подальшому будуть використані в дисертаційному дослідженні. Аналіз наукової та галузевої літератури, вітчизняних та закордонних наукових та прикладних досліджень [1-6] дозволив узагальнити теоретичне визначення основних елементів транспортних систем.

Зокрема, транспорт (від лат. *transporto* – переносу, перекладаю, переміщаю) – це «галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей і вантажів» [1, с. 177]. Транспорт – це великий і складний комплекс народного господарства, в межах якого виділяють самостійні галузі: автомобільний, залізничний, річний, морський, авіаційний і трубопровідний [2, с. 4].

Сьогодні всі види транспорту пов'язані між собою і разом складають систему. Транспортна система – це сукупність різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, водного, повітряного, трубопровідного), зазвичай обмежених територіально, що знаходяться в залежності і взаємодії при виконанні перевезень [3, с. 20]. Об'єднання всіх видів транспорту та всіх ланок транспортного процесу є основою для успішного функціонування економіки країни в цілому.

Єдина транспортна система являє собою сукупність ефективно взаємодіючих видів транспорту, незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, що забезпечують вантажно-розвантажувальні роботи, перевезення людей і вантажів з використанням сучасних прогресивних технологій з метою задоволення попиту населення і вантажовласників на транспортні послуги.

Згідно ст. 21 Закону України «Про транспорт»: «єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України» [4].

Близьким до поняття «транспортна система» за значенням, але не тотожним, є поняття «транспортна інфраструктура». Принципова різниця полягає в тому, що система – це сукупність зв'язків, а інфраструктура має на увазі, окрім зв'язку, ще її ієрархічність.

Транспортна інфраструктура – це елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди), що є основою для функціонування та експлуатації різних видів транспорту (транспортних засобів). Відсутність зазначеної матеріальної бази перевезення вантажів стає неможливим або економічно недоцільним [5, с. 58].

Транспортна інфраструктура є сукупністю транспортних шляхів сполучення та відповідних пунктів усіх видів транспорту й допоміжного обладнання, націленого на безпосереднє їх обслуговування [6].

Транспортна система складається з трьох основних елементів:

- рухомий склад, що виконує безпосереднє переміщення;

- транспортна інфраструктура, що забезпечують підготовку, пересування, обслуговування рухомого складу;

- система управління транспортною системою [2, с. 4].

Як поняття транспортна інфраструктура близька за значенням із постійними пристроями транспортних систем. Зазначимо, що це нерухомі об'єкти, що забезпечують найбільш зручну роботу рухомого складу в транспортній системі. Вони являють собою сукупність стаціонарних (імобільних) транспортних споруд разом з відповідним обладнанням (включаючи вантажно-розвантажувальні механізми) і системою обслуговування.

Ми згодні з автором [2, с. 4], що фізичними компонентами транспортної інфраструктури є шляхи сполучення й транспортні термінали [2, с. 4].

Шлях сполучення являє собою середовище, в якому або через яке рухається транспортний засіб, виконуючи свою функцію.

Лідером серед усіх видів транспорту в Україні за вантажообігом є залізничний. Він відіграє суттєву роль у внутрідержавному та міждержавному сполученні. Залізничний шлях – це комплекс інженерних споруд, призначений для пропуску по ньому поїздів зі встановленою швидкістю. Від стану колії залежать безперервність і безпека руху поїздів. Безпосередньо сама залізниця являє собою прокладений на місцевості рейковий шлях.

За даними Акціонерного товариства «Українська залізниця» без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, територій у Донецькій та Луганській областях експлуатаційна довжина залізничних колій складає 19,8 тис. км. [7].

Автомобільний транспорт забезпечує перевезення вантажів і пасажирів здебільшого на короткі і середні відстані. Необхідною умовою розвитку автотранспорту є сучасні автошляхи. Автомобільний шлях складається з інженерних споруд, що забезпечують незалежно від пори року, доби і погодних умов можливість безперервного, безпечного та економічного руху автомобілів з

розрахунковими навантаженнями і швидкостями, з урахуванням обмежень, що пред'являються до автомобілів.

Довжина автомобільних доріг складає 161,9 тис. км., з них з твердим покриттям – 158,5 тис.км [7]. Порівняно з європейськими країнами, в Україні мережа автомобільних доріг загального користування розвинута недостатньо: рівень забезпеченості дорогами в 3 рази нижчий, щільність доріг – у 4,6 рази менша. Стан доріг є незадовільним, навіть дороги державного значення (міжнародні, національні та регіональні) не відповідають вимогам: за міцністю – 39%, за рівністю – 51% [8, с. 43]. За даними Міністерства Інфраструктури сьогодні в Україні 95% автомобільних шляхів розбиті, протягом останніх 30 років майже 90% доріг не ремонтувались; показник смертності на дорогах є найвищим в Європі [9].

З метою збереження автомобільних доріг та гармонізації національних та європейських габаритно-вагових параметрів, на основі Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом важливим є впровадження Європейських стандартів щодо фактичної маси автомобіля.

Для оцінки ступеню руйнівного впливу автомобіля на дорогу варто враховувати не тільки фактичну масу, а й кількість осей у транспортному засобі. Відповідно до Директиви Ради 96/53/ЄС «Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень», в ЄС лише окремі, найчастіше комбіновані, вантажні автомобілі з 4-6 осями, можуть рухатися масою 40 тонн. Проте в Україні для найбільш поширених 2-вісних та 3-вісних вантажних автомобілів такі параметри встановлено на рівні 18-24 тонн [10].

Водний шлях являє собою судноплавну частину річок, озер, водосховищ та штучних каналів з гідротехнічними спорудами. Водні шляхи можуть бути природними (ріки й озера, використовувані для судноплавства в їх природному стані) і штучними (канали, водосховища, а також ділянки річок, судноплавний

режим яких підтримується за допомогою дамб, шлюзів та інших гідротехнічних споруд).

В Україні є потужний потенціал для розвитку внутрішнього транспорту та відповідної інфраструктури, а саме:

- внутрішні водні шляхи – 3 судноплавні річки – Дунай, Дніпро і Південний Буг, які мають вихід до Чорного моря. Дунай і Дніпро входять у п'ятірку найбільших річок Європи. Загальна довжина внутрішніх водних шляхів України становить 2 241 км.;

- 16 річкових портів та терміналів.

Результати дослідження свідчать про значне скорочення обсягів внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні. Якщо у 1990 році зазначений показник становив майже 67 млн. т. на рік, сьогодні він складає 8 млн. т. [11].

За роки незалежності України відбулося скорочення довжини річкових шляхів майже в два рази та значне замулювання дна. Глибини внутрішніх водних шляхів українських річок не відповідають умовам та вимогам безпеки судноплавства. Уже декілька років ведеться дискусія між учасниками ринку та представниками Міністерства інфраструктури України щодо забезпечення гарантованих глибин суднового ходу на рівні 3,65 м для проходження повністю завантажених суден вантажопідйомністю 3 тис. т і більше вниз по Дніпру для подальшої перевалки та руху на експорт або прямого експорту найближчим споживачам української продукції. Слід відзначити, що днопоглиблення важливо провести саме в районі Дніпра, оскільки це є одним зі стратегічних завдань для подальшого розвитку зернового ринку України [8, с. 79].

Морський шлях – це простір морів і океанів, що включає в себе протоки і канали, а також сукупність засобів, що забезпечують безпеку плавання. Морські шляхи горизонтальні і прямолінійні, завдяки чому судна при русі не долають підйомів і прямують між портами найкоротшим шляхом. Важливою характеристикою для морських портів є наявність глибоководних підходів, необхідних для обслуговування великотоннажних морських суден.

Протягом останніх п'яти роки кількість об'єктів, де проводить днопоглиблення Адміністрація морських портів України поступово збільшується – з семи в 2016 та 2017 рр. до 10 в 2018 р. Найбільшими проектами, що реалізовувалися АМПУ у портах України у 2019 році вважаємо експлуатаційне днопоглиблення в Азовському басейні (порти Маріуполь та Бердянськ), Миколаївському й Херсонському портах, Бузько-Дніпровсько-Лиманському каналі. Загальний аналіз портових терміналів України та шляхів сполучення наведені в додатку А [12].

За минулі 15 років місткість найбільшого судна-контейнеровоза збільшилася з 4500 до 12000 TEU. Сьогодні будуються судна місткістю 14500. У перспективі планується введення в лад суден місткістю до 20000 TEU (типу «малаккамакс»). Найбільш поширені магістральні судна контейнеромісткістю 8400 TEU мають довжину 350 м, ширину 42,8 м і осадку 14 м. Зазначені судна вимагають глибин на каналі і біля причалу не менше 15,4 м, сучасні судна - вже 18 м, а перспективні типу «малаккамакс» - до 23 м.

Проведений аналіз портових терміналів України та їх шляхів сполучення свідчить про необхідність їх розвитку з урахуванням міжнародних стандартів та тенденцій суднобудування. Важливим є продовження днопоглиблення. Реконструкцію та будівництво терміналів також необхідно проводити з урахуванням використання судів великої місткості, тобто доцільним є модернізація причальних вантажних фронтів, збільшення складських площ та збалансований розвиток відповідної інфраструктури для подальшого транспортування вантажів.

Повітряний простір представляє собою шляхи сполучення, які не вимагають ніякої штучної підготовки, витрат на обслуговування. Він більш універсальний, ніж океани, так як всі частини світу однаково доступні. Крім місць для зльоту і посадки, повітряний транспорт незалежний від місцевості. На відміну від інших шляхів сполучення повітряний транспорт вимагає менших питомих капітальних вкладень на освоєння нових ліній. Основні витрати пов'язані з будівництвом нових аеропортів, причому споруда одного аеропорту

дозволяє відкрити не одну, а кілька нових авіаліній для зв'язку з іншими аеропортами.

Сукупність шляхів сполучення на певній території і пов'язаних з ними постійних пристроїв різних видів транспорту являє собою транспортну мережу.

Динаміка розподілу питомої ваги різних видів транспорту у загальному обсягу перевезення вантажів та пасажирів наведено у табл. 1.1. та 1.2.

Таблиця 1.1.

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, у %

Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
залізничний	43,8	47,3	52,1	58,3	54,5	52,7	51,6	51,2
морський	2,2	2,0	1,2	1,1	0,7	0,8	0,5	0,5
річковий	1,5	1,3	0,9	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
автомобільний	4,9	7,5	12,9	15,9	16,9	17,1	19,9	18,4
авіаційний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	47,6	41,8	32,8	24,1	27,4	28,9	27,5	29,3

Джерело: [7].

Таблиця 1.2.

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні пасажирів, у %

Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
залізничний	46,2	39,5	39,2	36,5	35,2	28,4	27,5	26,5
морський, річковий*	0	0	0	0	0	0	0	0
автомобільний (включно міський)	52,7	56,5	52,5	51,7	49,7	51,1	47,7	45,2
авіаційний	1,1	4,0	8,3	11,8	15,1	20,5	24,8	28,3

Джерело: [7] * сумарна частка перевезення пасажирів водним транспортом менша за 1 %.

Статистики свідчить, що найбільша питома вага у вантажообігу належить залізничному та автомобільному транспорту. Трубопровідний транспорт, як специфічна частина транспортної інфраструктури, займає (станом на початок 2019 р.) 27,5% обсягу вантажообігу, але здійснює транспортування лише обмеженого переліку вантажів (газ, нафта тощо).

Статистичні дані свідчать, що на ринку пасажироперевезення домінує автомобільний транспорт, спостерігаються тенденції щодо скорочення частки залізничних перевезень у бік авіаційного з приводу подорожчання проїзних квитків залізницею на фоні суттєвого скорочення вартості авіаквитків.

Аналізуючи спрямування транспортних потоків (виключно для водного транспорту, табл. 1.3), можна помітити скорочення вантажообігу як за усіма видами транспорту, так і за напрямками. Лише річковий транспорт в останні роки демонструє деяке нарощування обсягів перевезень.

Таблиця 1.3

Вантажообіг за видами сполучення

Перевезення, млн. ткм	Роки							
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Морський, у т.ч	8601,5	9605,3	5171,6	3862,1	2537,7	2848,6	1822,8	1773,9
закордонне	8554,0	9072,6	4922,6	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9	1380,8
каботажне	447,5	532,7	249,0	453,7	322,7	473,4	245,9	393,1
Річковий, у т.ч.	5897,5	6315,5	3836,7	1571,7	1465,0	1422,9	1540,2	1619,1
закордонне	5283,4	5573,0	3294,2	1287,4	1237,6	1144,2	1167,5	12,90
каботажне	614,4	742,5	542,5	284,3	227,4	278,4	372,7	329,1

Джерело: [7].

Транспортна політика України має бути спрямована на розвиток транспортного забезпечення її регіонів та міжрегіональну співпрацю. Наявність відповідних транспортних терміналів та шляхів сполучення в регіонах стає передумовою для формування інтегрованого транспортного простору на засадах мультимодальності. Компаративний аналіз вантажообігу за регіонами України (табл. 1.4) свідчить, що Одеська область є лідером за обраним показником, що обґрунтовується розташуванням 7 портів України (із 13 наявних) саме в цьому регіоні.

За результатами проведеного дослідження Маслій Н.Д. визначає доцільність міжрегіональної інтеграції на засадах мультимодальності в таких регіонах України: Запорізькому, Миколаївському, Львівському, Одеському,

Рівненському. Так, мультимодальний центр може бути створено на основі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя». Розташування Львівської області на перехресті міжнародних транспортних коридорів дає можливість створення транспортного вузла та території регіону. В Одеській області взаємодія всіх видів транспорту є передумовою розбудови та розвитку національного логістичного хабу [13, с. 575].

Таблиця 1.4

Вантажообігу за регіонами України

Назва регіону	Вантажообіг, млн.ткм					Темп приросту 2019 / 2015, %
	2015	2016	2017	2018	2019	
Вінницький	26 044,40	25 132,80	27 270,50	27 154,00	24 511,40	-5,89
Волинський	1 380,30	1 435,50	1 605,90	1 847,10	1 983,50	43,70
Дніпропетровський	22 743,90	27 065,20	26 474,90	27 056,30	25 451,40	11,90
Донецький	702,00	596,70	438,20	13 637,40	12 395,30	1 665,71
Житомирський	3 852,40	3 274,50	4 044,20	4 325,80	4 454,70	15,63
Закарпатський	7 226,50	7 342,10	7 885,50	7 571,50	7 306,50	1,11
Запорізький	7 927,50	8 720,20	9 440,50	9 933,10	9 983,40	25,93
Івано-Франківський	1 258,00	1 352,40	1 177,70	1 140,10	1 236,10	-1,74
Київський	2 657,70	1 735,50	1 743,80	8 836,20	10 001,40	276,32
Кіровоградський	29 631,50	25 161,20	26 446,80	26 127,80	26 945,10	-9,07
Луганський	212,10	273,20	462,50	384,00	548,20	158,46
Львівський	10 391,20	10 515,90	10 973,30	11 352,20	10 479,20	0,85
Миколаївський	786,20	841,20	873,50	1 109,60	1 194,70	51,96
Одеський	69 470,20	61 759,00	65 273,60	63 195,20	65 950,10	-5,07
Полтавський	7 433,00	6 961,10	6 993,10	6 677,30	7 433,30	0,00
Рівненський	9 699,40	10 310,50	10 990,40	10 306,80	11 056,60	13,99
Сумський	8 792,60	6 867,00	7 370,90	6 855,20	7 943,60	-9,66
Тернопільський	2 054,40	2 019,50	2 108,10	2 646,40	1 817,30	-11,54
Харківський	23 775,30	24 013,10	23 943,50	21 297,10	19 054,90	-19,85
Херсонський	5 157,80	5 224,90	5 373,00	5 096,50	1 271,10	-75,36
Хмельницький	1 808,70	1 727,30	1 630,00	1 540,50	1 595,60	-11,78
Черкаський	10 040,60	9 849,80	10 561,70	9 919,40	10 764,00	7,20
Чернівецький	955,60	1 017,70	1 106,40	1 258,20	1 456,50	52,42
Чернігівський	465,80	727,10	885,90	988,40	1 074,90	130,76

Джерело: [7].

Актуальним та ефективним є запропонований методичний підхід забезпечення кластерно-логістичного розвитку ринку послуг транспортних

систем в межах певних регіонів країни, що спрямований на реалізацію транспортного потенціалу України [14].

Сьогодні розвиток мультимодальних перевезень є найбільш перспективною технологією розбудови транспортної системи України, адже є основою для збільшення обсягів перевезень територією країни.

Мультимодальні перевезення – це вантажні перевезення двома або більше видами транспорту шляхом укладання одного контракту (з наскрізною тарифною ставкою) при повній відповідальності оператора мультимодальних перевезень [15, с. 71].

Мультимодальні перевезення є одним із головних трендів сучасної європейської транспортної політики. Обсяги зазначених перевезень (виражені у тонно-кілометрах) щороку зростають в середньому на 5%. У перспективі, згідно до ініціативи ЄС у напрямі розширення зовнішньоторговельних відносин з Україною та синхронізації взаємодії в межах транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), формується дев'ять мультимодальних коридорів у напрямку «схід-захід», «північ-південь» та діагональні. Це підтверджує перспективність розвитку цієї технології перевезень в Україні.

Основними перевагами мультимодальних перевезень є такі:

- доставка вантажів «від дверей до дверей»;
- прискорення митних та інших необхідних процедур;
- забезпечення схоронності перевезених вантажів;
- єдиний відповідальний суб'єкт за доставку вантажів;
- контроль за прямуванням вантажів;
- ефективне використання техніко-технологічних можливостей транспортних терміналів;
- складання оптимального маршруту транспортування вантажів;
- більша конкурентоспроможність за критерієм вартості перевезення (за рахунок встановлення єдиного наскрізного тарифу, мінімізації штрафів, строків та вартості зберігання);

- гнучке реагування на будь-які зміни ринку вантажоперевезень, врахування можливих ризиків тощо [16].

Сьогодні в Україні найбільш активно розвиваються мультимодальні перевезення вантажів з використанням морського, автомобільного та залізничного видів транспорту. Залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту поступово стає більш поширеним. Мультимодальні перевезення в Україні базуються на морських портах, а саме – Чорноморському, що оснащений мультимодальною (залізнично-паромною) термінальною площадкою, Одеському та Південному, що мають глибоководні підхідні канали і акваторію, а також розвинені термінальні потужності. Це надає змогу використовувати автомобільно-паромне та залізнично-морське транзитне сполучення, зокрема в рамках проекту «Вікінг». Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» поєднує транспортну інфраструктуру контейнерних та контрейлерних ліній Балтійського регіону з відповідною інфраструктурою Чорного, Середземного й Каспійського морів [11, с. 58].

Таким чином, вважаємо доцільним особливу увагу надати питанню розвитку саме морської транспортної інфраструктури.

Суттєвим фактором ефективного розвитку мультимодальних перевезень є наявність відповідної сучасної транспортної інфраструктури для забезпечення неперервного руху вантажів в межах мультимодального ланцюга.

Розглянемо другий компонент транспортної інфраструктури – термінал, що забезпечує взаємодію різних видів транспорту в процесі мультимодальних перевезень.

Термінал – це спеціальний комплекс інженерно-технічних споруд, призначений для взаємодії різних видів транспорту і виконання таких операцій, як приймання, накопичення, завантаження, вивантаження, тимчасове зберігання, сортування вантажів, комплектація та розукрупнення поставань [17, с. 34].

Термінал являє собою пункт, в якому одна транспортна мережа закінчується, а інша починається. Майже кожен маршрут перевезень має

вузлові пункти, де відбувається зміна виду транспорту. Термінал – це комплекс споруд, що забезпечує доступ до рухомого складу, що працює на певному шляху сполучення; забезпечує легку зміну рухомого складу, що працює на даному шляху або з іншими видами транспорту; полегшує об'єднання транспортних потоків [2, с. 56].

За величиною термінали можуть бути від простих придорожніх автобусних зупинок до великих комплексів головних портів. Важливим фактором успішного функціонування терміналу є його місце розташування. Термінали повинні бути розташовані в зручних місцях, добре доступних для пасажирів і доставки вантажів; вони повинні бути розміщені поблизу місць зосередження населення або концентрації навантаження і вивантаження.

Термінали всіх видів транспорту можна поділити на вантажні і пасажирські. Якщо пасажирські термінали повинні забезпечити необхідний рівень обслуговування, яке виконується для створення комфорту і зручностей пасажирів, то вантажні вимагають забезпечення завантаження і розвантаження транспортних засобів, сортування, складування вантажів, їх транспортування в межах терміналу.

Вантажним терміналом називається спеціальний комплекс споруд, технічні і технологічні пристрої, організаційно взаємопов'язані і призначені для виконання логістичних операцій, пов'язаних з прийомом, навантаженням-розвантаженням, зберіганням, сортуванням, вантажопереробкою різних партій вантажів, а також комерційно-інформаційним обслуговуванням вантажоодержувачів, перевізників та інших логістичних посередників в інтермодальних і мультимодальні перевезеннях.

Сьогодні термінали є не тільки пунктами нагромадження дрібних відправлень, вони грають роль великих вантажорозподільних центрів і баз постачання та перетворюються у все більш важливі ланки логістичних ланцюгів виробників.

Вантажний термінал може мати такі споруди: криті складські приміщення, відкриті складські майданчики для контейнерів, залізничні та

автомобільні під'їзні та внутрішні шляхи, службово-технічні і адміністративно-побутові будівлі, відкриті стоянки для автомобілів, криті гаражі та ремонтні майстерні, паливо-заправні і екіпірувальні пристрої для транспортних засобів, причали і пірси (у морського терміналу), митний пост, пристрої освітлення, пожежної та охоронної сигналізації та зв'язку тощо [18, с. 23].

Ми згодні з автором щодо наступної класифікації вантажних терміналів [18, с. 24]:

- за видами транспорту, які взаємодіють через вантажний термінал: залізнично-морський (ЗМ), залізнично-автомобільно-морський (ЗАМ), залізнично-автомобільний (ЗА), залізничний (З), автомобільний (А), залізнично-водний (ЗВ) тощо;

- за родом вантажів, що переробляються на терміналі: контейнерний термінал, термінал сипучих вантажів (вугілля, руда тощо; на морському транспорті склади сипучих вантажів називають балкерний терміналами - за назвою судів - балкерів, що перевозять сипучі вантажі), термінал рідких вантажів (наприклад, нафтовий термінал), термінал тарно-штучних (генеральних або сухих) вантажів;

- за організаційно-правовим статусом: самостійна юридична особа (комерційне або унітарне підприємство, акціонерне товариство тощо), структурний підрозділ транспортного або іншого, більш великого підприємства;

- по компоновці генерального плану та напрямками вантажопотоків: лінійні, поперечні, поздовжні, тупикові, кільцеві; за характером вантажопотоків: зовнішньоторговельні (з митним складом і митним оформленням вантажів) і для внутрішніх перевезень (без митного поста).

Аналіз законодавства України свідчить, що протягом тривалого часу на законодавчому рівні було відсутнє визначення транспортного терміналу. Це є негативним явищем, оскільки неоднокове тлумачення зазначеного терміну може призвести до таких несприятливих наслідків, як надання або ненадання

податкових пілг суб'єктам, що здійснюють експлуатацію транспортного терміналу [19, с. 400].

Згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» [20] «вантажний термінал – це комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, надання транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам».

Визначення терміну «морський термінал» вперше було надано у Розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року» [19, с. 400]. Згідно даного нормативно-правового акту морський термінал – це виробничо-перевантажувальний комплекс, який розташований на території морського порту або за її межами, але на території, що прилягає до акваторії порту, і включає інженерні споруди, підйомно-транспортне та інше устаткування, необхідне для забезпечення безпечної стоянки, навантаження-розвантаження суден і обслуговування пасажирів [21].

Законом України «Про морські порти України» [22], який започаткував реформування портової галузі країни, закріплено наступне визначення: «морський термінал – розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів».

Вважаємо доцільним сформулювати визначення терміналу таким чином: це складова транспортної інфраструктури, яка являє собою комплекс споруд, що знаходяться у державній, комунальній або приватній власності, основне призначення яких є перевезення та обслуговування пасажирів, перевезення вантажів, виконання вантажних та інших господарських робіт, забезпечуючи взаємодію різних видів транспорту [23, с.240].

Одним з актуальних питань у сфері синхронізації вантажопотоків є розвиток мультимодальних терміналів, організованих за принципом «сухого порту». Ця ідея запропонована закордонними фахівцями, її сенс полягає в тому, щоб розвантажити припортові території від великого скупчення вантажів. Контейнери залізницею відправляються вглиб країни, де проходять подальшу обробку, митне очищення і доставляються до місць призначення різними видами транспортних засобів.

Традиційно «сухі порти» (тилова інфраструктура морських портів) формують стивідорні компанії з метою збільшення переробної спроможності власної «причальної стінки». При цьому «сухі порти» є елементом єдиного з морським портом технологічного процесу, при якому морський порт здійснює функції виключно навантаження-розвантаження морських судів, всі інші операції з вантажами (зберігання, митне оформлення, накопичення суднових партій, дистрибуція тощо) здійснюються на тикових терміналах. При впровадженні технології «термінал – припортова станція – порт» рух вагонопотоків на ділянці здійснюється через термінал безпосередньо в порт, минаючи припортову станцію [18, с. 25]

Вважаємо доцільним класифікувати об'єкти транспортної інфраструктури, а саме – шляхи сполучення та транспортні термінали в залежності від виду транспорту (табл. 1.5).

Судноплавний шлюз відносимо до шляхів сполучення, адже це гідротехнічна споруда на водних шляхах для забезпечення переходу судів на плаву з одного водного об'єкта (б'єфу) в інший з різними рівнями води в них за допомогою наповнення або спорожнення камери з вирівнюванням в ній рівня води з рівнем верхнього або нижнього б'єфов [23].

Аналіз законодавчої бази України та робіт науковців дозволяє зробити певні узагальнення щодо змісту транспортної інфраструктури, а також виявити спільні риси та характеристики.

По-перше, транспортна інфраструктура – це нерухомі об'єкти транспорту, тобто це сукупність стаціонарних (імобільних) транспортних споруд. По-

друге, транспортна інфраструктура забезпечує роботу рухомого складу в транспортній системі. По-третє, транспортна інфраструктура забезпечує взаємодію різних видів транспорту щодо перевезення вантажів та пасажирів, зокрема, на засадах мультимодальності.

Таблиця 1.5

Класифікація об'єктів транспортної інфраструктури

Вид транспорту	Транспортна інфраструктура	
	Шляхи сполучення	Термінали
Автомобільний	Автомобільні дороги, магістралі, естакади, мости, тунелі	Будівлі автотранспортної служби (вантажні та пасажирські автостанції, контрольно-диспетчерські служби, станції технічного обслуговування рухомого складу) та будівлі дорожньої служби (будівлі управління доріг, дорожніх дільниць), автопорт (вантажний термінал)
Залізничний	Залізничні колії, під'їдні колії, мости, тунелі	Залізнична станція, депо
Водний	Канали, шлюзи	Морський термінал, річний термінал
Повітряний	Місця зльоту та посадки	Аеропорт, аеродром
Трубопровідний	Трубопровід	Резервуарні парки, компресорні та газорозподільні станції, станції підземного зберігання газу

Джерело: систематизовано автором.

Таким чином, визначимо поняття транспортної інфраструктури як комплекс стаціонарних (імобільних) інженерних транспортних споруд, що забезпечують роботу рухомого складу в транспортній системі та взаємодію різних видів транспорту та виконання вантажних робіт, господарських робіт з вантажами, обслуговування транспортних засобів та пасажирів за допомогою транспортних терміналів та шляхів сполучення [24, с. 242].

З метою аналізу стану, проблем та перспектив розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення України нами проведено SWOT-аналіз, за

допомогою якого можливо збалансувати вплив наявних переваг і недоліків із врахуванням сприятливих можливостей і загроз. SWOT-аналіз є одним із ефективних інструментів стратегічного аналізу, на основі результатів якого стає можливим виробити пріоритети розвитку інфраструктури з урахуванням можливих ризиків, а також в частині стратегії протидії негативним факторам. SWOT-аналіз є начальним етапом стратегічного планування. Результати аналізу водної транспортної інфраструктури наведені в табл. 1.6. SWOT-аналіз автомобільної, залізничної та авіаційної інфраструктури представлено в додатку Б [25, 26, 27, 28].

Особливість процесу розвитку транспортної інфраструктури полягає в тому, що держава має брати активну участь в їх модернізації. Розвиток транспортної галузі має передбачати пошук ефективного співвідношення між державним, корпоративним, муніципальним та приватним капіталом в оновленні терміналів та шляхів сполучення [29, с. 54].

Інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування досягають в Україні тільки 2 % ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3 % (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33 % ВВП, в ЄС – 1,1 % [30, с. 46]. Протягом останніх 7 років в усі види національної транспортної інфраструктури України було вкладено приблизно 15–16 млрд євро, тобто 1,5–2,2 млрд. євро щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні оцінюються у 4,5 млрд. євро [31, с. 84].

План виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [32] передбачає пріоритетні проекти з розвитку транспортної інфраструктури для кожного регіону. Міністерством Інфраструктури України на бюджетні програми планується використати 1,36 млрд грн таким шляхом: 758 138,2 тис. грн.. – на впровадження транспортної стратегії України; 10 571,4 тис. грн – на реалізацію інфраструктурних проектів; 39 039,7 тис. грн.. – на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі проведення днопоглиблювальних робіт тощо [9].

Від рівня розвитку національної транспортної інфраструктури значно залежить стан економіки України. За рахунок будівництва доріг, в тому числі міжнародних трас стає можливим наростити вантажо- і пасажиропотік через Україну, забезпечить збільшення надходжень до державного бюджету, а також зростання річного ВВП на 3-4% [9].

Таблиця 1.6

SWOT-аналіз водної транспортної інфраструктури

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - Географічне розташування – вихід до Чорного та Азовського морів, наявність 3 судноплавних річок; - проведення систематичного днопоглиблення; - наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів; - чинна нормативно-правова база щодо можливості залучення приватних інвестицій в портову інфраструктуру; - близьке розташування морських портів та центрів споживання і виробництва продукції й формування масових вантажів; - кваліфікована робоча сила та управлінський персонал з багаторічним досвідом. 	<ul style="list-style-type: none"> - знос основних засобів (понад 70%) Незадовільним є технічний стан портових споруд і обладнання – причального фронту (термін експлуатації 67% причалів – 35–40 років і більше); - недостатня пропускна спроможність припортових станцій і автодоріг; - недостатня ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей (приблизно 50% від загальної пропускної здатності всіх портів); - недостатній рівень глибин акваторії морських портів та підхідних каналів; - повільна обробки вантажів у портах; - недостатній рівень інвестицій в оновлення портових терміналів; - високі ставки портових зборів; - негнучкість тарифної політики; - кліматично обмежений час проходу по річці Дніпро.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - підвищення завантаженості морських портів та реалізація транзитного потенціалу; - модернізація та створення нових потужностей, синхронізована із розвитком під'їзних шляхів до морських портів; - прискорення митного та інших видів контролю; - впровадження нової методики розрахунку портових зборів; - реалізація проектів державно-приватного партнерства; - розробка генерального плану розвитку морських портів на засадах мультимодальності, враховуючи розвиток акваторій, автомобільних доріг та залізниць; - впровадження інноваційних рішень; - розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - монополізація ринку окремими портовими операторами; - тотальна приватизація; - корупція при реалізація проектів державно-приватного партнерства; - нецільове використання портових зборів; - зменшення вантажопотоків через високу конкуренцію з боку морських портів інших країн Чорного моря; - зменшення вантажопотоків через бойові дії у Азовському регіоні.

Джерело: : розроблено автором.

Проведений аналіз свідчить, що транспортна система – це велика за обсягами та різноманіттям споруд система, яка потребує уваги не лише з боку працюючих там осіб. Необхідності набуває і наукове обґрунтування принципів, важелів та організаційно-економічних механізмів її розвитку. Тому нами проведено аналіз наукових напрацювань щодо теоретичних та практичних аспектів функціонування й розвитку транспортної інфраструктури України. Ці питання широко розглянуто у працях вітчизняних учених, таких як Бондар Н.М., Бузько І.Р., Дем'янченко А.Г., Заблодська І.В., Зеленко О.О., Ільченко С.В., Кібік О.М., Котлубай О.М., Никифорок О.І., Примачов М.Т., Сотниченко Л.Л., Хорошилова І.О., Шемаєв В.В., Ширяєва Л.В. і багатьох інших.

У монографії Ільченко С.В. «Україна в світовій транспортній системі: перспективи функціонування і розвитку» [27] представлений комплексний підхід до вирішення проблем ефективного функціонування всіх підсистем транспортної галузі. Досліджено техніко-економічний стан об'єктів інфраструктури підприємств транспорту та шляхи їх розвитку. Обґрунтовано базові напрями реструктуризації морських портів. Проте, питання організаційно-економічного розвитку транспортних терміналів потребує подальшого дослідження.

Бондар Н.М. в монографії «Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства» [33] обґрунтовує теоретико-методологічні засади розвитку транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства (ДПП). Представлені пропозиції щодо удосконалення законодавчо-нормативної бази реалізації ДПП в Україні. Автором досліджено світову практику реалізації застосування державно-приватного партнерства у реалізації транспортних інфраструктурних проєктів, а також економічні, правові та організаційні передумови їх реалізації на засадах державно-приватного партнерства в Україні. Автором розроблено методологічний підхід та математичний інструментарій побудови моделі

механізму державо-приватного партнерства у реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури.

І.В. Заблудська, І.Р. Бузько, О.О. Зеленко, І.О. Хорошилова в монографії «Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону» [28] визначають системні проблеми розвитку транспортної галузі України й обґрунтовують стратегічні напрями її розвитку. Обґрунтовано послідовність дій щодо застосування логістичного підходу. Авторами розроблено принципові підходи до розвитку транспортної системи старопромислових регіонів в контексті інфраструктурного забезпечення. Невирішеним є питання розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

У монографії Сотниченко Л. Л. «Управління розвитком інфраструктурного забезпечення конкурентоспроможності регіону: теорія, методологія, практика» [34] розроблено модель системи управління регіональною інфраструктурою. Обґрунтовано науково-методичні основи формування сучасних систем управління інфраструктурним забезпеченням регіону на основі системно-інтеграційного підходу. Сформовано методичний підхід щодо процедури прогнозування розвитку регіональної інфраструктури відповідно до визначення характеру виявлених тенденцій в галузі.

Шемаєв В.В. у монографії «Теоретико-методологічні засади та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки України» [35] сформував концептуальні засади забезпечення національної економічної безпеки у сфері транспортної інфраструктури та визначив стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури України, враховуючи гібридні загрози та виклики. Запропоновано наукові засади та пріоритетні напрями розвитку транспортної інфраструктури. Подальшого розвитку потребує інституціональне забезпечення розвитку транспортної інфраструктури.

В монографії «Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки» за редакцією О.І. Никифорок [11] визначені зовнішні пріоритети розвитку національної транспортної галузі, досліджено політику

лібералізації та процеси європеїзації. Зазначена доцільність забезпечення реалізації нової ефективної транспортної політики. Подальшого дослідження вимагає питання вдосконалення системи державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури України.

Овчар П.А. [36] розробив теоретико-методологічні та прикладні засади регулювання розвитку автотранспортної галузі в умовах трансформаційних змін в національній економіці. Запропоновано інноваційний підхід до розвитку автотранспортної інфраструктури - нові підходи до розбудови мережі доріг, забезпечення якості їх покриття, впровадження інтелектуальних транспортних систем. Досліджено застосування концесії з метою розбудови мережі і покращення якості автомобільних доріг, об'єктів придорожньої інфраструктури.

У дисертації Шиба О.А. [37] досліджує взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням держав-членів ЄС та розробляє три сценарії інвестування в транспортну інфраструктуру України. У роботі проведено аналіз теоретичних та емпіричних підходів, який показав, що інфраструктурний капітал впливає на зростання ВВП.

Варто відзначити, що, незважаючи на відносно невеликі обсяги вантажообігу та пасажироперевезень морським та річковим транспортом, питання розвитку морської транспортної інфраструктури є вкрай актуальним напрямом наукових досліджень для науковців України. Це зумовлено тим, що Україна – це морська держава, яка має вихід до світових морських коридорів, що забезпечує ефективне транскордонне співробітництво, підвищує мобільність бізнес-одиниць та фізичних осіб. Тому дослідженню проблем та перспектив розвитку морської галузі України присвячено низку наукових праць [24-27, 38-45]. Лише за останні роки можна визначити такі фундаментальні дослідження:

В монографії «Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі» Дем'янченко А.Г. [26] проводить оцінку ефективності діяльності морських портів. Висвітлено питання

формування інвестиційної політики розвитку морських портів та перспективи розвитку інфраструктури. Запропоновано застосування концепції державно-приватного партнерства до вдосконалення управління портовою галуззю.

У монографії «Методологія функціонування логістичних центрів на базі морських торговельних портів України» Ширяєва Л.В. [38] досліджує методологічні основи функціонування логістичних центрів, створених на базі морських торговельних портів на сучасному етапі розвитку портового господарства та інфраструктури. Удосконалено методичні підходи до формування організаційно-функціональної структури логістичного центру на базі морського порту.

Кібік О. М. в монографії «Теорія та методологія ціноутворення в морських торговельних портах» [39] досліджує теоретичні основи та методологію ціноутворення в портовій сфері. Розглянуто процес прийняття цінових рішень, визначено їх вплив на конкурентоспроможність підприємств цієї галузі. Висвітлено проблеми стягнення портових зборів. Подальшого дослідження вимагає питання вдосконалення методики розрахунку портових зборів.

У монографії «Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти)» за редакцією Кібік, О. М., Подцерковного О.П. [40] досліджуються організаційно-правові передумови сталого розвитку морегосподарського комплексу України, в тому числі портової інфраструктури. Авторами досліджено правові засади стимулювання інвестицій із використанням концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах.

У результаті проведених досліджень Ільченко С.В [41] вперше розробила концептуальні положення щодо формування і вибору альтернатив інституціонального реформування морських портів. В роботі набуло подальшого розвитку обґрунтування сильних та слабких сторін кожної моделі порту, механізмів державного регулювання портової діяльності в умовах реформування.

Кравченко В.Г. [42] розробив методикау організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортного терміналу, що враховує внутрішні і зовнішні фактори функціонування і розвитку транспортного терміналу. Методика може бути використана при необхідності прийняття управлінських рішень щодо стратегії розвитку транспортного терміналу.

В дисертаційній роботі Ненно І.М. [25] запропоновано методичний підхід до управління ризиками при реалізації політики розвитку потенціалу морських портів з визначенням відповідних джерел виникнення ризиків, проявів та наслідків їх настання, методів управління, критеріями їх оцінювання. Удосконалено класифікацію передумов розвитку морської портової галузі. Дістали подальшого розвитку бачення інституціонального забезпечення реалізації бізнес-моделей морських портів та розвитку інфраструктури портів.

Розроблені в дисертації Козеренко І.А. [43] теоретичні положення сприяють формуванню умов для підвищення економічної ефективності функціонування морських торговельних портів України та розвитку інфраструктури портів шляхом інтеграції їх діяльності в логістичний центр.

В дисертації Степанової К.В. [44] удосконалено системно-секторальну оцінку тенденцій та потенціалу розвитку морегосподарського комплексу України з урахуванням потенціалу захисту економічної діяльності на морі. Удосконалено методологічні та методичні підходи до аналізу національних і регіональних морегосподарських інтересів та морських викликів, що дає можливість розв'язання завдань реалізації політики розвитку портової інфраструктури та морегосподарської діяльності в цілому

В монографії за редакцією Котлубая О.М. «Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України» [45] висвітлено основні проблеми інституціональних перетворень, необхідних для ефективного функціонування національного транспортного комплексу. Досліджено питання інфраструктурного забезпечення транспортного комплексу та передумови його розвитку в сучасних умовах. Запропоновано механізм інвестиційного

забезпечення розвитку портової інфраструктури та морського транспорту в цілому.

Відтак, дослідження проблем та перспектив розвитку національної транспортної інфраструктури, формування механізмів їх розвитку є актуальною темою багатьох наукових досліджень. Проведений аналіз стану об'єктів інфраструктури, а також узагальнення наукової думки щодо теоретико-прикладного забезпечення цих процесів, дозволили визначити основні детермінанти розвитку шляхів сполучення та транспортних терміналів України (додаток В).

Усі означені детермінанти виокремлюють умови, в яких відбувається розвиток національної транспортної інфраструктури та фокусують чинники, що впливають на цей розвиток.

Означені детермінанти поділено на три групи впливу:

- відносно сталі – це такі, що діють протягом тривалого часу та потребують суттєвих часових інтервалів для зміни. Ці детермінанти сформовані на підставі аналізу та узагальнення інституціональних критеріїв розвитку, а саме: чинної законодавчої бази, системи державного управління та політики щодо розвитку національної транспортної інфраструктури, географічні умови тощо;

- змінні – це такі, що досить швидко можуть змінюватися під впливом міжнародних, національних та локальних подій та тенденцій. Вони в свою чергу поділено на міжнародні, національні та локальні. Ці детермінанти сформовано, спираючись на критерії, визначені в ході аналізу зовнішнього середовища та правової бази на макро-, мезо- та мікрорівнях розвитку транспортних систем. До цих детермінант віднесено попит на транспортні послуги на різних рівнях національної економіки та регіонів, особливості ціноутворення та податкової політики, інвестиційний клімат тощо.

- ймовірнісні детермінанти – це ті, що можуть виникати чи зникати під впливом певних обставин. Ці детермінанти можна дослідити в ході аналізу конкурентного середовища та його змін в динаміці, а також з урахуванням змін

тенденцій наукових досліджень. Критеріями вибору складових ймовірнісних детермінант є наявний стан розвитку транспортних систем в частині факторів дисконтування, геополітичних трендів, макроекономічних криз тощо. До ймовірнісних детермінант віднесено ризики, кризові явища, зміни туристичних потоків, економічні та політичні санкції тощо [29, с. 51].

Безпосередньої уваги потребує морська транспортна інфраструктура, оскільки вона є основою для мультимодальних перевезень. Актуальності набуває вирішення наукового та прикладного завдання формування організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення як визначальних елементів інфраструктури транспортних систем України. Цей аспект й обумовив обрання теми цього дисертаційного дослідження.

Оскільки більшість об'єктів транспортної інфраструктури знаходяться у державній власності, логіка дослідження вимагає, перш за все, дослідити питання державного регулювання її розвитку.

1.2. Визначення сутності державного управління у напрямі розвитку транспортної інфраструктури України

Згідно до Указу Президента України «Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні» [46] система державного управління є складним поняттям, складовими елементами якого є суб'єкти управління, об'єкти управління та управлінська діяльність (процес).

Система державного управління являє собою сукупність суб'єктів державного управління, що взаємодіють між собою та навколишнім середовищем. Система державного управління є системою правових норм, які є основою діяльності органів виконавчої влади.

Систему державного управління складають системи вироблення та ухвалення управлінських рішень органами виконавчої влади; системи виконання зазначених рішень; системи контролю за їх виконанням [47].

Існує два підходи до тлумачення змісту системи державного управління: європейський (вузький) та американський (широкий). Це пов'язано зі складністю досліджуваного явища, яке може розглядатися водночас в декількох науково-теоретичних площинах. Такий плюралізм у науці свідчить про недостатній рівень розробки проблем державного управління.

Прихильники «вузького» розуміння державного управління дотримуються такого визначення: державне управління – це діяльність держави, що здійснюється органами виконавчого апарату [48, с. 8]. Тобто, згідно європейського (вузького) підходу відбувається ототожнення сфери державного управління і виконавчої влади всіх рівнів.

Американське тлумачення системи державної влади вдало передано у визначенні М. Данількевича, який зазначає, що в широкому сенсі державне управління здійснюється органами всіх гілок влади [49, с. 20].

Узагальнимо різницю між зазначеними підходами через зміст двох невід'ємних складових системи державного управління – суб'єкта та об'єкта (табл. 1.7), базуючись на тому, що об'єктом управління може бути й суб'єкт управління у разі його перебування на нижчому ступені ієрархії управління [50, с. 45-46], а суб'єктом управління – система, що управляє, тобто наділена державно-владними повноваженнями і компетенцією [41, с. 239].

Проведений аналіз довів, що головною відмінністю американського усвідомлення сутності системи державного управління є більша демократизація процесів, прозорість та відкритість. Відтак, на наш погляд, американський підхід є більш прийнятним для України, зважаючи саме на можливість контролю та суспільного нагляду за процесами регулювання [52, с. 502-503].

Розглянемо основні аспекти державного управління транспортних систем в Україні. Згідно чинному законодавству, воно здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень.

В системі виконавчої влади вищим органом загальної компетенції є Кабінет Міністрів України. Приймає постанови, на основі яких забезпечує загальне керівництво усіма видами транспорту.

Таблиця 1.7

Європейський (вузький) та американський (широкий) підходи до тлумачення змісту системи державного управління

№ з/п	Європейський (вузький) підхід	Американський (широкий) підхід
Суб'єкт	Органи державної влади (центральні органи виконавчої влади (уряд, міністерства), місцеві органи виконавчої влади (державні адміністрації, управління, департаменти); керівний склад зазначених органів (посадові особи; державні службовці особи, які наділені державно-владними повноваженнями).	Всі органи і керівники трьох гілок влади – законодавчої, виконавчої, судової
Об'єкт	Підпорядковані органи виконавчої влади, державні установи, організації і підприємства, підвідомчі органам виконавчої влади. Сектори державного управління, галузі промисловості, система, на яку спрямовується владний вплив суб'єктів управління.	Все суспільство, всі сфери, галузі та відносини
Управлінські відносини	Це відносини у сфері державного управління, що виникають у процесі цілеспрямованого впливу суб'єкта управління на об'єкт управління з метою реалізації закріплених функцій державного управління. Вони можуть бути: <ul style="list-style-type: none"> - формальними (субординації); - неформальними (координації); - галузевими (відносини в межах однієї галузі); - міжгалузевими (між органами різних галузей); - територіальними (у межах одного регіону); - міжрегіональними (між органами різних регіонів); - територіально-галузевими. 	

Джерело: систематизовано автором на основі [51].

В Україні домінує європейський підхід щодо системи державного управління. Суб'єкти державного управління транспортною інфраструктурою представлені на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Суб'єкти державного управління транспортної інфраструктури

Джерело: систематизовано автором.

Основними завданнями держави з розвитку національної транспортної інфраструктури є: створення правових умов її подальшого розвитку; формування державних стратегій та програм з її розвитку; забезпечення відповідності транспортної інфраструктури міжнародним стандартам; контроль за утриманням транспортних терміналів та шляхів сполучення у належному технічно-експлуатаційному стані; впровадження інноваційних рішень та новітніх технологій; створення ефективного механізму залучення інвестицій; проведення виваженої тарифно-цінової та дивідендної політики тощо.

Основні функції державного управління на транспорті:

1. Правове забезпечення діяльності транспортної системи (Закони, Розпорядження, Накази, Статути, Положення, Правила перевезень, договори, інструкції, ліцензування окремих видів транспортної діяльності).

2. Забезпечення ефективної та безпечної експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури (координація роботи всіх видів транспорту в межах транспортних терміналів, контроль за навантаженням на шляхи сполучення, проведення своєчасного ремонту, впровадження інновацій).

3. Фінансово-економічна діяльність (управління майном, тарифна політика).

4. Соціальний розвиток, охорона навколишнього середовища (підвищення кваліфікації кадрів, безпека умов праці, соціальний захист, екологічні норми).

5. Адміністративно-політична діяльність (розвиток єдиної транспортної системи, профілактика і попередження правопорушень, захист державних таємниць) [28, с. 17-18].

6. Контроль за процесами та результатами розвитку транспортної інфраструктури. Контроль перебуває в тісному зв'язку з іншими функціями регулювання й призначений для оцінки відповідності здійснення цих функцій встановленим завданням. Державний контроль забезпечує конкретність управління й здійснення його відповідно до прийнятих рішень. За допомогою контролю суб'єкт управління отримує інформацію про результати діяльності, а

також про ті помилки та зміни ситуації, що можуть призвести до невиконання поставлених завдань чи отримання зовсім інших результатів. Таким чином, делегування все більших повноважень нижчим органам управління вимагає посиленого контролю з боку центральних органів влади.

Вважаємо, що державний контроль – це одна з найважливіших функцій, що дозволяє:

- порівняти фактичний стан розвитку транспортної інфраструктури з вимогами та встановленими планами;
- виявити недоліки, помилки та попередити їх;
- проводити своєчасне корегування управлінських рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури;
- оцінити відповідність здійснення інших функцій регулювання завданням, що були встановлені.

Контроль стає можливим завдяки наявності суб'єкта і об'єкта регулювання та взаємозв'язку між ними. Суб'єктами державного контролю виступають органи державної влади, органи місцевого самоврядування, структурні підрозділи зазначених органів тощо. Об'єктами контролю є: стратегії, цілі, завдання тощо. Тоді взаємопов'язана сукупність контролюючого суб'єкта, контрольних дій і контрольованого об'єкта сформує організаційну систему контролю. Де, контроль як тип відносин, визначає ставлення суб'єкта до власної діяльності або до діяльності інших суб'єктів з точки зору дотримання певних норм. За допомогою контролю суб'єкт регулювання буде отримувати інформацію для коригування управлінської діяльності. Вважаємо за доцільне процес контролю визначити як діяльність об'єднаних у певну структуру суб'єктів контролю, спрямовану на досягнення управлінських цілей та засновану на використанні принципів, типів, методів і технологій контролю.

Аналіз світового досвіду щодо реалізації державного контролю роботи транспорту дає підстави стверджувати, що державний контроль та його розвиток у різних формах існує в кожній країні. Він сприяє уникненню значної частини проблем соціально-економічного характеру, пов'язаних з

пристосуванням транспорту, як галузі, до роботи в умовах глобальної інтеграції.

Варто відзначити, що державний контроль за реалізацією Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [32] дасть змогу:

- модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування;
- задовольнити потребу національної економіки і населення в перевезеннях, підвищити якість та доступність транспортних послуг;
- забезпечити своєчасність доставки вантажів;
- удосконалити систему управління галуззю транспорту;
- збільшити пропускну спроможність транспортної мережі;
- підвищити рівень безпеки на транспорті;
- прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Відзначимо, що першорядним інструментом державного управління є чинна законодавча база, зокрема, закони, що визначають діяльність певної сфери економічної діяльності національної економіки. Тому доцільно проаналізувати основні нормативно-правові акти щодо розвитку транспортної інфраструктури України.

Законодавство, яке нормує умови функціонування та розвитку транспортної інфраструктури ґрунтується на Конституції України [53], як основному джерелі права, та складається з Цивільного кодексу України [54], Господарського кодексу України [55], Бюджетного кодексу України [56], Податкового кодексу України [57], Земельного кодексу України [58], Водного кодексу України [59], Повітряного кодексу України [60], Кодексу торговельного мореплавства України [61], законів України «Про транспорт» [4], «Про морські порти України» [22], «Про залізничний транспорт» [62], «Про автомобільні дороги» [63], «Про автомобільний транспорт» [20], «Про

трубопровідний транспорт» [64], «Про приватизацію державного і комунального майна» [65] та інших нормативно-правових актів.

Проведений аналіз законодавства України дозволів визначити, що у чинному законодавстві відсутні обмеження щодо форми власності на транспортні термінали (окрім стратегічних об'єктів). Проте, першій складовій транспортної інфраструктури – шляху сполучення, присутні такі риси, як загальнодержавне, господарське, оборонне значення. Тому шляхи сполучення всіх видів транспорту (за виключенням відомчих автомобільних доріг, автомобільних доріг на приватних територіях, промислового трубопровідного транспорту) знаходяться виключно у державній власності та не підлягають приватизації.

Зосередимо детальну увагу на вивченні законодавчого регулювання розвитку морських та річкових інфраструктурних об'єктів.

Закон України «Про морські порти України» [22] набув чинності з 13 червня 2013 р. та започаткував реформування портової галузі України. В пояснювальній записці до законопроекту Міністерство інфраструктури відмітило, що закон «не лише встановлює нові правила поведінки суб'єктів портової діяльності, але і визначає конкретні заходи по реформуванню портової галузі України», має на меті регулювання стосунків, «пов'язаних з господарською діяльністю в морських портах України шляхом законодавчого закріплення правових, економічних і організаційних основ функціонування і реформування портової галузі України».

Законом встановлено, що майно, яке використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Тобто норми Закону скасовують державну монополію в портовій галузі та передбачають можливість роздержавлення об'єктів портової інфраструктури.

Відповідно ст. 25 Закону [22] «об'єктами приватизації морських портів є єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, утворених у процесі реорганізації на базі цехів,

виробництв, діляниць, інших підрозділів державних підприємств – морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначеного для їх діяльності». Стратегічні об'єкти портової інфраструктури (об'єкти портової інфраструктури загального користування, гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання тощо) не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб.

Ст. 25 Закону [22] встановлює, що єдині майнові комплекси державних підприємств та 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних засадах. Певні застереження проти цієї норми закону висловлює професор О. П. Подцерковний, оскільки зі змісту цієї норми виходить, що якщо приватизується 99% акцій статутного капіталу, то це вже не є перешкодою для неконкурентного способу приватизації [66, с. 408].

Позитивною стороною Закону є закріплення положень щодо договірної розмаїття у сфері портового господарства. Законом передбачено перелік договорів, на підставі яких суб'єкти господарювання можуть здійснювати діяльність, використовуючи об'єкти портового майна. До таких договорів відноситься оренда, спільна діяльність і концесія. Цей перелік не є вичерпним, тому можна використати інші організаційно-правові форми в межах законодавства [67, с. 75].

Законом України «Про морські порти України» [22] також проведена адміністративна реформа портової галузі. До червня 2013 року структура управління морськими портами в Україні була стандартною для країн пострадянського простору. Порти були державними установами і мали монополію на надання портових послуг. Нова схема порту управління привела до поділу адміністративних та господарських функцій.

Даним законом [22] було створено новий орган АМПУ – державне підприємство, яке забезпечує функціонування морських портів, утримання та

використання портової інфраструктури державної власності, виконання інших завдань безпосередньо і через свої філії, які сформовані в кожному морському порту (адміністрація морського порту).

На думку експертів, Україна запізнилася з прийняттям закону як мінімум на 5, а можливо й на всі 15 років. Але ніхто не заперечує важливість та необхідність прийняття даного Закону [66, с. 222].

Однак, вченими та законодавцями виявлені слабкі сторони Закону. Зокрема, у пояснювальній записці до законопроекту було зазначено такі проблеми Закону про морські порти:

- недосконала схема поділу державного майна, повноважень та функцій між Адміністрацією морських портів України та державними підприємствами значно варіюється у різних портах;

- значний дисбаланс розподілу майна, при якому більшість боргів та зобов'язань зосереджуються у державного підприємства, а більшість активів – у АМПУ;

- дублювання всіх функцій філій АМПУ і державних портових операторів, оскільки в кожному порті створюється дві диспетчерські служби, два юридичні відділи, два відділи бухгалтерського обліку, дві технічні служби тощо;

- неефективність імплементації основних засад та важелів реформи портової галузі, що відбувається;

- надмірна централізація управління у сфері портового господарства і зміна правового статусу морських портів [40, с. 39];

- недосконалість правової природи зводу звичаїв морського порту та інших документів.

Отже, проаналізувавши Закон України «Про морські порти України» [22] необхідно відмітити доцільність його прийняття, але зазначенні недоліки Закону є причиною його невисокої ефективності. Тобто Закон потребує доопрацювання.

Сьогодні розроблена та реалізується Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [32], яка визначає прогнози щодо вантажопотоків, основні напрями та шляхи розвитку портової галузі в цілому. В Стратегії констатовано, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій. В Україні мультимодальні перевезення вантажів займають не більше 0,5 відсотка транспортного ринку. В розвинутих державах зазначений показник є вищим приблизно у 20-30 разів. Транспортна система України є частиною Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), проте відзначається низький рівень її інтегрованості та загальне техніко-технологічне відставання [68].

Вагоме місце у Стратегії приділено питанням децентралізації влади у сфері управління транспортом. Автором проаналізовано чинні моделі децентралізації, наведені в табл. 1.8, узагальнення яких запропоновано за критеріями розподілу функцій.

Перша модель є прикладом практично централізованого регіонального управління, тобто саме уряд є відповідальним органом за формування регіональної економічної політики держави, роль регіональних органів влади незначна.

Друга модель демонструє неконцентроване регіональне управління. Так, центральний уряд частково бере участь у призначенні регіональних органів влади, що є відповідальними за реалізацію економічної політики. В даній моделі регіональна економічна політика здатна більш точно враховувати регіональні потреби. Однак зберігається принцип субординації в межах вертикалі влади, тобто центральний уряд зберігає за собою функцію контролю.

Третя модель – це модель федеративного устрою, що означає конституційне закріплення зосередження влади на регіональному рівні. Україна є унітарною державою, тому ця модель не застосовується.

Дослідження автора призвели до висновку, що на сьогоднішній день Україна знаходиться на шляху між першою та другою схемами взаємодії уряду та регіональних органів влади. Розширюються повноваження місцевих органів

влади, збільшується самостійність в прийнятті рішень, що повинно привести до підвищення ефективності управління на регіональному рівні. Завершенням цього процесу є здійснення адміністративної реформи в Україні [69]. Один з розділів децентралізації в Україні стосується сфери транспортної інфраструктури.

Таблиця 1.8

Моделі розподілу центральних та регіональних функцій управління

	Функції центрального уряду	Функції регіональних урядів
1 модель	<ol style="list-style-type: none"> 1. Формування регіональної політики для держави; 2. Призначення органів регіонального управління; 3. Контроль за виконанням рішень регіональних органів влади. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Реалізація затвердженої урядом регіональної політики
2 модель	<ol style="list-style-type: none"> 1. Формування основних напрямків економічної політики; 2. Призначення органів регіонального управління (частково); 3. Контроль за регіональними органами влади; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Формування та реалізація регіональної економічної політики на основі її загальнодержавних напрямків; 2. Відповідальність за здійснення економічної політики перед центральним урядом;
3 модель	<ol style="list-style-type: none"> 1. Координація дій регіональних урядів; 2. Формування загальнонаціональних програм розвитку 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Конституційно закріплена влада та відповідальність; 2. Вибирається населенням регіону.

Джерело: систематизовано автором на основі [67].

Згідно з реформою децентралізації в сфері транспортної інфраструктури до повноважень Обласних державних адміністрацій будуть належати такі повноваження: управління, регулювання, формування державної політики з питань будівництва, реконструкції, ремонту, забезпечення фінансування та розвитку мережі тощо.

На місцевому рівні Ради об'єднаних територіальних громад (ОТГ) будуть здійснювати такі функції управління, забезпечення бюджетної автономії та умов для фінансової самостійності бюджету, надання пропозицій щодо

формування державної політики з питань розвитку, організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання шляхів сполучення.

В процесі здійснення реформи децентралізації доцільно забезпечити чітке розмежування функцій центральних та місцевих органів виконавчої влади, а також органів місцевого самоврядування.

Аналітичні матеріали свідчать [69-70], що на сьогоднішній день реформа децентралізації найбільш ефективно реалізується у сфері автомобільного транспорту. Проте, актуальність реформи зберігається і в інших видах транспорту, зокрема, водного. Фахівці вважають [70], що перехід до децентралізованої системи управління морськими портами є необхідним, проте на сьогодні це зробити неможливо через низку невирішених проблем, до яких варто віднести:

- невизначеність меж портів;
- відсутність на законодавчому рівні механізму участі портів у фінансуванні розвитку інфраструктури припортових міст;
- неналагодженість взаємодії між органами місцевого самоврядування та керівництвом портів;
- часта зміна керівників портів, що унеможливує забезпечення якісної роботи портів на довгостроковій основі, налагодження тісних стосунків із місцевою владою;
- нівелювання ролі портових зборів через те, що не відбувається фінансова підтримка діяльності портів з боку держави; не розвиваються порти та не використовуються в повній мірі їх потужності для збільшення вантажопотоку;
- відсутність стратегічного бачення розвитку морських портів України.

АМПУ запропонувала механізм фінансової підтримки припортових територій – надання місцевим бюджетам субвенції, загальний розмір яких формуватиметься шляхом відрахування 15% чистого прибутку порту. Над розробкою чіткого та прозорого механізму розподілу субвенцій між

припортовими територіями наразі проводиться активна робота, до якої долучатиметься Асоціація міст України.

Значною проблемою була відсутність удосконаленої нормативно-правової бази на річковому транспорті. Підготовка і обговорення проекту Закону «Про внутрішній водний транспорт» активізувалась навесні 2015 року і викликала значний суспільний резонанс. Лише у грудні 2020 року було прийнято Закон [71], що врегульовує функціонування та розвиток внутрішнього водного транспорту в цілому та його інфраструктури, зокрема.

Включення внутрішнього водного транспорту в систему мультимодальних перевезень дозволить: скоротити загальні витрати за рахунок того, що транспортування вантажів суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами України та портами Чорного моря можливо без додаткового перевантаження; здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи на необладнаному березі; знизити навантаження на автомобільний та залізничний транспорт; скоротити шкідливі викиди в атмосферу [72, с.30].

Проте, окрім вищевикладених перспектив спостерігаються негативні фактори, що перешкоджають збільшенню обсягів перевезень річковим транспортом. Перш за все, це застаріла портова інфраструктура, недостатнє фінансування терміналів та внутрішніх водних шляхів.

За роки незалежності України відбулося скорочення довжини річкових шляхів майже в два рази та значне замулювання дна. Глибини внутрішніх водних шляхів українських річок не відповідають умовам та вимогам безпеки судноплавства. Уже декілька років ведеться дискусія між учасниками ринку та представниками Міністерства інфраструктури України щодо забезпечення гарантованих глибин суднового ходу на рівні 3,65 м для проходження повністю завантажених суден вантажопідйомністю 3 тис. т і більше вниз по р. Дніпр для подальшої перевалки та руху на експорт або прямого експорту найближчим споживачам української продукції. Слід відзначити, що днопоглиблення важливо провести саме в районі Дніпра, оскільки це є одним зі стратегічних завдань для подальшого розвитку зернового ринку України [73, с. 79].

Багатогранність та складність питань, що постають в процесі розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності вимагає науково-обґрунтованого підходу та формування основних принципів організаційно-економічного забезпечення цього розвитку.

1.3. Принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності

Розвиток як філософська категорія має на увазі певні зміни та рух об'єкта, що розвивається, у заздалегідь визначеному напрямку. Тобто розвиток – це перехід з одного стану в інший, якому притаманні такі характеристики:

- керованість у часі, просторі та спрямованості;
- незворотність процесів й індивідуалізація форм, що набуває об'єкт в процесі розвитку;
- формуванням в процесі розвитку нових характеристик об'єкту;
- закономірним характером розвитку, тобто підпорядкованістю розвитку певним законам і принципам.

Основними законами розвитку є наявність внутрішніх суперечностей, які спонукають до розвитку, перетворення кількісних змін у якісні, спадкоємність та циклічність.

Основними необхідними умовами для розвитку мультимодальних перевезень є ефективне нормативно-правове поле для їх здійснення, наявність технічних засобів та відповідної транспортної інфраструктури, а саме – транспортних терміналів та шляхів сполучення.

Мультимодальні перевезення вимагають забезпечення погодження нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших чинників, що впливають на процес переміщення вантажів територією країн. Зазначені чинники є передумовою для розвитку національної

транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Розглянемо ці чинники докладніше [74, с. 131].

1. Погодження нормативно-правових чинників полягає в інтегруванні законодавчої бази країн-учасників мультимодальних перевезень. На поточний час існують положення про мультимодальні перевезення, які закріплені в окремих розділах міжнародних конвенцій, в міжнародних угодах. Зокрема, слід відзначити Конвенцію ООН про змішані перевезення вантажів, Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), Правила ЮНКТАД щодо документів мультимодальних перевезень, Європейські угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти тощо. Норми Конвенцій є факультативними, проте їх положення використовуються на практиці за договорами мультимодальних перевезень. Організація мультимодальних перевезень в ЄС регулюється Директивою Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами та Регламентом Ради (ЄЕС) № 881/92 про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на/ або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів [75].

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна має імплементувати Директиву 92/106/ЄЕС [75] протягом 8 років з дати набрання чинності зазначеної Угоди, тобто до 1 листопада 2022 року. У зв'язку з цим Міністерством інфраструктури розроблено «дорожню карту» з імплементації Директиви Ради від 7 грудня 1992 р. 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.

2. Погодження технічних чинників полягає у оновленні потужностей національної транспортної інфраструктури з метою не лише їх оновлення, а й формування передумов для забезпечення світових стандартів якості послуг та обслуговування. Це завдання є досить проблемним, оскільки ступінь зносу транспортної інфраструктури подекуди сягає 80%, що на фоні скорочення

прибутків та майже повної відсутності державного фінансування розвитку становить певну проблему.

Базуючись на аналізі наукових праць з питань приватизації транспортних терміналів та власних досліджень автора [76], доцільність приватизації як засобу подолання технологічних проблем та зношеності активів шляхом залучення інвестиційних коштів обґрунтовується такими аргументи:

- у разі приватизації та зміни власника з державного на приватного слід очікувати розвинення спектра надаваних послуг і, як наслідок, збільшення вантажообігу. Сьогодні у більшості випадків керівництво портів в особі Міністерства інфраструктури України та Адміністрації морських портів України не в змозі надавати користувачам порту всі види необхідних комерційних, консалтингових, організаційних та інших послуг з огляду на низку обмежень юридичного, фінансового та іншого характеру. Тому участь приватних комерційних компаній у створенні та експлуатації транспортних терміналів здатне підвищити рівень бізнес-активності та фінансово-організаційної свободи останніх, що у підсумку сприятиме зростанню вантажообігу внаслідок поліпшення організації перевалочного процесу, якості обслуговування, відповідності світовим стандартам тощо.

- збільшення обсягів і спрощення процесу фінансування розвитку транспортних терміналів за рахунок спрощення процедур інвестування, контролю, обліку тощо. Світова практика свідчить, що більшість країн намагаються уникнути необхідності фінансування розвитку транспортних терміналів із державного бюджету через їхню високу вартість та довгостроковість окупності. У цьому випадку найчастіше залучається приватний капітал, що доповнює державні програми або забезпечує повне фінансування будівництва портових споруджень і устаткування, експлуатованого приватними фірмами. В Україні проблема полягає у знаходженні необхідних обсягів вітчизняного фінансування чи залученні іноземних інвестицій. Останнє також є досить проблематичним з огляду на значну невизначеність як правового поля, так і нестабільну соціально-

політичну та геополітичну ситуацію. Тут доречним є запровадження концесії, яка в змозі забезпечити розвиток транспортних терміналів при одночасному забезпеченні державного контролю над стратегічно важливими аспектами діяльності в рамках державно-приватного партнерства;

- підвищення ефективності управлінської діяльності. Приватний оператор порту має більшу свободу дій у кадрових питаннях, характеризується значною стійкістю, незалежністю та маневреністю дії [76]. Оскільки недержавний оператор орієнтований на задоволення потреб споживачів та отримання прибутку, він повинен докладати зусиль для забезпечення сталого збалансованого розвитку транспортних терміналів.

Відтак, залучення приватного капіталу для розвитку техніко-технологічної складової транспортних терміналів дає можливість виправити недоліки державної форми власності в частині фінансування оновлення активів. Втім, процес приватизації містить певні ризики, а саме [77, с. 47]:

- ризик зайвої продуктивності в результаті дій різних приватних операторів;
- ризик недооцінки належної синхронізації доданої пропускної здатності;
- ризик недоодержання бюджетом доходів від приватизації через відсутність чіткості і прозорості процесів приватизації та/чи заниження ціни продажу об'єктів державного майна;
- ризик виникнення монопольних або олігопольних структур в умовах відсутності ефективного антимонопольного регулювання;
- політичні ризики, пов'язані із діяльністю олігархату та змов, що може призвести до концентрації економічного впливу у даному сегменті національної економіки;
- соціальні ризики, а саме зниження рівня зайнятості та незабезпечення гарантій трудового законодавства, зокрема, в частині оплати праці;
- ризик припинення розвитку порту внаслідок його економічної ефективності;

– ризик втрати стратегічної позиції порту для держави.

Для зниження ступеня ризиків приватизації транспортних терміналів доцільно використовувати ряд механізмів, зокрема: збереження стратегічних об'єктів порту у державній власності, встановлення умов для збереження соціальних гарантій для працівників, контроль за сумлінністю конкуренції на ринку портових послуг, формування прозорого механізму приватизації для мінімізації корупції та нелегітимних тендерних процедур.

3. Погодження організаційних чинників полягає у площини оптимізації структури управління та моніторингу процесів розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

В частині оптимізації структури управління розвитком транспортної інфраструктури, вважаємо доцільним забезпечити переорієнтацію системи управління шляхом зміни лінійно-функціональної структури на дивізійну. Застосування цієї структури при переході до розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності є доцільним, адже дивізійна структура містить відносно самостійні підрозділи, які мають власну сферу діяльності та центри відповідальності, можуть бути просторово відокремленими один від одного та спроможні швидко та самостійно вирішувати поточні виробничі питання. Ключові цінності дивізійної структури управління – це націленість на результат, висока швидкість прийняття рішень, гнучкість, швидка генерація техніко-технологічних та бізнес-ідей керівниками стратегічних відділів. Саме в умовах розвитку мультимодальних перевезень, що передбачають переміщення вантажів територією декількох країн, доцільність впровадження відокремлених відділів очевидна.

Проте, важливо забезпечити ефективну координацію дій дивізіонів, які знаходяться на певній відстані від центрального органу управління та один від одного. Необхідним є контроль за діяльністю кожного дивізіону та структури управління в цілому. Забезпечення цієї функції можливе шляхом утворення моніторингового комітету, до складу якого необхідно включати представників органів виконавчої влади, бізнесу, громадських організацій, засобів масової

інформації тощо. Зокрема, це відповідає основним засадам Транспортної стратегії України на період до 2030 року, що закріплює необхідність комплексного контролю (державного, приватного та суспільного) за розвитком транспортних систем [32].

4. Для погодження фінансових чинників доцільно дослідити досвід провідних країн в частині розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення. Так, більшість об'єктів транспортної інфраструктури в Канаді фінансується із провінційного бюджету, невелика частина – із муніципального. Федеральний бюджет також відшкодовує певну частину коштів. Дороги національного значення, що пролягають через територію муніципалітетів, провінцій та національних парків, співфінансуються на 1/3, 1/2, або 3/4 з федерального бюджету. Це залежить від рішення федерального уряду та від фінансових можливостей провінцій, територій та муніципалітетів. Головні джерела фінансування – це податкові надходження та сплата за реєстрацію транспортних засобів. Також фінансування інфраструктурних проектів відбувається за рахунок спеціальних фондів федерального рівня [78].

У США утримання внутрішніх водних шляхів фінансується з федерального бюджету за рахунок акцизу на паливо, а до відновлювальних робіт залучаються приватні компанії. У Європі фінансування внутрішніх водних шляхів також забезпечується коштами федерального бюджету, можливим є додаткове залучення коштів регіонів і приватних компаній (Німеччина, Великобританія, Франція) [79, с. 39].

В світі існують дві концепції здійснення портової діяльності. Сутність економічних механізмів концепцій проявляються через систему портових зборів. Найбільш поширеною є англійська концепція, яка з'явилася за часів правління Маргарет Тетчер. Основна ідея цієї концепції полягає в тому, що порти є рівними господарськими суб'єктами та здійснюють свою діяльність на рівних комерційних умовах.

Отже, порти мають функціонувати на засадах самокупності. Тому, величина портових зборів як основного і, в багатьох випадках, єдиного джерела

коштів повинна будуватися на основі реальних витрат, забезпечувати кошти на покриття всіх річних витрат порту і включати певну частку прибутку [80, с. 369]. Розширення портів здійснюється не за рахунок державних асигнувань, а за рахунок доходів від портової діяльності.

Англійська концепція фінансово-економічної діяльності морських портів, викладена в так званому «Доповіді Рогдаля» [81], виходить з принципу, що морські порти зобов'язані будувати свою виробничо-фінансову діяльність на здорових комерційних засадах, тобто повинні бути орієнтовані на отримання максимального прибутку.

Необхідно зазначити, що застосування англійської концепції не виключає фінансову допомогу держави в тих випадках, коли потрібні одноразові великі вкладення, пов'язані із будівництвом капіталомістких об'єктів з великим терміном окупності (каналів, підходів до портів, хвилеломів, під'їзних шляхів всередині портів, басейнів докового типу тощо). Наприклад, в Англії з боку держави передбачено три способи надання такої допомоги портам: державне кредитування, відстрочка платежів з гарантією їх безумовного відшкодування та субсидування (як виняток) [82, с. 106].

За статистичними даними Департаменту транспорту Великобританії сьогодні в країні працюють 161 порт, при цьому 53 основних, великих портів у 2014 році обробили 98% вантажообігу країни [83].

За формою власності порти у Великобританії поділяються на 3 групи:

- приватні порти – більшість портів країни належить до цієї групи;
- трастові порти – незалежні статутні органи (кожен з них створений актом парламенту), управляються Радою довірителів для задоволення потреб користувачів і зацікавлених сторін. Прибуток від діяльності порту направляється на вдосконалення портового обладнання та подальший розвиток порту;
- муніципальні порти – декілька комерційно неактивних портів, за винятком нафтових терміналів у Оркні та Шетланд. [84]

За французькою концепцією порти розглядаються як ланка в єдиному транспортному процесі, як елемент інфраструктури виробництва, їх діяльність є обслуговуючою, тобто такою, що забезпечує ефективне функціонування суб'єктів інших сфер економіки. Можна сказати, що завдання портів полягає у задоволенні потреб країни або прилеглих до порту регіонів у перевезенні вантажів, а основна роль – швидке і якісне обслуговування вантажів і судновласників.

Через те, що економічна діяльність порту має допоміжний характер, спрямований на вирішення більш великих економічних і соціальних завдань, економічні завдання портів знаходяться у великій залежності від особливостей і потреб цих районів. Від порту не очікують прямих доходів, тому що основний економічний ефект дають господарюючі суб'єкти, які діють на території порту, в прилеглому чи в іншому економічному районі. Доходи цих господарюючих суб'єктів з лишком покривають можливі збитки від експлуатації портів.

Ця концепція розглядає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів, тобто ціна портових послуг не відображає повною мірою витрат порту. Розвиток та часткове функціонування портів повинні здійснюватися за рахунок перерозподілу частини прибутку, яка утворюється в інших сферах економіки в результаті ефективної діяльності портів. Французька концепція розглядає допомогу держави в якості обов'язкової умови ціноутворення портових зборів. В основі її лежить ідея про те, що занадто високі рівні тарифів ускладнюють розвиток міжнародного обміну, тому тарифи не повинні перевищувати собівартість, тобто порти не повинні отримувати від своїх послуг прибуток [85, с. 98].

Діяльність портів Франції регламентується спеціальним законом, що має назву Статут морських портів. Відповідно до цього закону, порти за своїм статусом і значенням розділені на три категорії:

- автономні морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави;
- морські порти, що знаходяться під юрисдикцією адміністративно-територіальних утворень Франції;

- державні порти в заморських територіях [84].

Найбільші порти Франції (Марсель, Гавр, Дюнкерк) є автономними. Не дивлячись на фінансову незалежність автономних портів, держава оплачує 80% певних витрат, таких як: поглиблення дна в акваторії порту, розширення ділянок підходу до порту та зовнішніх гаваней, облаштування берегових захисних укріплень тощо. Також держава фінансує 60% витрат порту, пов'язаних з утворенням та реконструкцією споруд інфраструктури порту [86].

Проведений аналіз дозволив узагальнити ризики та переваги застосування англійської та французької концепції в Україні (табл. 1.9).

Обидві концепції є не досить вдалимими для України, оскільки мають на увазі або повне фінансування з бюджету, або мінімізацію контролю, що недоцільно з позиції стратегічного значення транспортної інфраструктури.

Таблиця 1.9

Ризики та переваги застосування англійської та французької концепції фінансово-економічної діяльності морських портів в Україні

Найменування концепції	Можливі ризики для України	Можливі переваги для України
Англійська	Хаотична приватизація	Розширення спектру послуг
	Розвиток портів в протидію інтересам держави та суспільства	Збільшення вантажообігу
	Використання портів лише в інтересах отримання максимального прибутку	Збільшення ефективності управлінської системи
	Недобросовісна конкуренція	
	Виникнення монопольних структур в межах порту	
Французька	Відсутність коштів у держбюджеті на будівництво об'єктів інфраструктури	Використання портів в інтересах держави та суспільства
	Відсутність стратегії розвитку портів	Отримання переваг для держави від виконання портами обслуговуючої функції суб'єктів інших сфер економіки.
	Часта зміна керівництва у Міністерстві інфраструктури України	

Джерело: власна розробка [87, с. 32]

Вибір моделі здійснення портової діяльності залежить від існуючої конкуренції між портами. При відсутності чи наявності незначної конкуренції

порт може зайняти монопольне становище на ринку, від чого постраждають споживачі портових послуг. З метою уникнення подібної ситуації необхідне регулювання з боку держави. Тобто рекомендовано застосування французької моделі. Необхідно зазначити, що у Франції функціонують 3 основних порти, в той час як у Великобританії – 53. Англійська модель застосовується у тих випадках, коли порти знаходяться у конкурентній боротьбі.

5. Формування інваріантних моделей управління розвитком транспортної інфраструктури. Ще з часів СРСР портова діяльність розглядалася як елемент інфраструктури виробництва. Планування діяльності портів та їх фінансування здійснювалося з державного бюджету, і сама система портових тарифів була відповідною: не всі витрати порту покривалися відповідними тарифами. Порти входили до складу морських пароплавств, за рахунок яких фінансували свій розвиток. Пароплавства утримували інші суб'єкти морської галузі за рахунок своєї діяльності: з одного боку, пароплавства функціонували як елемент інфраструктури виробництва, коли задовольняли потреби економіки в експортно-імпортних та каботажних перевезеннях, а з іншої – як комерційні структури, коли виконували перевезення вантажів іноземних фрахтувальників та отримували прибуток в іноземній валюті. Тобто у радянські часи спостерігалися риси французької концепції здійснення портової діяльності. Після розпаду СРСР Україна стала на шлях побудови ринкової економіки, що вплинуло на стан портової діяльності. Проте, сьогодні концепцію здійснення портової діяльності в Україні не можна назвати ні французькою, ні англійською. Україна має виробити свій власний підхід, враховуючи національні особливості морської галузі, розташування країни та структуру вантажообігу портів [87, с. 34].

Відтак, враховуючи вищевикладене, запропонуємо альтернативний варіант, а саме укладання концесійної угоди як форми державно-приватного партнерства задля залучення приватного капіталу до підприємства, яке знаходиться у державній власності. Вона передбачає передання державних

активів в управління приватному інвесторові (концесіонеру) в обмін на оплату останнім встановленого концесійного платежу [88, с. 114].

Відзначимо, що питання фінансування розвитку найбільш актуальне у випадку, коли об'єкти транспортної інфраструктури знаходяться у державній власності. У випадку приватизації фінансові питання повинні вирішувати інвестори.

6. Погодження логістичних та інших чинників. З метою використання транспортного потенціалу України, зокрема як транзитної держави, доцільним є створення клієнтоорієнтованої системи транспортного обслуговування та організація певних заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортних терміналів задля розвитку мультимодальних перевезень та максимізації фінансової результативності поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту. Мультимодальні перевезення мають розвиватися шляхом ліквідації технологічної й відомчої роз'єднаності роботи портів, залізниць, автомобільного транспорту. Логістична транспортна мережа повинна бути збалансованою, ресурсо- та енергоефективною.

7. Важливого значення набуває також питання безпеки, екологічності та енергоефективності роботи транспортної інфраструктури. Тому в межах розвитку мультимодальних перевезень необхідне погодження системи управління безпекою та приведення її до міжнародних стандартів. Водночас, аналогічні заходи необхідно упровадити для питань екологічної безпеки, безпеки від тероризму та енергоефективності.

8. Складна політична та економічна ситуація в країні та в світі в цілому суттєво впливає на прогнози темпів розвитку зовнішньої торгівлі для провідних світових економік і, як наслідок, ускладнює процеси визначення перспектив розвитку портів. Невизначеність тенденцій розвитку конкурентного середовища на ринку портових послуг із урахуванням конкуренції між вітчизняними портами державної та інших форм власності, конкуренції із закордонними портами, стан та перспективи розвитку провідних експортних, імпортних і транзитних вантажопотоків та інші чинники невизначеності

середовища суттєво впливають на розвиток транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

Визначені чинники є системоутворюючими для визначення та погодження основних принципів, які мають бути покладені в основу формування організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності [74, с. 132].

На основі аналізу наукових праць [89], нами сформовано перелік основних принципів формування організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності:

- принцип взаємозалежності, що полягає в аналізі, урахуванні та узгодженні взаємозв'язку нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших чинників в процесі розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності;

- принцип різноманітності підходів щодо розвитку, який передбачає інваріантність методів вирішення нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших задач;

- принцип взаємозв'язку, який вимагає урахування світових трендів та домінант розвитку національної транспортної інфраструктури, які впливають на транспортні потоки;

- принцип вантажопідйомності, який передбачає урахування стану та можливостей наявних потужностей транспортної інфраструктури;

- принцип керованості, який дозволяє прогнозувати можливі кризові явища шляхом врахування наслідків застосованих методів управління та регулювання;

- принцип узгодженості логістики із обсягами виробництва та споживання, який передбачає, серед іншого, формування математичних моделей оптимізації мультимодальних перевезень (в частині маршрутів, навантаження та безпеки) із врахуванням обсягів виробництва та споживання задля забезпечення максимально можливого навантаження на перевізників;

– принцип невизначеності зовнішнього середовища, що передбачає необхідність дослідження міжнародного геополітичного стану, конкурентів, споживачів та інших чинників з метою своєчасного реагування на можливі зміни кон'юнктури;

– принцип екологічності та енергоефективності, що вимагає дотримання відповідних міжнародних норм та стандартів;

- принцип зворотнього зв'язку – дозволяє впливати на всю систему розвитку національної транспортної інфраструктури. Під час проведення дослідження, важливо звертати увагу не лише на статично отримані данні (перш за все, на основі статистичного матеріалу), але прораховувати поведінку системи у динаміці, з моделюванням її реакцій на варіанти змін у керуючих параметрах (перш за все, пов'язаних із зовнішнім середовищем), враховуючи часову компоненту, підтримуючи зворотний зв'язок із отриманими результатами оцінювання. Загалом цей принцип є фундаментальним у теорії систем, його ігнорування суттєво знизить якість проведеного дослідження щодо поведінки таких складних утворень як ринки транспортних послуг.

Загальна характеристика принципів формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності наведена у додатку Д.

Зазначені принципи мають бути покладені в якості базових для розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення України в частині на засадах мультимодальності. Вони також мають бути враховані при формуванні механізму організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, на що й спрямовані дослідження наступного розділу дисертаційної роботи.

Висновки розділу 1

В ході аналізу теоретичних засад дослідження організаційно-економічних аспектів функціонування та розвитку транспортної інфраструктури України отримано такі основні результати:

1. Встановлено, що серед основних елементів транспортної системи вагомого значення набувають саме об'єкти транспортної інфраструктури, які є комплексом стаціонарних (імобільних) інженерних транспортних споруд, що забезпечують роботу рухомого складу в транспортній системі та взаємодію різних видів транспорту та виконання вантажних робіт, господарських робіт з вантажами, обслуговування транспортних засобів та пасажирів за допомогою транспортних терміналів та шляхів сполучення.

2. Проаналізовано стан, проблеми та перспективи розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення України шляхом SWOT-аналізу, що надало можливість збалансувати вплив наявних переваг і недоліків із врахуванням сприятливих можливостей і загроз.

3. Доведено, що найбільша питома вага у вантажообігу належить залізничному та автомобільному транспорту. Трубопровідний транспорт (як специфічна частина транспортної інфраструктури) займає 29,3% обсягу вантажообігу у 2019 році. За обсягами транспортних потоків водного транспорту спостерігається скорочення вантажообігу як за усіма видами транспорту, так і за напрямками, за винятком річкового транспорту, який демонструє деяке нарощування обсягів перевезень.

4. Обґрунтовано, що транспортна система є великою за обсягами та різноманіттям споруд система, яка потребує наукового обґрунтування принципів, важелів та організаційно-економічних механізмів її розвитку. Проведено аналіз наукової думки щодо теоретичних та практичних аспектів функціонування й розвитку транспортної інфраструктури України, на підставі чого доведено актуальність досліджень проблем та перспектив їх розвитку, зокрема, вирішення наукового завдання щодо формування механізмів організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури.

5. Узагальнено детермінанти розвитку національної транспортної інфраструктури, які розподілені на три групи впливу: відносно сталі, змінні (міжнародні, національні та локальні), а також ймовірнісні.

6. Встановлено, що існує два підходи до тлумачення змісту державного управління – європейський (вузький) та американський (широкий). Проведено систематизацію цих підходів з позиції виокремлення об'єкту, суб'єкту та управлінських відносин. На підставі аналізу нормативно-правового поля доведено, що в Україні домінує європейський підхід щодо системи державного управління. На підставі аналізу світового досвіду щодо державного регулювання, запропоновано підходи щодо удосконалення методів державного регулювання транспортної галузі України.

7. Встановлено, що мультимодальні перевезення є перспективною технологією, досліджено їх основні переваги. Доведено, що для їх ефективного розвитку необхідно узгодження нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших чинників, які є умовоутворюючими. Виявлено, що в Україні найбільш активно розвиваються мультимодальні перевезення вантажів з використанням морського, автомобільного та залізничного видів транспорту. Залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту поступово стає більш поширеним. Мультимодальні перевезення в Україні базуються на морських портах, тому в роботі особливу увагу надано питанню розвитку саме морської транспортної інфраструктури.

8. Запропоновано інтегрування та взаємоузгодження законодавчої бази країн-учасників мультимодальних перевезень. Визначено основні ризики роздержавлення транспортних терміналів. Погодження технічних чинників полягає у оновленні потужностей національної транспортної інфраструктури з метою не лише їх оновлення, а й формування передумов для забезпечення світових стандартів якості послуг та обслуговування. В площині узгодження організаційних чинників запропоновано оптимізацію структури управління та моніторингу процесів розвитку відповідної інфраструктури переорієнтацію на дивізіональні структури управління, що більш доцільно при упровадженні мультимодальних перевезень. Задля узгодження фінансових чинників досліджено досвід провідних країн, узагальнено ризики та переваги

застосування провідних (англійської та французької) концепції фінансово-економічної діяльності морських портів, встановлено недоцільність прямого застосування цих концепцій та запропоновано альтернативні варіанти, а саме укладання концесійної угоди як форми державно-приватного партнерства. Для узгодження логістичних та інших чинників запропоновано створення клієнтоорієнтованої системи задля розвитку мультимодальних перевезень та максимізації фінансової результативності через поєднання потенціалу та можливостей на основі ліквідації технологічної й відомчої роз'єднаності роботи портів, залізниць, автомобільного транспорту. Логістична транспортна мережа повинна бути збалансованою, ресурсо- та енергоефективною.

9. Сформульовано основні принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, до яких віднесено такі принципи: взаємозалежності; різноманітності підходів щодо розвитку; взаємозв'язку; вантажопідйомності; керованості; узгодженості логістики із обсягами виробництва та споживання; невизначеності зовнішнього середовища; екологічності та енергоефективності; зворотнього зв'язку. Наведено змістовне наповнення та спрямованість застосування означених принципів для розвитку транспортної інфраструктури України.

Основні результати, отримані в розділі 1, відображено в наукових працях автора, наведених у переліку використаних джерел [24], [29], [52], [67], [72], [74], [77], [87].

РОЗДІЛ 2

МЕХАНІЗМ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

2.1. Факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку транспортної інфраструктури України

З точки зору наявних теоретичних розробок філософського та загальнонаукового характеру, передумовою щодо розвитку економічних систем прийнято вважати попередні, наявні на даний період та у минулому умови, а також положення та твердження, які прийнято як вихідні у процесі подальшого розвитку [90].

Одним з основних чинників, які варто покласти в основу процесу визначення передумов розвитку, є наявні проблеми, які потребують вирішення та формують відповідні передумови розвитку систем.

На підставі аналізу сучасного стану, особливостей та детермінант розвитку організаційно-економічного середовища функціонування транспортної інфраструктури України, який представлено у першому розділі, перелічимо основні проблеми, притаманні транспортній галузі. До таких віднесемо:

1. Недостатнє опрацювання нормативно-правової бази з точки зору її відповідності реаліям сучасності. Необхідно провести моніторинг чинного правового поля.

2. Наявність проблеми перехресного субсидування неприбуткових перевезень (наприклад, пасажирського транспорту) внаслідок використання прибутків від вантажних перевезень, що призводить до підвищення вартості останніх. Ця проблема характерна для низки інфраструктурних підприємств. Розв'язання її полягає в оптимізації системи перерозподілу доходних надходжень усіх учасників транспортування.

3. Низький рівень конкуренції на ринку деяких видів перевезень (наприклад, залізничних перевезень та міського електротранспорту), який обумовлений майже монопольним положенням операторів ПАТ «Укрзалізниця», метрополітену тощо.

4. Невідповідність техніко-технологічного стану активів, в частині як рухомого складу, так і стаціонарних споруд потребам суспільства та європейським стандартам якості. Застарілий рухомий склад (судна, вагони, літаки) частково призводять до відмови споживачів від отримання окремих видів транспортних послуг.

5. Наявність проявів корупції на усіх рівнях управлінських та виробничих процесів – від непрозорості укладання договорів на сервісне обслуговування до перевезення нелегальних вантажів та пасажирів.

6. Технічні проблеми, зокрема, зношеність основних активів та подекуди застарілі нематеріальні активи, програмне забезпечення.

7. Інформаційно-комунікаційні проблеми. До цієї проблеми варто віднести слабку присутність транспортних підприємств у мережі Інтернет, незручний інтерфейс сайтів компаній, незадовільну якість інформаційного та інформаційно-комунікаційного забезпечення (особливо пасажирських перевезень) тощо.

8. Маркетингові та іміджеві проблеми. До цих проблем варто віднести недостатню рекламну діяльність, подекуди незадовільний санітарно-побутовий стан засобів перевезення, зокрема, пасажирського транспорту, перманентні негативні інформаційні викиди у ЗМІ, які суттєво погіршують імідж операторів транспортних систем.

До проблем, що стосуються безпосередньо транспортної інфраструктури, віднесемо такі:

– нестача фінансових ресурсів для збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, інтегрованого як із міжнародними трендами, так і з вимогами вітчизняних споживачів;

- неякісне планування розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення, що є наслідком соціально-економічної нестабільності;
- втрата частини активів транспортних систем, зокрема, транспортної інфраструктури, внаслідок геополітичних проблем;
- наявність проявів неефективного управління, саботажу процесів державно-приватного партнерства;
- неповне навантаження на портові потужності внаслідок скорочення обсягів вантажних перевезень;
- прояви корупції в управлінських ланках та в частині митного контролю;
- скорочення кількості кваліфікованих кадрів для обслуговування транспортних терміналів внаслідок неконкурентної заробітної плати та інших чинників.

Відповідно до наведених проблем та задач даного дослідження, сформовано основні передумови, які є базовими для розвитку транспортної інфраструктури України. Нами проведено аналіз стану та тенденцій розвитку транспортної системи України у площині економічного, юридичного, технологічного, соціального розвитку та геополітичної інтеграції.

Аналіз статистичних даних щодо стану та тенденцій розвитку транспортної системи України (табл. 2.1.) призвів до висновку про такі економічні передумови:

- значні зміни у динаміці та структурі морських та річкових перевезень, зокрема, значне скорочення вантажних та пасажирських морських перевезень. Річний транспорт демонструє зростання вантажообігу. Це можна пояснити зростанням як внутрішніх, так й міжнародних (зокрема, в напрямку країн ЄС) перевезень;
- високі витрати на транспортування, які становлять близько 40% від купівельної вартості товарів та послуг, що призводить до економічної недоцільності експортно-імпортних операцій;

– суттєве скорочення обсягів капітальний вкладень у розвиток водного транспорту, що природно призводить до зростання частки морально та фізично застарілих активів рухомого складу та транспортної інфраструктури. У 2019 році спостерігається підвищення обсягів капітальний вкладень у розвиток водного транспорту майже до рівня 2013 року;

Таблиця 2.1

Обсяги транспортних послуг

Транспортні послуги	1995 р.	2013 р.	2018 р.	2019 р.	Тр, 2019 р. 1995 р.	Тр, 2019 р. 2013 р.	Структура, 2019р., %
Перевезення вантажів, тис. тонн, у т.ч.:	2210287,70	1644354,40	1478858,10	1415886,20	0,64	0,86	100,00
залізничний	360225,30	377318,30	267639,00	262633,50	0,73	0,70	18,55
морський	20797,80	3428,10	1892,00	2120,30	0,10	0,62	0,15
річковий	12844,60	2840,50	3698,00	3990,20	0,31	1,40	0,28
автомобільний	1816401,00	1260767,50	1205530,00	1147049,60	0,63	0,91	81,01
авіаційний	19,00	99,20	99,10	92,60	4,87	0,93	0,01
Перевезення пасажирів, тис. осіб, у т.ч.:	4073930,50	3784256,70	2078011,50	1974116,20	0,48	0,52	100,00
залізничний	577431,50	425216,90	157962,40	154811,80	0,27	0,36	7,84
морський	7817,00	6642,00	71,90	79,40	0,01	0,01	0,004
річковий	3594,10	631,10	596,20	589,90	0,16	0,93	0,03
автомобільний	3483173,00	3343659,50	1906852,00	1804929,30	0,52	0,54	91,43
авіаційний	1914,90	8107,20	12529,00	13705,80	7,16	1,69	0,69
Капітальні інвестиції у водний транспорт, млн. грн.	-	253,70	198,20	252,40	-	-	-

Джерело: дані [91] та власні розрахунки авторів.

– скорочення на 36% загального вантажообігу, порівняно з 1995 роком та на 14%, порівняно з 2013 роком.

– скорочення на 47% загального пасажирообігу, порівняно з 1995 роком та на 52%, порівняно з 2013 роком.

Також статистичні дані свідчать [7], що на підприємствах водного транспорту за даними 2019 р. спостерігається дуже висока плинність кадрів (47,5%) при досить низькому показнику середньої заробітної плати (10467 грн. на місяць), що негативно впливає на сталий розвиток цієї сфери діяльності. Кількість прибуткових підприємств не перевищує 75%, а рентабельність операційної діяльності подекуди має від'ємні значення.

Аналіз безпосередньо морської транспортної інфраструктури дозволив встановити, що в Україні існує суттєвий потенціал для розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення.

Загальні обсяги вантажів, оброблених в морських портах України, представлені в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Обсяги вантажів, оброблених морськими портами України, тис. тонн

№	Найменування порту	Роки					Тр, 2019 р. 2015 р.
		2015	2016	2017	2018	2019	
1	Бердянськ	4450,80	3800,70	2397,80	1812,60	2074,20	46,60
2	Білгород-Дністровський	715,70	462,93	352,41	235,45	117,26	16,38
3	Ізмаїл	4825,20	5682,62	5097,87	4683,29	4283,30	88,77
4	Чорноморськ	17257,56	15942,00	17225,20	21535,49	26153,00	151,55
5	Маріуполь	8984,04	7603,50	6514,47	5887,86	6483,75	72,17
6	Миколаїв	22232,61	22424,31	23534,80	29204,82	33432,93	150,38
7	Одеса	25585,85	25250,85	24136,58	25250,85	25343,62	99,05
8	Рені	906,93	972,37	1124,90	1332,65	1275,27	140,61
9	Скадовськ	37,90	32,90	20,90	8,40	4,70	12,40
10	Ольвія	6911,11	6538,53	6880,46	2944,10	3097,20	44,81
11	Усть-Дунайськ	22,50	25,40	54,20	51,10	70,80	314,67
12	Херсон	4133,89	3712,23	3341,02	3074,68	3802,68	91,99
13	Південний	48582,07	39297,57	41897,83	42702,24	53862,51	110,87
14	Всього	144646,16	131745,91	132578,44	138723,53	160001,22	110,62

Джерело: розраховано автором за даними [92].

Аналіз свідчить про загальне зростання на 10% обсягів вантажів, оброблених морськими портами України у 2019 році порівняно з 2015 роком. Проте, протягом зазначеного періоду динаміка зростання спостерігається лише

у 5 портів: ДП «МТП «Чорноморськ», ДП «МТП «Південний», ДП «МТП «Миколаїв», ДП «МТП Рені», ДП «МТП «Усть-Дунайськ».

Оскільки мультимодальні перевезення пов'язані з транзитним перевезенням вантажів, то було досліджено загальні обсяги транзитних вантажів оброблених морськими портами України (табл. 2.3) та їх частку в загальному вантажообігу (табл. 2.4).

Таблиця 2.3

Обсяги транзитних вантажів, оброблених морськими портами України,

тис. тонн

№	Найменування порту	Роки					Тр, 2019 р. 2015 р.
		2015	2016	2017	2018	2019	
1	Бердянськ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
2	Білгород-Дністровський	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
3	Ізмаїл	1232,01	1314,01	1476,15	1014,76	620,27	50,35
4	Чорноморськ	2161,53	649,60	797,42	804,30	1014,02	46,91
5	Маріуполь	8,30	0,00	0,00	0,00	0,00	-
6	Миколаїв	1853,69	1090,50	1220,46	232,30	1,60	0,09
7	Одеса	3784,84	2553,91	2175,94	1301,62	1180,28	31,18
8	Рені	850,55	937,95	1092,41	1267,36	1262,47	148,43
9	Скадовськ	0,00	2,10	0,00	0,00	0,00	-
10	Ольвія	742,64	225,43	251,43	48,84	7,06	0,95
11	Усть-Дунайськ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
12	Херсон	55,85	17,73	0,00	0,00	0,00	-
13	Південний	5214,83	3537,62	4788,40	5552,19	6938,84	133,06
14	Всього	15904,24	10328,85	11802,21	10221,37	11024,54	69,32

Джерело: розраховано автором за даними [92].

Аналіз свідчить, що лише 7 морських портів України обробляють транзитні вантажі. Зазначимо, що у 2019 році порівняно з 2015 роком лише 2 порти збільшили обсяги обробки транзитних вантажів: ДП «МТП Рені» – на 48,43 % та ДП «МТП «Південний» – на 33,06 %.

У 2019 році порівняно з 2015 роком у ДП «МТП Рені» було збільшено частку оброблених транзитних вантажів на 5,56%, у ДП «МТП «Південний» – на 20,02 %.

Морські порти України можна розділити за географічною ознакою на п'ять регіональних груп, що обслуговують економічні процеси та національні й міжнародні транспортні коридори. До цих груп варто віднести:

1) порти Великої Одеси (ДП «МТП «Одеса», ДП «МТП «Південний», ДП «МТП «Чорноморськ»), які є наймасштабнішими та такими, що обслуговують у сукупності понад 50% усього вантажообігу державних морських портів України;

Таблиця 2.4

Частка транзитних вантажів, оброблених морськими портами України, %

№	Найменування порту	Роки					Тр, 2019 р. 2015 р.
		2015	2016	2017	2018	2019	
1	Бердянськ	-	-	-	-	-	-
2	Білгород-Дністровський	-	-	-	-	-	-
3	Ізмаїл	25,53	23,12	28,96	21,67	14,48	56,72
4	Чорноморськ	12,53	4,07	4,63	3,73	3,88	30,96
5	Маріуполь	0,09	-	-	-	-	-
6	Миколаїв	8,34	4,86	5,19	0,80	0,00	-
7	Одеса	14,79	10,11	9,02	5,15	4,66	31,48
8	Рені	93,78	96,46	97,11	95,10	99,00	105,56
9	Скадовськ	-	6,38	-	-	-	-
10	Ольвія	10,75	3,45	3,65	1,66	0,23	2,12
11	Усть-Дунайськ	-	-	-	-	-	-
12	Херсон	1,35	0,48	-	-	-	-
13	Південний	10,73	9,00	11,43	13,00	12,88	120,02
14	Всього	11,00	7,84	8,90	7,37	6,89	62,67

Джерело: розраховано автором за даними [92].

2) порти Азовського регіону, який поєднує порти ДП «МТП «Маріуполь» і ДП «МТП «Бердянськ». Ці порти до 2014 року забезпечували понад 15% загального вантажообігу переважно за рахунок діяльності промисловості сходу країни. Сьогодні вантажообіг цього регіону суттєво скоротився через геополітичні зміни;

3) порти Дніпро-Бузького регіону, до яких входять порти ДП «МТП «Миколаїв», ДП «МТП «Херсон», ДП «МТП «Скадовськ». Ці порти

обробляють близько 15% вантажів та спеціалізуються на постачаннях зернових вантажів, металу й автомобілів;

4) порти Придунав'я поєднують порти ДП «МТП Рені», ДП «МТП «Ізмаїл», ДП «МТП «Білгород-Дністровський та ДП «МТП «Усть-Дунайськ». Ці порти лише за останні роки відчували позитивні тенденції розвитку, що пов'язано із процесами євроінтеграції.

5) порти кримського регіону (Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь, Євпаторія) до 2014 року забезпечували біля 10% загального вантажообігу та спеціалізувалися на перевалці будівельних вантажів, нафти й нафтопродуктів [93].

За ступеню охоплення видів вантажів порти можна поділити на уніфіковані, диверсифіковані та спеціалізовані.

Уніфіковані порти рівномірно обробляють різні види вантажів, мають широкий спектр обладнання, розвинуту транспортну інфраструктуру, активні та сталі ділові зв'язки з усіма працюючими в порту операторами та компаніями. На сьогодні таким портом можна вважати лише ДП «МТП «Одеса».

ДП «МТП «Миколаїв» прагне стати мультимодальним хабом Півдня України, але зараз він є добре диверсифікованим підприємством із сформованими групами вантажів [93, с. 53-54].

Диверсифіковані порти характеризуються середніми розмірами та спрямовують свою діяльність на обробку різноманітних вантажів. До них можна віднести ДП «МТП «Маріуполь» і ДП «МТП «Чорноморськ» ДП «МТП «Рені» та ДП «МТП «Миколаїв». Також доцільно розмежувати ці порти за критеріями:

– концентричної диверсифікації, яка базується на пошуку та використанні додаткових можливостей порту, які містяться в чинному технологічному процесі;

– горизонтальної диверсифікації, яка припускає пошук можливостей росту за рахунок нових послуг на базі нових технологій;

– конгломеративної диверсифікації, яка дозволяє розширювати діяльність за рахунок надання технологічно не пов'язаних послуг, що реалізуються на нових ринках.

Спеціалізовані (нішеві) порти активно розвивають переробку певного вантажу або групи вантажів, які виробляються або споживаються на прилеглих територіях. До таких портів можна віднести: ДП «МТП «Ізмаїл» (спеціалізація на вугіллі та рудах), ДП «МТП «Херсон» (сипучі вантажі), ДП «МТП «Білгород-Дністровський» (лісоматеріали).

Класифікація портів за критерієм обсягу переробки вантажів дозволяє поділити їх на провідні (ДП «МТП «Одеса», ДП «МТП «Південний», ДП «МТП «Чорноморськ», ДП «МТП «Миколаїв»), середні (ДП «МТП «Маріуполь», ДП «МТП «Бердянськ», ДП «МТП «Ізмаїл», ДП «МТП «Рені», ДП «МТП «Херсон») та такі, що сповільнюють обсяги обробки вантажів (ДП «МТП «Білгород-Дністровський», ДП «МТП «Усть-Дунайський»).

Економічні результати діяльності морських портів та терміналів відображають незавантаження наявних портових потужностей на 30-40%, що негативно впливає на фінансові результати їх діяльності. Також визначається істотне відставання техніко-технологічного забезпечення транспортних терміналів від світових тенденцій і потреб судно- та вантажовласників. Вітчизняні фахівці підтверджують цей висновок та відзначають незадовільний стан інфраструктури та допоміжних об'єктів.

Нами доведено, що економічними передумовами розвитку транспортної інфраструктури України є тарифна та дивідендна політика держави, податки та збори відповідно до фіскального законодавства, зміни економічної та трудової поведінки населення, інвестиції тощо.

До юридичних передумов розвитку транспортної інфраструктури України варто, перш за все, віднести якість організації державного управління та загальну правову базу функціонування та розвитку транспортних систем. До основних правових регуляторів, які формують умови ефективного розвитку та функціонування національної транспортної інфраструктури, нами віднесено:

1. Правове забезпечення діяльності транспортної інфраструктури (Закони, Статути, Положення, Правила перевезень, договори, інструкції, ліцензування окремих видів транспортної діяльності).

2. Регулювання експлуатаційної діяльності транспортної інфраструктури (координація роботи всіх видів транспорту, підготовка графіку руху, ремонт рухомого складу і ремонтної бази, придбання нового рухомого складу і обладнання).

3. Правове забезпечення фінансово-економічної діяльності (управління майном, цінова політика тощо).

4. Регулювання соціального середовища, кадрової політики, заходів щодо охорони навколишнього середовища (добір кадрів, безпека умов праці, соціальний захист тощо).

5. Правове забезпечення міжнародного співробітництва (розвиток єдиної транспортної системи, управління в особливий період, профілактика і попередження правопорушень, захист державних таємниць) [27, с. 17-18].

Втім, загальне правове регулювання розвитку транспортної інфраструктури носить централізований характер та майже не враховує специфіку регіонів. Також перебудови потребує нормативно-правове регулювання. Відтак, важливий вплив на формування законодавчої бази щодо розвитку транспортної інфраструктури України чинить процес децентралізації влади, що є підґрунтям для укорінення кардинальних інституційних перетворень. Завдяки створенню нової системи розподілу владних повноважень між центральними та місцевими органами влади в Україні можливо формування нової системи взаємовідносин між різними гілками влади, зокрема, в частині правового та регуляторного забезпечення розвитку транспортних систем.

До технологічних передумов розвитку транспортної інфраструктури, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [32], віднесемо такі:

- низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок;

- недостатнє техніко-технологічне забезпечення систем обслуговування українських морських торговельних портів та їх відсутність у світових рейтингах за критеріями якості та технологічності;

- низькі темпи впровадження провідних інноваційних технологій, технологічних та логістичних тенденцій, зокрема, систем (не більше 0,5% транспортного ринку);

- низький рівень інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа) [32], незважаючи на зручне розташування та наявність умов для інтеграції.

До геополітичних передумов розвитку транспортної інфраструктури України варто віднести такі:

- логістичний ринок Західної Європи майже повністю сформований та розглядає перспективи росту на сході, а саме в Україні, що надає вітчизняній транспортній системі вагомні пріоритети для розвитку;

- вдале геополітичне розташування країни дозволяє формувати підґрунтя для використання можливостей інтеграції у євро-азійські транспортні потоки;

- розширення географічної присутності світових та європейських логістичних компаній надає можливості для сумісної діяльності;

- можливість розширення спектру послуг та видів співпраці із міжнародними операторами;

- нова політична спрямованість може сприяти підвищенню інвестиційної привабливості вітчизняних транспортних систем за різноспрямованими геополітичними векторами розвитку.

До соціальних передумов розвитку національної транспортної інфраструктури доцільно віднести такі:

- зміна менталітету громадян в напрямку використання вільного часу та відпусток, а саме зростання попиту на подорожі, туризм тощо;
- відсутність візового режиму з ЄС та спрощення виїзду за кордон для отримання освітніх та медичних послуг, формування бізнес зв'язків, трудова міграція тощо;
- поступове зростання добробуту громадян та суттєве зниження вартості споживчих кредитів (як наслідку скорочення ставки рефінансування НБУ з 30% у 2015 році до 13,5% станом на початок 2020 року), що призводить зростання попиту на кредити, зокрема, на приватний автотранспорт, подорожі в кредит тощо.

Визначені передумови доцільно конкретизувати задля отримання певних вимірів останніх. Науковим підґрунтям цього процесу обрано метод факторно-критеріального оцінювання, за яким як методичну базу вимірювання використано кваліметричний підхід («квалі» – якість, «метрія» – міряю) [94]. Проведений аналіз наукових напрацювань [95] дозволив встановити, що застосування наукового базису кваліметрії для діагностики стану соціально-економічних систем надає змогу отримати широкий спектр оцінок її стану з точки зору кількісного значення якісних показників. В свою чергу, якість оцінювання залежить від адекватного аналізу та обрання вагомих показників, які характеризують стан систем у певний період часу.

Процес факторно-критеріального оцінювання, яке містить комплексне оцінювання стану об'єкта, повинно відбуватися у два етапи:

- оцінювання властивостей об'єкта, тобто визначення факторів, що впливають на його розвиток;
- оцінювання складу визначених властивостей (факторів), тобто формування переліку критеріїв, що містяться у кожному з факторів.

При цьому кожному фактору та критерію необхідно встановити його вагове значення в межах усієї системи оцінки (для факторів) та в межах фактору (для критерію). Методичною основою визначення вагових значень

може слугувати метод експертних оцінок [96], відповідно до якого експерти оцінюють запропоновані об'єкти, використовуючи метод оцінки в балах (наприклад, за 10-бальною шкалою). Безпосередня оцінка в балах кожного експерта в групі експертів підлягає опрацюванню. На її основі може бути розрахована вага, або значущість об'єкта в ланцюзі інших об'єктів.

У математичному вигляді формується сукупність з n об'єктів та m експертів. Кожний експерт присвоює відповідний бал кожному об'єктові. Усереднена оцінка, яка визначає вагу, значимість об'єкта, розраховується за формулою:

$$W_i = \frac{\sum_{j=1}^m X_{ij}}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m X_{ij}}, \quad (1)$$

де W_i — вага i -го об'єкта;

X_{ij} — оцінка, присвоєна i -му об'єкту j -м експертом;

$i = \overline{1, n}$, n — кількість об'єктів;

$j = \overline{1, m}$, m — кількість експертів.

Зазначимо, що сума ваги всіх об'єктів дорівнює одиниці:

$$\sum_{i=1}^n W_i = 1.$$

Як експертів необхідно обирати таких осіб, відповіді яких забезпечили би розподіл оцінок, тобто оцінки одного явища, надані різними експертами, відрізнялися би від інших на допустимий для даного дослідження інтервал (із забезпеченням відповідного рівня кореляції). Підкреслимо, що експерти мають володіти достатніми знаннями та досвідом з проблематики й бути неупередженими щодо оцінки того чи іншого явища.

Як метод визначення прийнятних інтервалів розбіжностей (чи рівня кореляції) нами використано метод рангової кореляції, який дозволяє визначити ступінь корельованості позицій експертів і, як наслідок, отриманих оцінок. В межах цього методу відбувається розрахунок коефіцієнта кореляції Спірмена

(ρ) відповідно до виразу (2) [97]. Цей метод застосовано через те, що він дозволяє одночасно встановити ступінь корельованості позицій експертів і наявність випадкових відповідей у зв'язку з тим, що в якості робочої гіпотези висувається теза про відсутність кореляційного зв'язку між оцінками окремих експертів і результатами вибіркового обстеження. Далі встановлюється ймовірність справедливості цієї гіпотези. Тобто цьому методу притаманна висока вірогідність достовірності порівняно з аналогічними.

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^n d_i^2}{n(n^2 - 1)} \quad (2)$$

де n – число об'єктів;

\bar{i}, i – номер об'єкта;

d_i – квадратична різниця оцінок в балах, розраховується за наступною формулою (3):

$$d_i = \rho_{i1} - \rho_{i2} \quad (3)$$

де ρ_{i1} – оцінка, надана першим експертом (першою групою експертів) i -тому об'єкту;

ρ_{i2} – оцінка, надана другим експертом (другою групою експертів) i -тому об'єкту тощо.

Отриманий коефіцієнт кореляції може знаходитися в межах від -1 до +1 за умови справедливості гіпотези про відсутність нульового кореляційного зв'язку між оцінками окремих експертів.

Як експертів в цьому дослідженні обрано фахівців з даної проблематики серед науковців та працівників транспортної галузі України. Першочергово ми визначили необхідну кількість осіб, з яких має складатися експертна група для проведення факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку транспортної інфраструктури. Вихідною константою ми вважаємо стандартні вимоги щодо репрезентативності дослідження, тобто припустима помилка оцінки Δ з ймовірністю 75 % має бути в межах $\pm 5\%$ ($\Delta=0,05$) [98, с. 135].

При ймовірності $P = 75\%$ вважаємо коефіцієнт довіри $t = 1,15$. Ми допускаємо для рівня вибіркової дисперсії (σ) значення $\sigma = 0,5$ та розраховуємо необхідний розмір вибірки (кількості осіб експертної групи). За обраних умов, експертна група має складатися з:

$$n = \frac{t^2 \cdot \sigma^2}{\Delta^2} = \frac{1,15^2 \cdot 0,5^2}{0,05^2} = 132,25 \approx 130$$

Отже, для проведення факторно-критеріального оцінювання із припустимою помилкою у 5%, ймовірність виникнення якої становить 75%, перед нами стояло завдання опитати не менш, як 130 осіб. Зрозуміло, що за умов отримання більш точного результату кількість опитаних має бути збільшена.

Відповідно до зазначеного методичного підходу, нами проведено факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку національної транспортної інфраструктури (табл. 2.5) на підставі виокремлення факторів та критеріїв, завдяки яким нами проведений аналіз передумов розвитку транспортної інфраструктури.

Таблиця 2.5

Факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку національної транспортної інфраструктури

№	Фактори	Вагомість фактору	Критерії	Вагомість критерію	Оцінка в балах	Оцінка із урахуванням ваги
1	2	3	4	5	6	7
1	Економічний	0,25	Тарифна та дивідендна політика держави	0,25	8	2,0
			Податки та збори, несталість фіскального законодавства	0,2	9	1,8
			Зміни економічної та трудової поведінки населення	0,25	7	1,75
			Інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури	0,3	8	2,4
			Загалом по критеріям			1,98
			Загалом із урахуванням ваги			0,497

Продовження табл. 2.5

1	2	3	4	5	6	7
2	Юридичний	0,2	Децентралізація влади	0,2	8	1,6
			Регулювання експлуатаційної діяльності	0,3	7	2,1
			Правове забезпечення фінансово-економічної діяльності	0,2	7	1,4
			Регулювання соціального середовища, кадрової політики, систем охорони навколишнього середовища	0,1	5	0,5
			Правове забезпечення міжнародного співробітництва	0,2	9	1,8
			Загалом по критеріям			1,48
			Загалом із урахуванням ваги			0,296
3	Технологічний	0,2	Розвиток транспортно-логістичних технологій	0,3	7	2,1
			Технологічне забезпечення систем обслуговування портів	0,4	8	2,4
			Впровадження провідних інноваційних технологій, технологічних та логістичних трендів (мультимодальних систем)	0,15	6	0,9
			Інтероперабельність	0,15	5	0,75
			Загалом по критеріям			1,53
			Загалом із урахуванням ваги			0,306
4	Геополітичний	0,25	Розвиток операторів ЄС в Україні	0,05	5	0,25
			Вдале геополітичне розташування	0,6	9	5,4
			Розвинення сумісних проєктів	0,1	7	0,7
			Розширення спектру послуг	0,1	6	0,6
			Різностямовані геополітичні вектори розвитку	0,15	8	1,2
			Загалом по критеріям			1,63
			Загалом із урахуванням ваги			0,4075
5	Соціальний	0,1	Зміна менталітету громадян	0,4	5	2,0
			Відсутність візового режиму з ЄС	0,4	5	2,0
			Зростання добробуту громадян та зниження вартості споживчих кредитів	0,2	4	0,8
			Загалом по критеріям			1,6
			Загалом із урахуванням ваги			0,16

Джерело: сформовано автором.

Отримані результати свідчать, що найбільш вагомими є геополітичні та економічні чинники. Вони оцінені експертами майже однаково. Технологічний та юридичний фактори мають суттєвий вплив на розвиток національної транспортної інфраструктури, проте він майже на чверть менш, ніж у попередніх факторів. Найменший вплив чинить соціальний фактор.

Графічна візуалізація результатів факторно-критеріального аналізу передумов розвитку національної транспортної інфраструктури (рис. 2.1) продемонструвала, які з визначених факторів (із урахуванням ступеню їх впливу на розвиток транспортних систем) чинять найбільш суттєвий вплив.

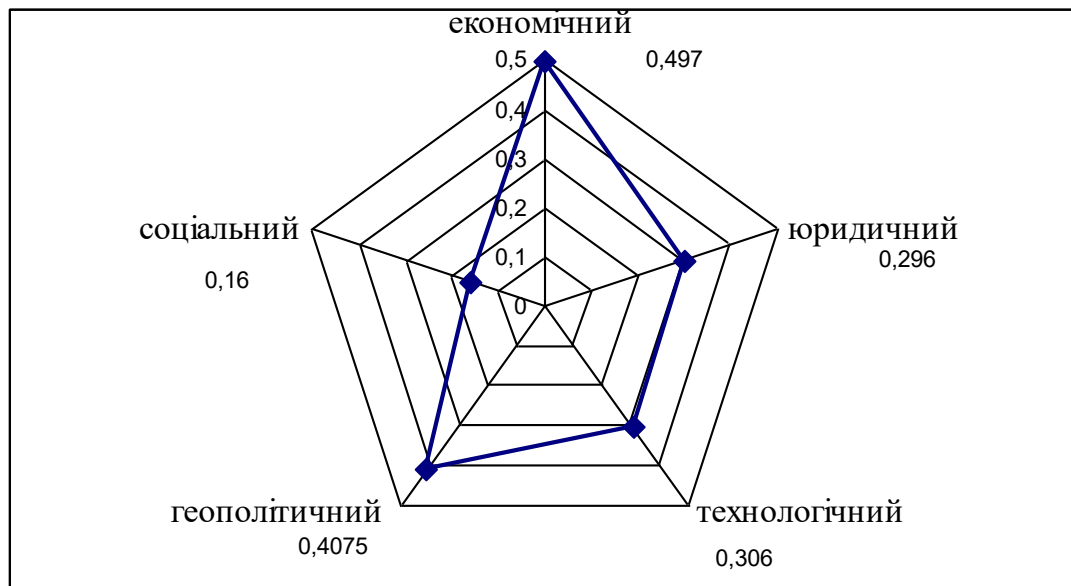


Рис. 2.1. Візуалізація результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку національної транспортної інфраструктури

Джерело: побудовано автором.

Після визначення кількісної оцінки важливо перейти до якісної та сформуванню методичні підходи щодо трактування отриманих результатів шляхом формування відповідної шкали. Таким чином ми оцінюємо не тільки ступінь впливу факторів, а й граничні межі, порушення яких може викликати значні структурні зрушення в загальній системі.

Нами досліджено наукові праці щодо методів та підходів до трактування результатів шляхом формування шкали інтервалів [99, 100]. У багатьох працях

граничним рівнем (при оцінці від 0 до 1) вважається показник 0,5. Це означає, що при значенні будь-якого показника в системі оцінки менше за 0,5, його вплив на систему є незначним і навпаки. Інші підходи основані на інтервальному трактуванні з шагом $0,1 \div 0,25$, тобто менша оцінка відповідає меншому впливу показника.

Вченими розроблено нелінійну шкалу для трактування результатів оцінки. Так, у [101, с. 97.] розроблена шкала оцінки ефективності комунікаційних каналів, що встановлює наступні інтервали:

- від 0 до 0,45 – низька оцінка, отже підходи до функціонування об'єкту мають бути змінені;
- від 0,45 до 0,75 – задовільна оцінка, проте спостерігається потреба у оновленні та модернізації об'єкту;
- від 0,75 до 0,9 – добра оцінка, важлива адаптація об'єкту відповідно до умов ситуації;
- від 0,9 до 1 – відмінна оцінка, необхідно проводити постійний моніторинг стану об'єкта з метою запобігання погіршення оцінок.

Авторське бачення шкали трактування отриманих результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку національної транспортної інфраструктури (табл. 2.6) полягає в тому, що у даному випадку, коли встановлення вагових значень є основою для корегування отриманих показників залежно від ступеню їх впливу, для трактування отриманих результатів можна використовувати звичайну інтервальну шкалу (від 0 до 1) із шагом 0,2 [98, с. 137].

Аналіз представленої шкали та порівняних результатів оцінки показників довів висновку, що жоден з факторів на даний час не має значного впливу на розвиток системи, здатного призвести до зміни принципів та методів роботи транспортної інфраструктури України.

Результати оцінювання встановили, що максимально відчутним є геополітичний та економічний фактори, які можуть вплинути на певні

стратегічні напрями розвитку національної транспортної інфраструктури. Вплив соціального фактору є досить слабим.

Таблиця 2.6

Шкала трактування результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку національної транспортної інфраструктури

Інтервал оцінки	Змістовне наповнення
0-0,2	Вплив фактору дуже слабкий, наближений до мінімального.
0,21-0,4	Вплив відчутний, але не суттєвий
0,41-0,6	Вплив досить суттєвий, може визначати певні стратегічні напрями розвитку системи
0,61-0,8	Вплив значний, здатний призвести до зміни принципів та методів роботи системи
0,81-1	Вплив максимальний, може призводити до кардинальних інституціональних змін в діяльності системи

Джерело: складено автором [98, с. 137].

Результати проведеного дослідження надали змогу зробити проміжні висновки, які свідчать про відсутність провідних чинників, що визначають розвиток транспортної інфраструктури України. Втім, транспортні системи, їх сталий розвиток та ефективність діяльності є дуже важливими для розбудови держави в складних економічних умовах. Тому актуальності набуває розробка теоретико-прикладних основ та виокремлення складових механізму розвитку транспортної інфраструктури України, а також механізмів та джерел фінансового забезпечення цього розвитку, на що й спрямовані наступні підрозділи роботи.

2.2. Механізм розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності

Сьогодні в Україні існують диспропорції між обсягами перевезень окремими видами транспорту через низький платоспроможний попит та недостатню конкурентоспроможність, тому доцільним є розробка механізму розвитку національної транспортної інфраструктури з метою усунення

зазначених недоліків та формування фундаменту для запровадження заходів її ефективного розвитку та функціонування.

Об'єктом механізму розвитку національної транспортної інфраструктури є процес формування системи економічних та організаційних відносин між різними суб'єктами в процесі їх діяльності на різних рівнях з метою впровадження сукупності інноваційних рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури [102, с. 99].

Суб'єктом механізму розвитку національної транспортної інфраструктури є підприємства транспорту. Наприклад, підприємства транспорту морської транспортної системи доцільно представити за класами: А – підприємства, що здійснюють перевезення вантажів; В – порти і пристані; С – судна; D – судноремонтні та суднобудівельні заводи; Е – інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Основними функціями механізму розвитку національної транспортної інфраструктури є:

1) організаційна – надання транспортних послуг, що за рівнем якості відповідають міжнародним стандартам; забезпечення техніко-технологічного оновлення транспортної інфраструктури України з урахуванням сучасних ринкових вимог; обґрунтування вибору відповідних інструментів організації розвитку тощо. До організаційної складової механізму відноситься інформаційне забезпечення (у вигляді інформаційної матриці, яка містить блоки інструкцій, інституцій, зв'язку та технологій) та інструментальне забезпечення (у вигляді матриці, яка містить інструменти правового регулювання діяльності портової галузі, методи приватизації та ДПП, засади забезпечення мультимодальних перевезень та дотримання міжнародних стандартів якості);

2) економічна – розробка планів фінансового забезпечення та реалізації механізму розвитку національної транспортної інфраструктури; розвиток трудових ресурсів та створення додаткових робочих місць через стабільний

розвиток національної транспортної інфраструктури; нарощування технічного потенціалу транспортних систем; впровадження інноваційних форм організації праці та ефективної системи оплати праці працівників галузі; забезпечення контролю та оцінки ефективності та якості наданих транспортних послуг тощо. До економічної складової механізму відноситься ресурсне забезпечення (у вигляді матриці ресурсів та механізм їх розповсюдження, терміни постачання ресурсів та логістика, фінансове забезпечення, кадрове та матеріально-технічне забезпечення, а також методи утилізації відходів, що базуються на екологічності та енегroeфективності);

3) правова – формування єдиної системи нормативно-правових актів, що регламентують визначаючі права та обов'язки суб'єктів при забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури України, здійснення контролю за їх практичним застосуванням тощо. Можливим є залучення галузевих спеціалістів для формування відповідних нормативно-правових актів [102, с. 99].

Механізм розвитку національної транспортної інфраструктури засновано на взаємодії та взаємозалежності інформаційної та ресурсної матриць, а також матриць обмежень та інструментів (рис. 2.2).

Послідовність проходження циклу розвитку транспортної інфраструктури представлена наступними стадіями:

1. Визначення мотивів та необхідної бази розвитку національної транспортної інфраструктури. Мотивами розвитку є: забезпечення конкурентоспроможності транспортних терміналів; підвищення їх потенціалу та пропускної спроможності; збільшення обсягів перевезення вантажів в межах міжнародних транспортних коридорів; перспективне підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг та зниження їх собівартості; збільшення надходжень у державний та місцевий бюджети; забезпечення належного рівня конкурентоспроможності транспортних систем України на світовому ринку; розвиток мультимодальних перевезень.

Базою необхідною для ефективного розвитку національної транспортної інфраструктури є достатня фінансова забезпеченість, зокрема залучення



Рис. 2.2 Механізм розвитку національної транспортної інфраструктури (ТІ)
Джерело: побудовано автором.

приватних інвестицій для розвитку на середньостроковий та довгостроковий періоди;; належне утримання і використання транспортних терміналів та шляхів сполучення; забезпечення відповідної підготовки кадрів із запровадженням системи стимулів; впровадження сучасних технологій виконання різноманітних робіт; ведення електронного документообігу тощо.

2. Визначення передумов розвитку національної транспортної інфраструктури, факторно-критеріальний аналіз.

3. Функціональне та структурне обслуговування процесу розвитку національної транспортної інфраструктури з урахуванням соціально-географічних особливостей територій.

4. Формування ефективного інституціонального середовища задля забезпечення процесу розвитку національної транспортної інфраструктури з урахуванням механізмів ресурсного забезпечення.

5. Впровадження нової форми розвитку національної транспортної інфраструктури по всій території країни.

6. Методичне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури через удосконалення законодавчої бази щодо розвитку державно-приватного партнерства та розвитку мультимодальних перевезень.

7. Фінансові інструменти стимулювання розвитку національної транспортної інфраструктури. Цей блок направлено на визначення найбільш дієвих фінансових інструментів забезпечення її розвитку.

Реалізація цих стадій циклу заснована на взаємозв'язку та взаємозалежності регулювання процесом розвитку (інформаційна матриця), матеріального забезпечення процесу розвитку національної транспортної інфраструктури (ресурсна матриця), урахування існуючих й можливих лімітувань (матриця обмежень) та формують організації розвитку транспортної інфраструктури (матриця інструментів).

Склад інформаційної матриці, що визначає розвиток національної транспортної інфраструктури доцільно представити як сукупність блоків (табл. Ж.1 додатку Ж), а саме:

1) сутність блоку інструкцій – передбачає змістовне наповнення чинного законодавства, відповідних стратегій, проектів тощо з метою виявлення юридичних колізій, тобто суперечливості положень, та за необхідності розробки відповідного правового забезпечення;

2) інституційний блок передбачає закріплення компетенцій відповідних інститутів задля точного розподілу функціонального навантаження, недопущення дублювання відповідних компетенцій, розмежування функцій державного управління;

3) блок зв'язку дозволяє з'ясувати ефективні комунікації між об'єктами транспортної інфраструктури та органами державного управління з метою організації відповідного моніторингу та контролю та з'ясування швидкості реакції на зміни;

4) технологічний блок передбачає програмне забезпечення об'єктів транспортної інфраструктури, їх обладнання і засоби обслуговування (рис. Ж.1 додатку Ж).

Такий підхід до побудови інформаційної системи національної транспортної інфраструктури є основою для прийняття інтегрованих рішень, заснованих на об'єктивних даних про діяльність транспортних систем України, та своєчасне узгодження всіх принципів питань. Зазначений підхід дозволить проводити детальний аналіз процесів та обґрунтовувати відповідні рішення за допомогою використання сучасних методологічних та інструментальних засобів моделювання та проектування. Отже, розроблена інформаційна матриця є інструментом для систематизації та аналізу всієї інформації щодо розвитку національної транспортної інфраструктури.

Формування ресурсної матриці передбачає визначення форми необхідних ресурсів (матеріального та нематеріального характеру), механізму та строків їх розповсюдження, а також фінансового забезпечення у межах організації, матеріально-технічного забезпечення, застосування логістичних підходів до постачання ресурсів, а також утилізації відходів при розвитку національної транспортної інфраструктури з метою сприяння захисту довкілля (табл. Ж.2

додатку Ж).

Фінансове забезпечення (централізований та децентралізований рівень) розвитку транспортної інфраструктури є надзвичайно важливим в умовах переходу до електронного документообігу, реформування органів державного управління транспортною сферою відповідно до стандартів ЄС. Однак на даний час в країні спостерігається брак фінансування здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України відповідно до коду бюджетної класифікації 3101230 (табл. 2.7). Відповідно до даних досліджень, протягом 2016-2018 років Верховна Рада України (ВРУ) затвердила на реалізацію транспортної стратегії України 1 млн. грн за спеціальним фондом Державного бюджету, з урахуванням змін ці суми значно зростають. Підкреслимо, що з врахуванням зазначених змін виконання плану становило у 2016 році 2,41%.

Таблиця 2.7

Динаміка видатків коду бюджетної класифікації 3101230 «Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України»

Роки	Спеціальний фонд, грн.			Виконання плану, %
	Затверджено ВРУ з урахуванням змін	План з урахуванням внесених змін	Виконано за рік	
2016	1 000 000,00	294 422 632,00	7 088 048,00	2,41
2017	1 000 000,00	936 375 584,00	179 237 362,73	19,14
2018	1 000 000,00	758 138 221,00	35 293 438,05	4,66

Джерело: складено автором на основі даних [103].

Основними напрямками використання бюджетних коштів у тому числі є створення інтегрованої інформаційно-аналітичної системи Міністерства інфраструктури України, створення геоінформаційної системи Міністерства інфраструктури України, забезпечення ІТ компонентами Державної служби морського та річкового транспорту України тощо.

Організаційне забезпечення механізму розвитку національної транспортної інфраструктури має здійснюватися у тісному взаємозв'язку

органів державної влади із об'єднаннями підприємців та відповідними міжнародними організаціями.

Для кадрового забезпечення механізму розвитку транспортної інфраструктури необхідне створення додаткових інститутів, метою яких повинно стати визначення ключових напрямків, завдань і заходів з урахуванням особливостей регіонів України, моніторинг за станом розвитку транспортних систем для своєчасного реагування на виникаючі проблеми шляхом здійснення відповідного корегування.

Матеріально-технічне забезпечення процесу розвитку транспортних систем України в умовах цифровізації економіки має бути високо технологічним, інтероперабельним, включати супутникову навігацію, застосовувати сучасні інформаційні технології, забезпечувати стандарти паливної економічності та екологічності транспортних засобів тощо.

Логістика ресурсопостачання має на меті управління потоками ресурсів під час забезпечення транспортних систем України матеріальними ресурсами задля впровадження мультимодальної технології «точно в строк» із додержанням вимог щодо їх якості.

Утилізація відходів при розвитку національної транспортної інфраструктури має відбуватись у відповідності до нової Директиви (ЄС) 2019/883 [104] Європейського парламенту, що вносить зміни до Директиви 2010/65/ЄС, скасовує Директиву 2000/59/ЄС та забезпечує реалізацію Конвенції ІМО MARPOL. Нова директива забезпечить вирішення вагомих інституціональних проблем та дозволить організувати плідну роботу всієї системи утилізації відходів та ефективний контроль над цим процесом. Зазначимо, що відповідно до документу передбачається встановлення доступних приймальних пристроїв для відходів у всіх портах, впровадження обов'язкового попереднього інформування про утилізацію відходів, а також видача квитанції про доставку відходів до спеціальних приймачів. Разом із звітністю в електронній формі та єдиною системою обміну інформацією, буде спрощено процедуру моніторингу поряд із забезпеченням дотримання всіх

норм і вимог. Директива також впроваджує прозору систему винагороди, що стане стимулом для судновласників дотримуватись відповідних норм, а не скидати відходи в море.

Матрицю інструментів реалізації механізму розвитку національної транспортної інфраструктури можна представити в якості:

1. Важелів правового регулювання функціонування транспортних систем України, а саме: забезпечення механізму залучення приватних інвестицій у розвиток національної транспортної інфраструктури; розробки та використання ефективної методики розрахунку відповідних зборів з суб'єктів транспортних систем; введення правового режиму майна та земель; створення умов для розвитку транспортної інфраструктури шляхом застосування європейської моделі управління тощо.

2. Процесів приватизації та державно-приватного партнерства.

У відповідності до Закону України «Про приватизацію державного і комунального майна» [65] «приватизація – це платне відчуження майна, що перебуває у державній або комунальній власності, на користь фізичних та юридичних осіб, які відповідно до цього закону можуть бути покупцями».

Однією із основних причин зміни державної форми власності на приватну є послаблення навантаження на бюджети всіх рівнів [27, с. 324]. Однак державно-приватне партнерство дозволяє використовувати переваги приватизації, до яких Конференція ООН з торгівлі та розвитку [105] відносить поширення спектру послуг клієнтам і підвищення вантажообігу, збільшення та полегшення фінансування портових споруд і обладнання, підвищення ефективності управлінської діяльності. Тому приватизацію необхідно розглядати відокремлено від комерціалізації, оскільки остання дозволяє залишити контроль з боку держави та може бути реалізована шляхом підписання договорів оренди, шляхом акціонування зі створенням компанії з управління розвитком порту, акціонерами якої можуть бути представники органів державної влади та місцевого самоврядування [106]. Договір оренди

може бути укладений зі стивідорними компаніями, експедиторами, операторами терміналів та судноплавними компаніями.

Важливо зазначити, що вагомою загрозою оренди транспортних терміналів є відсутність розвитку конкуренції та надання послуг державними операторами, що може стати передумовою монополізації ринку приватними компаніями-орендарями. Доцільним є диверсифікація відносин із судновласниками для запобігання моноорієнтації портфелю послуг та залежності в комерційному сенсі. Договір оренди транспортних терміналів чи землі не передбачає гарантій з боку держави, у той час діяльність орендаря не підлягає моніторингу (окрім моніторингу безпеки та дотримання екологічних вимог). Орендар сплачує фіксовані орендні платежі, вимоги інвестицій у відповідну інфраструктуру є необов'язковими [107].

Під час приватизації важливим моментом є запобігання корупційних схем та надлишкової бюрократії органів державної влади.

Отже, принципами приватизації транспортних терміналів необхідно визнати такі як економічна доцільність, наукова обґрунтованість, розподіл функцій між державним і приватним секторами економіки, принцип поетапної та вибіркової приватизації, економічний контроль з боку державних органів [107, с. 220].

Альтернативним варіантом залучення інвестицій до об'єктів транспортної інфраструктури є концесія. Законом України «Про концесію» встановлено, що «концесія – це форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції» [108].

3. Досвід функціонування транспортних систем Європи свідчить про те,

що основним напрямом зменшення витрат та підвищення ефективності доставки вантажів є організація мультимодальних перевезень. Принципами мультимодальних перевезень є єдина система нормативно-правового забезпечення перевезень, єдине комерційно-правове поле, комплексність розв'язку організаційно-економічних засад як цілісного системного утворення, комплексність розвитку транспортної інфраструктури, організаційно-технологічна взаємодія та координування всіх ланок процесу перевезення, інтеграція всіх суб'єктів системи мультимодальних перевезень, а також інформаційне поле всіх детермінант перевізного процесу.

Нормативно-правове регулювання мультимодальних перевезень слід здійснювати відповідно до міжнародних документів, які регламентують правила перевезення вантажів на певному виді транспорту, оскільки воно здійснюється нормами міжнародного публічного, приватного та адміністративного права. При цьому на морському транспорті нормативними документами є Гаагські правила 1921 р.; Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти 1924 р. (із змінами і доповненнями від 1968 р.) Правила Гаага-Вісбі 1968 р.; Гамбурзькі правила 1978 р.; Конвенції ООН з морського права).

Мультимодальні перевезення є одним з важливих напрямів європейської транспортної політики сучасності, оскільки конкурентоспроможність та ефективність національної транспортної системи визначається не тільки існування окремих видів транспорту, а й їх модальною інтегрованістю та інтегрованістю на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

Через значний транзитний потенціал та вигідне територіальне розташування України між Європою та Азією, транспортну систему можливо розглядати як основу для прискорення розвитку національної економіки шляхом її перетворення на міжнародний транспортний хаб. При цьому саме транспортні термінали мають стати центрами інтенсифікації обробки транспортних вантажних потоків при розвитку мультимодальних перевезень в Україні.

Саме тому функціонування ринку мультимодальних перевезень та участь у цьому процесі відповідної інфраструктури є ефективним напрямом формування потужної національної транспортної системи України.

4. Суттєвою складовою є необхідність дотримання міжнародних стандартів якості в контексті двох систем - total quality management (TQM) і «стандартів системи якості» ISO-9000. TQM дозволяє долати виникаючі протиріччя в системі управління якістю, створювати всеосяжну концепцію якості як системи задоволення споживача, розробляти внутрішню концепцію системи загального керування якістю економічних агентів. Серія ISO 9000 включає усі міжнародні стандарти, які визначають методологію забезпечення якості і являють собою три різні моделі функціональних або організаційних взаємин між учасниками системи якості.

Проте, під час реалізації механізму розвитку транспортної інфраструктури можливе виникнення деяких труднощів, пов'язаних із сукупністю взаємозалежних обмежень. (рис. Ж.2 додатку Ж). А саме:

1. Політичні – непередбачувані рішення державних органів влади, політична нестабільність, громадянські протести, військові дії.

2. Техніко-технологічні – невідповідність техніко-технологічного забезпечення вітчизняних постійних пристроїв транспортних систем до світових тенденцій в порівнянні з іншими міжнародними терміналами, велика енергоємність; відсутність у більшості морських портів глибоководних підходів (акваторій та підвідних каналів), що заважає обслуговувати великотоннажні морські судна, які забезпечують високу ефективність транспортування вантажів, а також спричиняє низьку завантаженість наявних потужностей з прийому та обслуговування контейнерних вантажів.

3. Економічні – локалізація потенціалу генерації доходу через мінімальне використання технологій та як наслідок недостатнє створення цінності для споживачів послуг; економічна нестабільність.

4. Інфраструктурні – неповний спектр надання послуг; відсутність ефективно дієвих інституціональних регуляторів з дієвою організацією

управління; залежність від держави та інвесторів; зміни вимог щодо ліцензування, правил митного контролю та митниць.

5. Екологічні – залежність від використання палива, недосконалість вітчизняних законодавчо-правових обмежень шкідливого впливу транспортних терміналів на навколишнє середовище; стихійні лиха; високий рівень зношеності національної транспортної інфраструктури.

6. Матеріально-фінансові – залежність від бюджетного фінансування (його скорочення) та необхідність залучення приватних інвестицій на основі приватно-державного партнерства; втручання держави у формування цін і тарифів на відповідні роботи та послуги; постійні зміни податкового законодавства.

7. Трудові – низький рівень кваліфікації або відсутність професійних освічених кадрів; висока заробітна плата в галузі, що у єдності з витратами на амортизацію, паливом і електроенергію становить майже половину всіх операційних витрат.

Отже, представлений механізм розвитку національної транспортної інфраструктури є багатофункціональним, що задовольняє потреби сучасної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі, забезпеченню конкурентоспроможності транспортних терміналів тощо.

Резервами механізму організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури серед іншого, може бути запровадження інструментів та важелів кваліметрії, що представляє собою науковий напрям, який вивчає методологію та проблематику комплексного кількісного оцінювання якості будь-яких об'єктів, процесів або явищ. Таким чином, застосування цього підходу при реалізації механізму розвитку транспортної інфраструктури уможливіє розробку системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг. Застосування зазначеної методики сприятиме визначенню якості транспортно-логістичних послуг шляхом ефективної комунікації та зворотного зв'язку між органами

управління транспортної галузю, транспортними підприємствами і користувачами цих послуг тощо (рис. 2.3).

Використання кваліметрії при оцінці якості транспортно-логістичних послуг дозволяє визначити рівень якості послуг транспортних терміналів за допомогою визначення наявних та можливих стейкхолдерів відповідної інфраструктури, порівняння якості наданих послуг із очікуваною якістю при певній вартості послуг, аналіз лояльності стейкхолдерів.

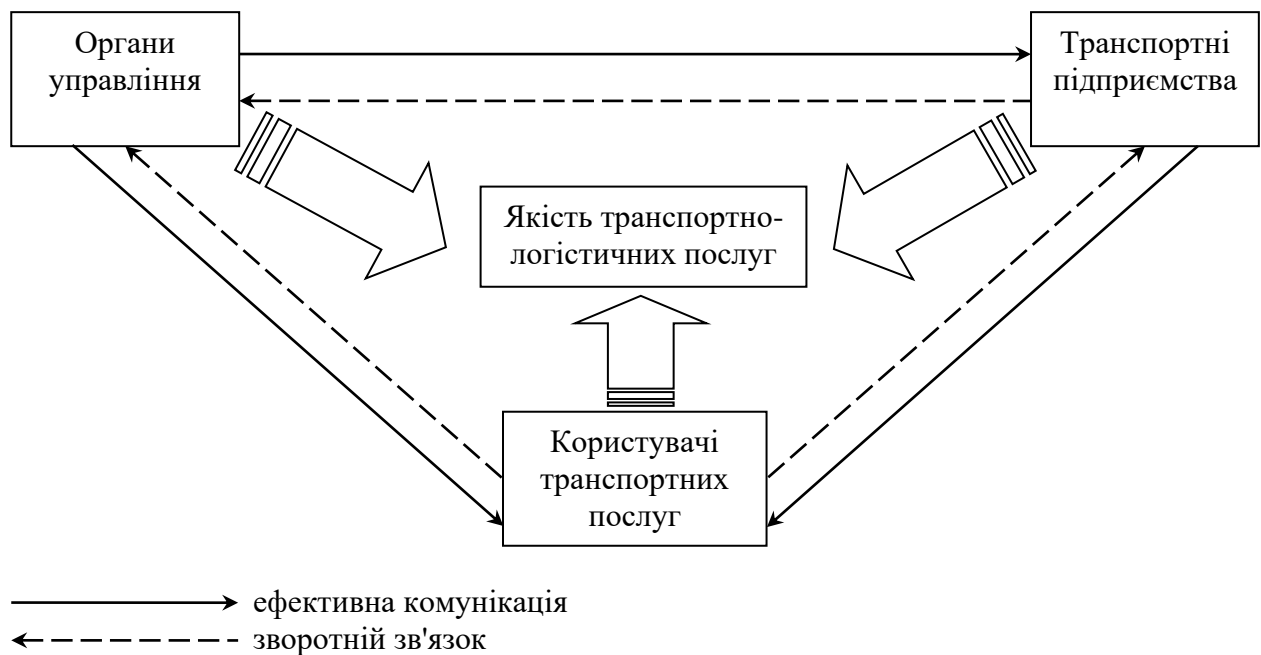


Рис. 2.3. Процес кваліметрії при оцінці якості транспортно-логістичних послуг

Джерело: сформовано автором [101, с. 103].

Втім, складне фінансове становище більшості об'єктів національної транспортної інфраструктури виводить на перший план проблему знаходження джерел забезпечення фінансування їх розвитку. Тому логіка дослідження призводить до необхідності критичного аналізу існуючих фінансових джерел розвитку транспортної інфраструктури та обґрунтування найбільш ефективних фінансових інструментів, на що і спрямовано наступний підрозділ дисертаційної роботи.

2.3. Фінансові інструменти стимулювання розвитку транспортної інфраструктури України

Джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання інфраструктури автомобільного транспорту визначаються згідно із законами України про Державний бюджет України на відповідний рік, законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [109], а також іншими нормативно-правовими актами.

Питання фінансового забезпечення шляхів сполучення автомобільного транспорту є доволі проблемним для України. З метою поступового його вирішення з 2018 року в Україні розпочав свою діяльність Державний дорожній фонд. Ефективне функціонування такого інституту дуже важливе задля накопичення всіх фінансових ресурсів, зібраних з експлуатації транспортної інфраструктури [110, с. 18].

Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [109] передбачається, що кошти, призначені для відшкодування витрат, пов'язаних з будівництвом нових та реконструкцією існуючих автомобільних доріг, повинні акумулюватись на окремих рахунках Державного дорожнього фонду України, що утворюється у складі Державного бюджету України.

У дорожні фонди, визначені цим Законом, спрямовується плата за передачу доріг у концесію чи в оренду, а також плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів в порядку та за тарифами, встановленими Кабінетом Міністрів України. Ці фонди також можуть формуватись за рахунок добровільних внесків юридичних та фізичних осіб тощо.

Незважаючи на функціонування Державного дорожнього фонду, Укравтодор станом на кінець 2018 року подає достатньо песимістичну статистику використання регіонами його коштів. Фахівці Міністерства інфраструктури України зазначають, що серед головних проблем, з якими зіштовхнулися на місцях, що завадило в повнішій мірі використовувати кошти

Державного дорожнього фонду, – неналежна підготовка команд, яким передано ресурси, відсутність бачення, які дорожні ремонти є першочерговими; як наслідок, кошти лежать на депозитних рахунках і не використовуються; тому з областей, які не зможуть найближчим часом показати ефективну динаміку використання й освоєння коштів з фонду (практичне будівництво і відновлення доріг) буде знята частина фінансування; перерозподіл буде здійснений в рамках всієї країни на ті області, які можуть ефективно освоювати кошти, будувати та відновлювати дороги у своїх регіонах [111]. Приклад створення Державного дорожнього фонду свідчить про недоліки інституціонального забезпечення розвитку автомобільних шляхів сполучення України.

Значною державною проблемою є висока зношеність інфраструктури залізничного транспорту разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації. У період 1992-2019 років спостерігалось стрімке зростання цін на споживану продукцію, що значно перевищувало зростання тарифів на перевезення, наслідком чого стала неможливість оновлювати рухомий склад та відповідну інфраструктуру за рахунок власних коштів залізниць. Передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» кошти з бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень не виділялись. Практично не виділялись кошти з місцевих бюджетів на придбання електро- та дизель-поїздів для перевезень пасажирів у приміському сполученні, збитки від соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень повністю не відшкодовувались [112].

Залізнична галузь України є недостатньо ефективною порівняно із залізницями інших країн світу, по-перше, через значне соціальне навантаження разом із відсутністю відшкодування понесених витрат органами державної влади, по-друге, через неконкурентні відносно інших видів транспорту тарифи, які регулюються державою [113].

Світова практика свідчить, що значний обсяг інвестицій (55-60 %) має бути залученим із зовнішніх джерел, 30-35 % - із власних джерел і тільки 5-10

% - із бюджету [114, с. 165]. В Україні фінансування капітальних інвестицій з державного бюджету України майже не здійснюється, власних ресурсів на здійснення розвитку інфраструктури недостатньо, також спостерігаються проблеми із залучення коштів із зовнішніх джерел.

В Україні недостатньо тільки скопіювати механізм тарифоутворення, передбачений європейськими директивами, адже це означатиме покриття перевізниками тільки прямих витрат. Варто чітко передбачити в законодавстві, яка частина залізничної інфраструктури та в якому обсязі буде фінансуватись із державного бюджету. Уряду слід провести ревізію транспортної стратегії з метою визначення, яка транспортна мережа Україні потрібна та з яких джерел її фінансувати. Слід взяти до уваги, що частину міжнародних транспортних коридорів, що проходять через Україну, може співфінансувати Єврокомісія, а частина мережі уже нині є комерційною та окупною. Проте, варто визначитись, чого потребує поточна українська залізнична мережа – розвитку, скорочення чи передачі в концесію, а також з'ясувати, який обсяг державного фінансування можливий для підтримання цієї мережі. Досвід європейських країн свідчить, що без державної підтримки залізнична інфраструктура України та обсяги перевезень будуть скорочуватись. Отже, уряду варто застосувати комплексний підхід до процесу визначення обсягу інвестицій в залізничну інфраструктуру та її модернізацію і до принципів фінансування підтримання мережі в робочому стані, щоб вона була конкурентоспроможною [115].

У 2016 році КМУ затвердив Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року [116], що має на меті підвищення ефективності управління державним майном та впровадження міжнародних стандартів до інфраструктурних проектів авіаційного транспорту.

Відповідно до ст. 75 Повітряного кодексу України [60] аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) перебувають виключно у державній чи комунальній власності. В концесію та оренду можуть бути передані цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного

обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності.

Будівництво і реконструкція аеропортів та цивільних аеродромів можуть здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України, місцевих бюджетів, власних коштів авіапідприємств, а також за рахунок інших джерел, не заборонених законодавством.

Розглянемо питання фінансування витрат на утримання інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Сьогодні в Україні система фінансування внутрішніх водних шляхів не виправдовує себе, недостатньо ресурсів на її відновлення. Бюджетна програма підтримки експлуатаційного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів забезпечує лише близько 21% нормативних витрат, при цьому капітальні витрати не передбачені; роботи з підтримання габаритів водних шляхів проводяться в недостатньому обсязі; немає коштів на необхідні обсяги робіт з технічної і технологічної модернізації гідротехнічних споруд, впровадження сучасних інформаційних технологій забезпечення безпеки судноплавства [73, с. 78].

В Законі України «Про внутрішній водний транспорт» [71] передбачені наступні джерела фінансування: Державний бюджет, канальний збір та інші не заборонених законодавством джерела. Попередня версія законопроекту містила положення про введення річкового збору, який мав стягуватися із судновласників за використання ними річкових водних шляхів для перевезення вантажів та пасажирів. Розмір річкового збору не було визначено, методику розрахунку ставок річкового збору повинна була затвердити національна комісія, відповідальна за державне регулювання транспортної галузі. Цю норму було відхилено, тому що стягнення річкового збору суперечить практиці провідних держав з розвиненим річковим транспортом. Для забезпечення судноплавства створять Державний фонд внутрішніх водних шляхів, кошти з якого розподілятиме Міністерство інфраструктури.

Що стосується утримання, оновлення, ремонту, модернізації судноплавних гідротехнічних споруд, то законом передбачено фінансування

витрат власником (балансоутримувачем) гідроелектростанцій Дніпровського каскаду, оскільки шлюзи насправді є невід'ємною частиною та наслідком будівництва цих станцій.

У пояснювальній записці до закону такий підхід обґрунтований практикою країн європейського союзу. В Європі шлюзування на річках Рейн, Майн і Дунай у більшості випадків безкоштовне для судновласників. Фінансування восьми шлюзів на кордоні Франції та Німеччини забезпечується приватною енергетичною компанією Electricity de France за рахунок виробленої електроенергії. В США та Росії плата за шлюзування не справляється, судноплавні гідротехнічні споруди утримуються виключно за державні кошти, що забезпечує річковому транспорту економічну привабливість [72, с. 29].

Сьогодні в Україні єдиним джерелом коштів для розвитку морської транспортної інфраструктури є портові збори, які є одними з найвищих у світі, що також негативно впливає на вантажообіг в українських портах.

Питання аналізу стану та структури портових зборів є актуальним та потребує ґрунтовного дослідження. Спостерігаються розбіжності в існуючих диференціаціях ставок портових зборів в Україні та в світі, між кількістю портових зборів в конкурентних портах України. Сьогодні дискусійним питанням є методологія стягнення портових зборів. Тому доцільним є аналіз портових зборів, стягуваних в українських портах.

Система портових зборів на різних історичних етапах виконувала неоднакові функції. Зазначимо функції портових зборів, які формувалися під впливом певних діалектичних та історичних законів: захист національних інтересів, стимулювання торгівлі, соціальні фактори (створення робочих місць, демографічні фактори), більш ефективне використання портових потужностей, покриття витрат по послугах). Портові збори існували вже з феодальних часів. В 1709 році у Ліверпулі було введено доковий збір задля покриття витрат на будівництво і підтримку в експлуатаційному стані портового доку. В Англії діяло право портів на стягнення таких портових зборів: «доківий збір (Docks-

dues), збір за причалювання до набережної (Wharfage-rates); збори на користь міста (Town Dues) за послуги лоцманів [117, с. 7].

В Чорноморському регіоні спостерігається висока конкуренція між портами. Портові збори – важливий чинник, який впливає на привабливість порту та як наслідок – на його вантажообіг. Порти України втрачають конкурентоспроможність, тому що в них справляється найбільша кількість портових зборів, а саме наступні 7 видів: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. В той же час, у порту Констанца (Румунія) запроваджено лише три види портових зборів: корабельний (Port access tariff), причальний (Quay tariff), якірний (Basin tariff) [118].

Портові збори України є вищими за портові збори інших країн Чорноморського басейну. Так, за даними 2016 року вартість заходу судна класу кейпсайз (Capesize) до порта «Південний» складає 430.000 USD (з яких 326.000 USD - портові збори), до порта Новоросійськ (РФ) - 123.000 USD, до порту Констанца (Румунія) - 112.000 USD, до порту Ердемір (Туреччина) - 64.500 USD [119].

Рівень портових зборів у будь-якій мірі визначає рівень фінансового потенціалу портових компаній, судноплавних компаній, підприємств обслуговування та інших суб'єктів господарювання, які є прямими або опосередкованими учасниками транспортного процесу [120, с. 463].

Сьогодні, висока конкуренція серед портів Чорного моря, удосконалення якісних і кількісних характеристик судів вимагає не тільки наявності транспортних терміналів в належному експлуатаційному стані, а й їх техніко-технологічна відповідність сучасними потребами ринку і флоту. За даними Фонду держмайна, інфраструктура портів України на 70-90% зношена.

Згідно ст. 22. Закону України «Про морські порти України» [22] портові збори є єдиним джерелом фінансування морської транспортної інфраструктури.

У табл. К.1 додатку К вказано напрями використання портових зборів стосовно морської транспортної інфраструктури відповідно до Порядку обліку

та використання коштів від портових зборів, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 [121]. Чинним законодавством встановлено, що кошти від портових зборів мають бути використані виключно за їх цільовим призначенням.

Аналіз структури чистого доходу АМПУ [122] свідчить, що найбільша питома вага належить статті «портові збори» і дорівнює близько 65 % (табл. 2.8).

Дослідження теоретичних та прикладних засад формування портових зборів як джерела розвитку морської транспортної інфраструктури [115-124] призвело до необхідності доопрацювання їх класифікаційних ознак. Науковці визначають такі основні класифікаційні ознаки (Додаток К) [122].

Таблиця 2.8

Структура чистого доходу АМПУ

Стаття доходу	2017		2018		2019		2020 план	
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%
Портові збори	5 312 526	68	4 013 481	62	4 429 766	63	4 822 164	64
Лоцманські послуги	779 870	10	831 406	13	917 198	13	994 537	13
Послуги регулювання руху суден	263 519	3	270 828	4	305 236	4	329 650	4
Послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу	765 064	10	771 119	12	714 278	10	773 599	10
Забезпечення проведення криголамних робіт	62 769	1	16 296	0	12 119	0	16 390	0
Послуги підрозділів	441 783	6	622 688	10	642 202	9	550 730	7
Інше	135 304	2	-	-	-	-	-	-
Разом чистий дохід	7 760 835	100	6 525 818	100	7 020 799	100	7 487 070	100

Джерело: складено автором.

Залежно від умов стягнення збори поділяються на обов'язкові та необов'язкові. Підставою для стягування обов'язкових зборів є факт заходу судна в порт незалежно від того, скористався клієнт тими або іншими послугами порту чи ні (корабельний збір, якірний). Необов'язкові збори оплачуються безпосередньо за надані послуги в порту (лоцманський збір) [125, с. 432].

Залежно від статусу виділяють державні, загальнонаціональні, місцеві збори. Державні збори націлені на покриття витрат держави, на утримання належних їй портів або їх окремих господарств (маякової, лоцманської служб та ін.), а також органів митного й санітарного контролю. Величина зборів встановлюється на державному рівні та розповсюджується на всі порти країни. Можлива державна компенсація у випадку, якщо витрати перевищують доходи порту. Зазначена схема впроваджена в Фінляндії по фарватерному і лоцманському зборам за проводку судів поза межами порту, в Данії – по криголамному збору [126].

Загальнонаціональний портовий збір стягується до загальнонаціонального фонду або організації, яка фінансує розвиток морської транспортної інфраструктури. Наприклад, в Англії існує спеціальний фонд, що забезпечує підтримку маяків в експлуатаційному стані. Маяковий збір перераховується до цього фонду. У США збір з вантажів направляється до федерального фонду, кошти якого спрямовані на здійснення днопоглиблювальних робіт в портах [82, с. 106].

Місцеві збори запроваджуються у кожному порту муніципалітетами, портовою адміністрацією та іншими органами, що володіють або управляють портами. Проте місцеві збори можуть бути різними за розміром ставок, однак у переважній більшості країн стягуються в усіх портах країни за єдиними правилами [124, с. 825].

Місцеві збори можуть справлятися адміністрацією порту або місцевими органами влади до місцевого бюджету. У випадку, коли утримання та розвиток інфраструктури порту здійснюється адміністрацією порту, витратна частина

фінансових планів адміністрацій може вимагати обов'язкового узгодження в органах центральної або місцевої влади. Зазначена схема впроваджена в портах Великої Британії, Данії, Польщі, великі порти Португалії, РФ, Франції, Україні. Якщо портові збори справляються до місцевого бюджету, органи місцевої влади самостійно визначають рівень портових зборів, напрямки їх використання і несуть повну відповідальність за безперебійну роботу порту (порту Гамбург, деякі порти Португалії та Данії) [117, с. 12].

В міжнародній практиці портові збори прийнято ділити на дві групи:

- «PortDues» – збори, сплата, яких не передбачає надання судну явних послуг, вимірюваних кількісно і якісно;

- «PortCharges» – збори, сплата яких передбачає надання судну конкретної послуги, вимірюваної кількісно і якісно. Характерною особливістю цих послуг є обов'язковість для судна [127, с. 19].

Стягнення портових зборів у порту Гамбург (Німеччина) ґрунтується на даному принципі. Ст. 6 національного закону «Про мита і збори» та ст. 14 міського закону «Про судноплавство і портове сполучення» зазначають, що портові збори першої групи (PortDues) мають лише частково покривати витрати на експлуатаційне утримання інфраструктури порту. Тому збори першої групи в порту Гамбург значно нижче, ніж в інших європейських портах. До портових зборів другої групи (PortCharges) належать лоцманські, швартові, буксирні збори. Їх величина значно вище, ніж в інших портах. В сумі зі зборами першої групи вони прирівнюють вартість заходу судна в Гамбурзький порт до вартості суднозаходів в інші порти. У Гамбурзі право стягнення портових зборів належить місту за здійснення дій управлінського і адміністративного характеру і за користування водними поверхнями, спорудами, пристроями та обладнанням Гамбурзького порту. Портові збори не покривають витрати на утримання і розвиток порту. Для цієї мети перераховуються кошти із відповідного бюджету.

Підхідний канал на Ельбі та фарватери протяжністю понад 70 миль не входять до структури порту Гамбург, вони знаходяться на утриманні уряду, яке

відмовилося від справляння будь-яких зборів на свою користь, фінансуючи днопоглиблювальні роботи і навігаційне обладнання фарватерів з державного бюджету за рахунок платників податків. Цей факт сприяє зниженню рівня зборів в порту Гамбург [124].

За принципами нарахування зборів судну розрізняють: портові збори з місткості судна (в тоннах або кубічних метрах), портові збори з його лінійних розмірів (за довжиною судна в метрах або футах; за осадкою судна в метрах, дециметрах, футах), портові збори з комерційного завантаження (за кількістю доставленого або прийнятого вантажу і пасажирів) та ін. Розмір портових зборів також залежить від виду плавання судна (зарубіжне, каботажне); форми судноплавства (лінійне, трампове); прапора судна (національний режим, режим найбільшого сприяння); класифікації флоту (торговий, промисловий, військовий та ін.); роду вантажу й кількості заходів судна [124, с. 826].

Аналіз існуючої класифікації дозволив визнати, що у підкласі зборів «за принципами нарахування» відсутній важливий критерій, а саме критерій ризикованості вантажу. Під ризикованістю ми маємо на увазі ймовірність настання негативної непередбаченої події (економічного, соціального, екологічного, політичного характеру тощо) внаслідок обслуговування транспортних терміналів певного вантажу чи транспортного засобу. Статистика свідчить, що на сьогодні загалом скорочується кількість аварій на морському транспорті, при цьому негативні події в межах транспортних терміналів зберігають сталі тенденції у перерахунку на кількість обслуговуваних засобів. Ці події виникають внаслідок:

- природних явищ (шторми, особливо в осені);
- скорочення кількості обслуговуючого персоналу транспортних терміналів (внаслідок погіршення фінансових результатів діяльності та прагнення до скорочення витрат, зокрема, на оплату праці);
- зростання ступеню зносу матеріальних активів (як наслідок відсутності коштів на оновлення);

– недбалості та/чи недостатньої кваліфікації судових, незнання акваторії порту тощо.

В цих умовах при заході судна, який містить потенційно небезпечний вантаж (нафтопродукти, промислові відходи, інші екологічно-небезпечні вантажі) чи вантажі, які можуть становити потенційну загрозу різного характеру (вантажі з країн, де зафіксовані спалахи інфекційних та інших хвороб, до яких застосовано санкції, де має місце активна нелегальна міграція тощо) доцільно враховувати зазначені ризики при формуванні розміру портових зборів. Ризики можна в свою чергу, розподілити за ознаками:

– екологічні – ті, що можуть призвести до негативних екологічних явищ (забруднення акваторії, епідемія тощо);

– соціальні – що можуть призвести до негативних соціально-гуманітарних наслідків (депортація нелегальних мігрантів тощо);

– геополітичні – які можуть призвести до загострення політичних конфліктів (прийняття вантажу із країн чи власників, на які накладено економічні та/чи політичні санкції).

Крім удосконалення класифікаційних ознак ризиків, актуальності набуває також питання модифікації методики нарахування портових зборів. В Україні встановлені одні з найвищих ставок портових зборів. За даними проекту International Seaborne Market ставки зборів в українських портах в 2 - 3 рази перевищують аналогічні плати в інших портах світу [128].

Реалізація конкурентної тарифної політики є однією з основних умов розвитку портової галузі відповідно до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [12].

Процес реформування портових зборів було започатковано одразу після прийняття Закону «Про морські порти». Міністерство інфраструктури України виносило на громадське обговорення проекти методики формування портових зборів: в 2014, 2016, 2018 роках. Проекти ґрунтувалися на концепції «витрати +». Відповідно до п. 3.2. Методики в основу розрахунків портових зборів покладені три основні складові: покриття експлуатаційних витрат, спрямованих

на утримання та обслуговування об'єктів інфраструктури; отримання коштів, спрямованих на відтворення об'єктів портової інфраструктури; отримання дохідної (інвестиційної) складової, для подальшого розвитку портової інфраструктури [129].

Тобто ставка портового збору складається з двох складових: базової та інвестиційної. Базова включає в себе поточні витрати на утримання транспортних терміналів. Інвестиційна складова – це витрати на розвиток, що розраховуються згідно до інвестиційної програми відповідного морського порту. Аналіз існуючих підходів щодо цього питання дозволив встановити, що, на думку В.Попова [128], модифікація вищезначеної методики повинна враховувати особливості формування рівня ставок портових зборів, прийняті за кордоном.

У квітні 2020 року Міністерство Інфраструктури України під впливом Антимонопольного комітету оприлюднило для обговорення новий проект Методики розрахунку ставок портових зборів [130], в якому запропоновано розраховувати збори за принципом валової місткості судна (gross tonnage – GT). Зазначений підхід застосовується в світовій практиці і дозволяє скоротити витрати в порівнянні з існуючим принципом умовного об'єму. Проте, контейнеровоз і балкер можуть перевозити вантаж різної маси при однаковому показнику GT. Наприклад, якщо до порту зайдуть два судна дедвейтом 100 000 тонн кожне. Контейнеровоз зможе перевезти 30 000 тонн вантажу, а балкер – 90 000 тонн. Проте, величина портових зборів буде однакою для обох суден. Тому більш справедливим рішенням, особливо в світлі вимог Антимонопольного комітету, була б прив'язка до кількості вантажу, що перевозиться, а ні до GT [131].

В міжнародній практиці в основі розрахунку ставок портових зборів покладена собівартість послуг та певний прибуток на розвиток виробництва. Розрахунок ставок портових зборів містить індивідуальні особливості нарахування та умови стягнення кожного портового збору. Собівартість послуг по кожному портовому збору (за винятком адміністративного) визначається на

основі величини відповідних економічно обґрунтованих витрат портів на утримання інфраструктури портів і величини валової місткості суден (іх GT), яка враховує умови стягнення кожного портового збору. Тому знизити високий рівень портових зборів в вітчизняних морських портах можна, в основному, значним підвищенням обсягів перевалки ними вантажів і пов'язаного з ними суднообігу, якого в даний час, на жаль, досягти не вдасться [129].

В європейських країнах припустимим є варіант, за яким розвиток транспортних терміналів фінансується за рахунок цільових фондів, за підтримки уряду. З 2000 по 2013 роки інвестиції в постійні пристрої транспортних систем Євросоюзу склали 6,8 млрд. євро, а на період 2014-2020 років Єврокомісія запланувала інвестувати в транспортні проекти ще 6,7 млрд. євро. Також, в Європі портові збори не є об'єктом оподаткування. Вони розглядаються не як спосіб поповнення бюджету, а як обов'язковий джерело змісту і розвитку інфраструктури морських портів, необхідної для національної економіки і зовнішньої торгівлі [132].

Як зазначалося вище, доходи АМПУ на 65 % складаються з портових зборів. У даному контексті виникає питання, чи відповідає перерахування частини прибутку АМПУ до бюджету принципу цільового використання портових зборів. Викликає занепокоєність доля інвестиційної складової портових зборів, адже є ризик, що вона виконує функцію джерела наповнення державного бюджету замість розвитку портової інфраструктури. В такій ситуації для її розвитку необхідні інвестиції з боку держави, але через значний дефіцит державного бюджету вказані інвестиції є малоімовірними. Процес формування портових зборів як джерела утримання та розвитку інфраструктури схематично продемонстрована на рисунку 2.4 [123, с. 141].

Ураховуючи постійне скорочення інвестицій у розвиток морської транспортної інфраструктури з боку держави та зростання частини портових зборів, що переходять до бюджету в якості дивідендів, складається ситуація, за якою власних коштів АМПУ виявляється недостатньо для її утримання та розвитку. Але навіть в тих випадках, коли АМПУ готове фінансувати ремонт і

модернізацію портової інфраструктури, на практиці реалізація проектів супроводжується рядом складнощів, оскільки витрачання коштів держпідприємств можливо лише на підставі фінансових планів. Фінплан великих держпідприємств затверджується Кабінетом міністрів України, а попередньо узгоджується Мінінфраструктури, Мінфіном і Мінекономіки. Отже, практичний темп сьогоденної процедури узгодження витрат АМПУ зводить спроби підтримувати або поліпшувати інфраструктуру порту до ряду погоджень [132].

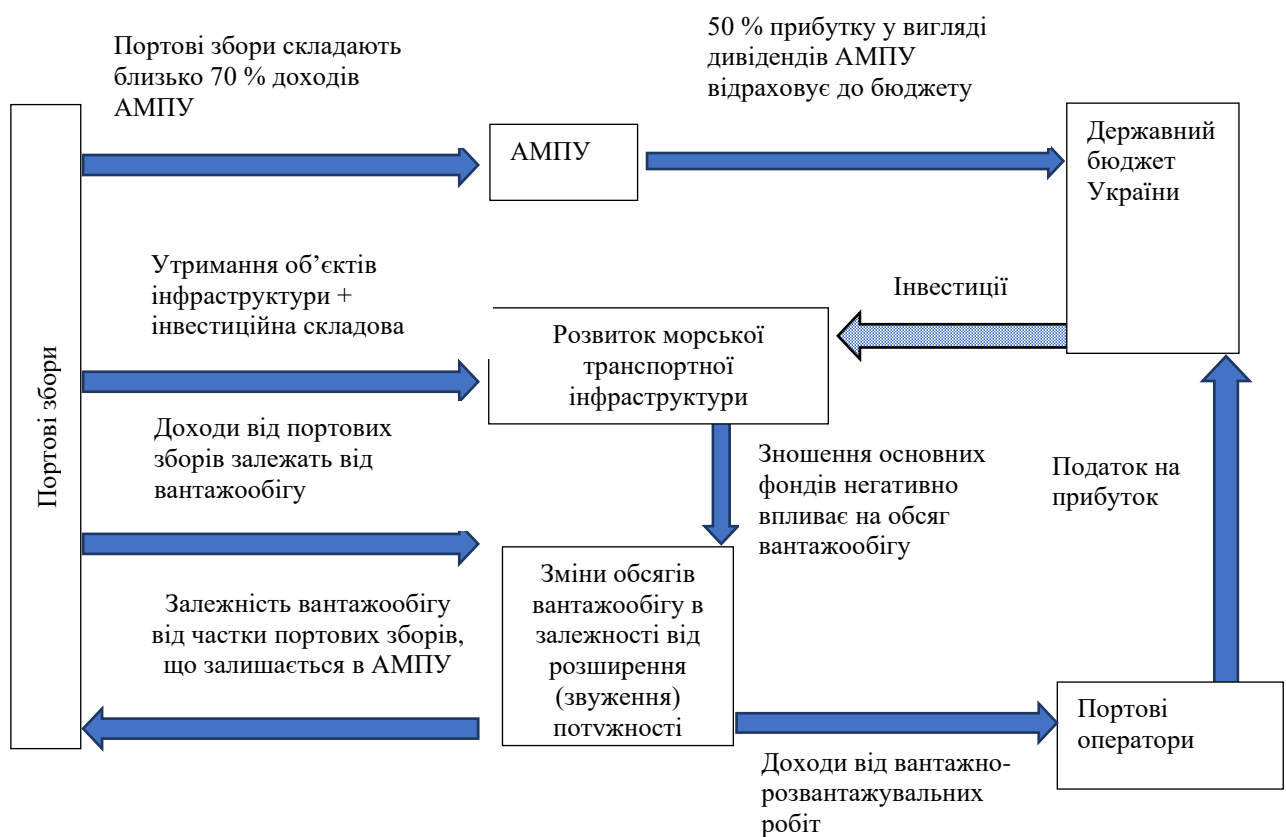


Рис. 2.4 Процес формування портових зборів як джерела утримання та розвитку морської транспортної інфраструктури [122, с. 143]

Джерело: сформовано автором.

Отже, сформуємо основні рекомендації та пропозиції щодо формування та стягнення портових зборів як основного джерела утримання та розвитку морської транспортної інфраструктури.

Одним з найголовніших кроків є формування законодавчої бази, доопрацювання та затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів. Протягом кількох років для розробки Методики залучалися міжнародні експерти Всесвітнього банку, Міжнародної фінансової корпорації, Європейської бізнес-асоціації тощо, але жоден із проектів не був затверджений Міністерством Інфраструктури. Вважаю необхідним залучити до підготовки проекту Методики спеціалістів морського транспорту в сфері портового ціноутворення та науковців профільних закладів.

Рівень портових зборів повинен бути економічно обґрунтованим. Величина портових зборів має базуватися на фактичній вартості експлуатації відповідної портової інфраструктури. Це вимагає проведення аналізу економічних показників виробничої діяльності морських портів, аналіз собівартості портових послуг і робіт. Доцільним є ведення обліку одержуваних портами доходів по кожному портовому збору і відповідних їм витрат портів.

Такий облік набув широкого поширення в зарубіжних портах у зв'язку зі створенням «витратних» або «вартісних» центрів по кожному виду робіт, операцій і послуг. Введення такого обліку у вітчизняних морських портах дозволить автоматизувати розрахунки всіх економічних показників по кожному портовому збору при оцінці ефективності надання портами відповідних послуг судновласникам [128].

В основу розрахунків портових зборів на сьогодні покладені три основні складові: покриття експлуатаційних витрат, спрямованих на утримання та обслуговування об'єктів інфраструктури; отримання коштів, спрямованих на відтворення об'єктів портової інфраструктури; отримання дохідної (інвестиційної) складової, для подальшого розвитку портової інфраструктури [133].

Враховуючи рівень зносу основних фондів, необхідним є інвестиції з боку держави, тому що оновити транспортні термінали лише за рахунок портових зборів неможливо. Отже, при формуванні портових зборів важливо враховувати принцип одержання обґрунтованого прибутку з урахуванням

інвестиційної складової, розмір якої має бути достатнім для розвитку портової інфраструктури. У закордонних портах, як правило, базовий рівень тарифів не більше 10 % норми прибутку [134, с. 244].

Методика формування портових зборів, на наш погляд, повинна базуватися на принципі одержання обґрунтованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової та принципі гнучкістю системи їх стягнення. Розрахунок портового збору повинен містити перманентну складову (собівартість послуги із урахуванням планового прибутку та дивідендної політики держави) та частину розвитку, і може здійснюватися за формулою [135, с. 86]:

$$P^i_t = \underbrace{(C_t(1 + R_t))}_{\text{Перманентна частина}} \cdot \underbrace{J_{\text{риз}i} \cdot J_{\text{інв}t} \cdot J_{\text{інф}}}_{\text{Частина розвитку}} ; \quad (1)$$

де P^i_t – загальний обсяг портового збору для умов функціонування t -го транспортного терміналу у випадку обслуговування i -го судна;

C_t – собівартість обслуговування транспортного терміналу;

R_t – нормативний рівень рентабельності діяльності транспортного терміналу;

$J_{\text{риз}i}$ – складова, яка ураховує ризики;

$J_{\text{інв}t}$ – складова, яка враховує необхідність інвестування у розвиток морської транспортної інфраструктури чи конкретного t -го транспортного терміналу;

$J_{\text{інф}}$ – інфляційна складова, яка встановлюється за даними державної служби статистики, а сама, як показник поточного індексу інфляцій в країні.

Для визначення собівартості обслуговування транспортного терміналу (C_t) необхідно врахувати витрати по наданню відповідної послуги (як постійні, так і змінні).

$$C_t = \text{ФОП}_t + A_t + M_t \quad (2)$$

де ФОП_t – оплата праці з відповідними відрахуваннями;

A_t – амортизаційні відрахування;

M_t – матеріальні та інші витрати.

В свою чергу, ФОП_t розрахуємо за формулою:

$$\text{ФОП}_t = \bar{З} \cdot \text{Ш}_t \cdot (1 + \text{Н}_{\text{ФОП}}), \quad (3)$$

де $\bar{З}$ – середня заробітна плата працівників t -го транспортного терміналу (чи середня по цієї сфері економічної діяльності);

Ш_t – чисельність працівників, залучених до процесу обслуговування, яку доцільно збільшити на коефіцієнт $K_{\text{ауп}}$, який враховує частку управлінського персоналу. У середньому $K_{\text{ауп}}$ може дорівнювати 8-15% (виходячи із структури кадрового складу цієї сфері економічної діяльності, де частка АУП коливається саме у цих межах).

$\text{Н}_{\text{ФОП}}$ – норматив відрахувань на соціальні заходи (станом на 01.01.2020 становить 22%);

Розрахунок амортизаційних відрахувань (A_t) здійснюємо за формулою:

$$A_t = d_A \times N_j \sum_{j=1}^n F_j \quad (4)$$

де F_j – виробничі фонди j -го виду;

d_A – частка амортизації у структурі витрат транспортного терміналу;

N_j – норма амортизаційних відрахувань виробничих фондів j -го виду;

J – кількість груп виробничих фондів;

n – кількість виробничих фондів j -го виду.

Розрахунок величини матеріальних витрат (M_t) розрахуємо за наведеною формулою:

$$M_t = d_{M_t} \cdot \sum_{k=1}^n M_k, \quad (5)$$

де M_k – матеріальні витрати k -го виду обслуговування;

n – кількість видів витрат;

d_{Mt} – частка матеріальних витрат у структурі витрат транспортного терміналу;

Визначення розміру інших витрат здійснюється прямим розрахунком.

Для визначення нормативного рівня рентабельності (R_t) для діяльності транспортного терміналу, звернемося до світової практики, які свідчить про нормативним рівнем є позначка 10%. Втім, враховуючи складне фінансове становище вітчизняних транспортних терміналів та портової інфраструктури в цілому, а також зростання частки прибутку, який поступає до державного бюджету у вигляді дивідендів, пропонуємо формулу для розрахунку R_t , яка, базується на середньоєвропейському значенні показника та ураховує мінливості дивідендної політики держави:

$$R_t = r \times (1 + RD) \quad (6)$$

де r – середньоєвропейський рівень рентабельності (10%);

RD – поточна ставка дивідендів.

Сьогодні поточна ставка дивідендів в Україні складає 90% від прибутку АМПУ. Отже, рівень рентабельності, який необхідно закласти до портових зборів, становить:

$$R_t = 0,1 \times (1 + 0,9) = 0,19 \text{ чи } 19\%$$

Визначений рівень рентабельності є обґрунтованим з точки зору потреб розвитку транспортних терміналів.

При розрахунку величини портових зборів важливо враховувати можливі ризики, тобто ймовірність виникнення негативної події внаслідок обслуговування транспортними терміналами певних вантажів чи транспортних засобів. $J_{риз i}$ можна визначити як ймовірність настання несприятливого випадку для конкретного i -го судна (чи вантажоперевізника) методом експертних оцінок чи прямим розрахунком частки несприятливих подій у загальній суми обслуговування вантажів на t -му транспортному терміналі.

$J_{інв t}$ має за мету забезпечення часткової компенсації витрат на введення та оновлення виробничих потужностей. Може розраховуватися окремо для кожного транспортного терміналу чи як середня для усієї морської транспортної інфраструктури. Для конкретного транспортного терміналу $J_{інв t}$ можливо розрахувати за формулою:

$$J_{інв t} = 1 + \frac{N_{uk} - A_k - П_k - I_k}{N_{uk}}, \quad (7)$$

де N_{uk} – вартісне вираження k -х активів, що потребують оновлення;

A_k – обсяг амортизаційних відрахувань на оновлення активів;

$П_k$ – прибуток транспортного терміналу, який спрямовується на оновлення активів;

I_k – державні, регіональні чи інші зовнішні інвестиції, які спрямовуються на оновлення активів (за наявності).

Привабливість портів для судновласників визначається не стільки рівнем портових зборів, скільки гнучкістю системи їх стягнення. Тому, при формування остаточного розміру портового збору доцільно передбачити надання судам різного роду знижок та пільг залежно від мети заходу суден в порт, лінійності судів, ступеня їх завантаження, кількості заходів суден в порти протягом одного рейсу, виду їх плавання та інших факторів. Так, для стимулювання круїзного судноплавства пропонується встановити знижки для пасажирських суден по окремим видам портових зборів у високий туристичний сезон. Для розвитку каботажного судноплавства необхідно встановити стимулюючий коефіцієнт до рівня загальних ставок портових зборів [134, с. 245].

Застосування запропонованої методика формування портових зборів дозволить сформувавши достатній обсяг коштів для розвитку транспортних терміналів при одночасному забезпеченні гнучкості зборів.

Висновки розділу 2

В ході формування механізму та організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України отримано такі основні результати:

1. Систематизовано основні проблеми розвитку транспортних систем, до яких віднесено: недостатнє опрацювання нормативно-правової бази з точки зору її відповідності реаліям сучасності; наявність перехресного субсидування неприбуткових перевезень за рахунок вантажних; низький рівень конкуренції на ринку деяких видів перевезень невідповідність активів та сервісу потребам споживачів та світовим стандартам якості; наявність проявів корупції зношеність основних фондів та застарілість нематеріальних активів; недостатність інфо-комунікаційного забезпечення; маркетингові та іміджеві проблеми.

2. Узагальнено головні проблеми транспортної інфраструктури, серед яких визначено: нестачу фінансових ресурсів для розвитку, неякісне планування розвитку, недосконала перебудова логістичної системи та втрата частини актив внаслідок геополітичних змін, наявність проявів неефективного управління, недостатнє навантаження на портові потужності, неякісне обслуговування та прояви корупції, нестача кваліфікованих кадрів.

3. Визначено передумови розвитку транспортної інфраструктури, до яких віднесено економічні, юридичні, технологічні, геополітичні і соціальні, та проведено їх факторно-критеріальне оцінювання. На основі визначених основних критеріїв методом експертної оцінки нами було встановлено їх вагові значення та здійснено оцінку (у бальній системі) на підставі розробленого методичного підходу. Запропоновано авторське бачення трактування отриманих результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку транспортної інфраструктури, який полягає у застосуванні інтервальної шкали від нуля до одиниці із шагом 0,2. Розрахунки показали, що жоден з факторів не чинить значного впливу на розвиток системи, здатного

призвести до зміни принципів та методів роботи транспортної інфраструктури України. Максимальними (за результатами розрахунків) є геополітичний та економічний фактори, а також юридичні аспекти.

4. Сформовано механізм розвитку транспортної інфраструктури, об'єктом якого є система економічних та організаційних відносин, що склалася в процесі діяльності між різними суб'єктами на різних рівнях з метою впровадження сукупності інноваційних рішень.

5. Досліджено фінансові інструменти розвитку транспортної інфраструктури як визначальних елементів транспортної системи України. Детальну увагу зосереджено на вивченні фінансування портових транспортних терміналів портів. Проведено аналіз сучасної класифікації портових зборів та встановлено їх недоліки, а саме відсутність у підкласі зборів «за принципами нарахування» критерію ризикованості вантажу. Запропоновано додавання даного критерію, змістовне наповнення якого полягає в урахуванні ймовірності виникнення негативної події економічного, соціального, екологічного, політичного та іншого характеру, із розподілом за ознаками: екологічні (забруднення акваторії, розповсюдження хвороб тощо), соціальні (депортація нелегальних мігрантів, тварин тощо) та геополітичні (прийняття вантажу із країн чи власників, що підпадають під різні економічні та/чи політичні санкції).

6. Наведено удосконалену методику формування портових зборів, яка базується на принципі одержання обґрунтованого прибутку, містить перманентну частину (урахування необхідного рівня рентабельності, який, в свою чергу, враховує дивідендну політику держави та) та частину розвитку (яка враховує ризики, інвестиційну та інфляційну складову). Запропоновано також підходи для забезпечення гнучкості формування портових зборів задля підвищення привабливості транспортних терміналів для судновласників та вантажоперевізників.

Основні результати, отримані в розділі 2, відображено в наукових працях автора, наведених у переліку використаних джерел [96, 100, 120, 133].

РОЗДІЛ 3

НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАСАДАХ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТІ

3.1. Методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури

Портова галузь є важливим чинником економічного розвитку України, реформування морської сфери України є актуальним на сьогоднішній час та викликано низкою проблем, пов'язаних з системою управління морської галузі України та функціонуванням морських портів. До найбільш важливих відносимо такі: необхідність оновлення активів портів (постійні пристрої, обладнання тощо); недосконалість правової бази морської галузі; низька якість транспортних послуг; необхідність підвищення ефективності портової діяльності тощо. Це підтверджує необхідність впровадження нових форм управління морськими портами задля впровадження перетворень в портовій галузі.

Думки вчених про приватизацію та передачу портів у концесію розрізняються. Саме тому важливо уважно вивчити цю проблему для того, щоб відповісти на питання відносно отримання вигід або втрат від приватизації та застосування концесії.

Розроблений у другому розділі механізм розвитку транспортної інфраструктури передбачає матрицю інструментів, при цьому на підставі попередніх досліджень встановлено доцільність використання таких інструментів як державно-приватне партнерство, зокрема, концесія.

Питання приватизації морських портів в Україні активно досліджувалося протягом останніх років, що спричинено застарілою системою управління, нерозвиненістю нормативно-правової бази, негнучкістю тарифної політики, недостатністю інвестицій в нові технології тощо.

Термін «приватизація» з'явився в кінці 1960-х років. Його пов'язують з реформами уряду Великобританії щодо переходу з державного на приватне право власності на чисельні компанії [136]. Однак приватизація не є концепцією двадцятого століття, цей термін не був введений у Великобританії. Історики довели, що приватні концесії порту існували ще з римських часів [137].

Згідно ЮНКТАД (1998) «Приватизація є передачею активів державної власності в приватний сектор або застосування приватного капіталу для фінансування інвестицій в портові споруди, обладнання та системи» [138, с. 2-3]. Деякі економісти в своїх роботах відзначають успіх приватизації. Наприклад, згідно з даними С. Боссе перевагами реалізації політики приватизації є [139]:

- підвищення ефективності менеджменту в сфері портових послуг;
- збільшення інвестицій в розвиток терміналів порту;
- залучення нових ринків і технологій;
- удосконалення рівня якості наданих послуг клієнтам за конкурентоздатною ціною.

Проте, багато вчених мають протилежну точку зору на процес приватизації. Вони припускають наявність високої ймовірності виникнення багатьох проблем з приватним сектором в результаті недосконалості ринку капіталу. Тобто питання про відносну ефективності альтернативних форм власності носить емпіричний характер [140, с. 407].

Дослідження міжнародного досвіду свідчить про активну реалізацію приватизацію портів протягом 1980-х та 1990-х роках. Розвинені країни почали залучати приватний сектор не тільки в сферу надання портових послуг, а й в активи порту. За цей період більше 36 урядів у всьому світі почали процес приватизації деяких або всіх своїх основних морських портів [141, с. 227]. У 1983 році з метою підвищення ефективності, диверсифікації активів, а також сприяння збільшення капітальних вкладень шляхом продажу активів Великобританія приватизувала свої 19 портів, які входили до складу Асоціації британський портів [142, с. 11].

Чи була приватизація портів Великобританії успішною? Згідно А. Байрд приватизація портів, починаючи від першого етапу в 1983 році (ABP) до останнього (MDHC), принесла \$ 824 млн. доходу для держави. Це може здатися позитивним, однак не варто ігнорувати можливе збільшення доходів від оподаткування прибутку порту. Необхідно зрозуміти, скільки потрібно ресурсів для створення порту. Наприклад, приблизна вартість нового контейнерного терміналу в Лондоні (P & O Ports London Gateway, Terminal) становить US \$ 1,1 млрд (£ 650 млн). Таким чином, згідно з позицією зазначених вчених, приватизація портів в Великобританії була недостатньо ефективною з точки зору отримання доходів для держави [84, с. 75].

Однак існує й інша точка зору. Д. Ханмейер і П. Йорк [142, с. 11] стверджують, що економічними результатами приватизація портів Великобританії є:

- збільшення продуктивності праці;
- скасування обмежень щодо диверсифікації, введених відповідно до Закону 1962 року, тому з'явилася можливість для вигідних інвестицій за межами основних функцій порту;
- більше ресурсів стали доступні для капіталовкладень, оскільки з'явився доступ до приватних ринків капіталу.

З цієї точки зору, внаслідок приватизації ABP порти стали більш прибутковими і ефективно керованими. Це також призвело до пожвавлення місцевої і регіональної економіки.

Досвід Малайзії в приватизації порту почався з того, що контейнерний термінал Келанг був переданий в консорціум в 1986 р. У 1992 р. почався процес приватизації продовження шляхом передачі другої частини контейнерного терміналу Келанг в приватний сектор. Серед інших країн, які обрали шлях приватизації портів є Аргентина (1992), Бразилія (1991), Гонконг, Мексика (1993-95), Пакистан (1993-95), Нова Зеландія, Сінгапур та Венесуела (1991) [141с. 226].

Участь приватного сектора в управлінні експлуатації порту варіюється від

простої системи аутсорсингу до повного роздержавлення, в залежності від обсягу трафіку, функцій порту, рівня конкуренції, економічного зростання, системи регулювання та інших місцевих умов [143, с. 2].

Портова діяльність реалізується в межах обмеженого простору портової зони. Забезпечення безпеки та належного використання портової інфраструктури має бути в межах компетенції відповідного координатора. У більшості морських портів, цей координатор називається управлінням порту. Вони, як правило, державні установи, де представлені місцеві інтереси. Є також приклади чисто приватних портових властей [143, с. 12].

Основними функціями управління портами є [144, с. 121]:

– регулятивні функції – по забезпеченню безпеки в морській і сухопутній частинах порту, функції капітана порту, забезпечення правопорядку, захисту навколишнього середовища, забезпечення лоцманських послуг, управління рухом суден, забезпечення дотримання чинних законів і нормативних актів, ліцензування портових працює і т. д. Портова влада також контролюють продуктивність порту, взаємодіють з органами влади місцевого і державного рівнів, здійснюють планування діяльності порту і забезпечують виконання інших завдань в рамках регуляторної політики;

– функції землевласника управління і обслуговування земельної власності, території, стратегічне планування, будівництво нових районів, терміналів і інших елементів інфраструктури;

– експлуатаційні функції – виконання всіх видів операцій, пов'язаних з вантажопереробкою.

На основі цих трьох функцій управління портом А. Байрд [145, с. 4] розробив «матрицю функцій порту». Він запропонував кордону участі приватного сектора в управлінні порту, як показано в табл. 3.1. Ці елементи можуть бути приватизовані або індивідуально, або колективно.

Саме до експлуатаційних функцій порту найбільш можливе залучення приватного сектору. У той же час приватизація найменш вірогідна для регулятивних функцій порту. У державному порту всі функції – регулятивні,

експлуатаційні та функції землевласника перебувають у державній власності. Приклади цієї моделі можна знайти в Сінгапурі, Ізраїлі, Індії. У моделі порту «приватний / I» земля знаходиться в державній власності, регулятивні функції здійснюються державним сектором. Тільки портові операції передаються приватному сектору. Дана модель поширена в Північній Америці і в європейських портах, в яких термінали, як правило, здані в оренду приватному сектору. У моделі порту «приватний / II» приватний сектор є домінуючим. До відповідальності держави належать тільки регулятивні функції порту. Термінали з переробки нафти, вугілля, руди з невеликою кількістю користувачів часто використовують дану модель, але це, як правило, не вважається доцільним у великих портах. У моделі порту «приватний / III» всі три функції здійснюються приватним сектором. Єдиним прикладом даної моделі є деякі порти Великобританії.

Таблиця 3.1

Модель участі приватного сектору в управлінні порту

Модель порту	Регулятивні функції	Функції землевласника	Експлуатаційні функції
Державний	Державний	Державний	Державний
Приватний/I	Державний	Державний	Приватний
Приватний /II	Державний	Приватний	Приватний
Приватний /III	Приватний	Приватний	Приватний

Джерело: сформовано автором на основі даних [145, с. 4].

Згідно з аналізом А. Байрд невелику кількість всіх портів в світі повністю належить державі або повністю приватизовані. Найпоширенішою моделлю приватизації є модель порту «приватний / I» [145, с. 5].

Необхідним є наявність державного органу влади, тому що відповідно до норм римського права державний контроль буде також гарантією захисту приватних інтересів [146, с. 11].

Дослідження морської індустрії України показує, що порти займають вагомe місце в економіці. Хоча Україна має великий потенціал у морській

галузі, стан портів можна охарактеризувати як передкритичний.

Протягом останніх кількох років обговорюється, чи буде приватизація портів та терміналів ефективною. З одного боку, шлях повної приватизації, обраний Великобританією, є неприйнятним для України через їх стратегічне значення. З іншого боку, необхідність лібералізації відносин в портовому секторі очевидна. Світовий досвід підтверджує, що співпраця з приватним сектором може забезпечити деякі переваги [147, с. 95].

В умовах проведення реформ з метою розвитку транспортної інфраструктури державно-приватне партнерство є одним із основних інструментів реалізації фінансового механізму публічного управління на різних рівнях. В Україні концесійна форма державно-приватного партнерства знаходиться на початковому рівні розвитку, тому вивчення міжнародної практики реалізації окремих її механізмів має стати основою для вдосконалення подальших нормативно-правових напрацювань для її активізації з метою підвищення рівня соціально-економічного розвитку держави в цілому, її регіонів та територіальних громад.

Концесія є ефективною та прогресивною формою державно-приватного партнерства. Застосування концесії є інструментом, що використовується державою з метою економічного зростання, залучення управлінських ресурсів, впровадження новітніх технологій, зменшення бюджетних витрат. Інтерес інвестора полягає у можливості розподілу ризиків, захисту прав концесіонера, покладення на державу обов'язків щодо сприяння реалізації проектів [148].

Протягом останніх 30 років в ЄС успішно реалізовано понад 1800 проектів ДПП загальною сумою близько €365 млрд. Більшість проектів відносяться до транспортної галузі. В 2017 році в ЄС укладено понад 40 договорів ДПП, в тому числі концесійних, на суму понад €14 млрд [149].

Концесійне законодавство діє в понад 120 країнах світу. В портовій галузі більше 80% проектів впроваджуються через державно-приватне партнерство, а в транспортній галузі в цілому, за підрахунками Світового банку, до 70% таких

договорів. У ЄС за кількістю угод концесії найактивнішими є Британія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Іспанія та Італія.

Успішним проектом з концесії є турецький авіахаб – Міжнародний аеропорт ім. Ататюрка. Протягом 15 років приватною компанією було вкладено в аеропорт близько \$2,5 млрд., в результаті чого аеропорт став лідером в Європі за кількістю перевезених пасажирів [150].

Механізм концесії широко використовуються для будівництва й експлуатації автомобільних магістралей. Наприклад, в США, Канаді та країнах ЄС державно-приватне партнерство на засадах концесії здійснюється за двома підходами:

- приватні інвестори здійснюють витрати на будівництво й утримання доріг за рахунок власних коштів. Отримання доходів відбувається через плату з користувачів;

- використання шляхів сполучення загального користування для споживачів є безоплатною. Компенсацію фінансових витрат інвесторам здійснює держава в залежності від інтенсивності їх використання. [151, с. 106].

Незважаючи на майже двадцятирічне існування концесійного законодавства в Україні не було зрозуміло особливостей концесії як виду державно-приватного партнерства. Таким чином, більшість проектів не зазнали успіху. Україна не має досвіду з реалізації масштабних проектів на умовах концесії, що викликано недосконалістю та неузгодженістю нормативно-правових актів у сфері застосування ДПП. Варто зазначити, що до прийняття нового Закону питання концесії було врегульовано чотирма Законами, що мали протиріччя.

Спостерігалися труднощі в процесі укладення концесійного договору. Були відсутні кадри в органах виконавчої влади та органах місцевого самоврядування, які спеціалізувалися б на проектній роботі (розробка проекту, його техніко-економічне обґрунтування, складання тендерної документації тощо). Також були відсутні прозорі умови проведення конкурсу. Не проводився аналіз фінансової спроможності концесіонера щодо реалізації певного проекту,

не розглядався механізм його можливої заміни у випадку виявлення його неплатоспроможності вже під час реалізації проекту. В результаті зазначеної неврегульованості залишився нереалізованим проект «Львів-Броди».

Наслідком відсутності такого інструменту як плата за готовність (доступність) стала відмова французької компанія Bouygues від реалізації проекту «Львів-Краковець», адже жоден банк не надав фінансування за відсутності плати за доступність.

Варто відмітити, що новий Закон «Про концесію» [107] також не регламентує порядок формування плати за готовність, також відсутні передумови для впровадження такого механізму в межах чинного законодавства. Відсутність затверджених норм сприятиме формуванню підґрунтя для корупції.

Хоча новий Закон «Про концесію» [107] й відкриває для інвесторів комплекс нових можливостей та може стати рушійною силою для залучення приватних інвестицій до розвитку транспортної інфраструктури, проте з'явився ряд нових понять та процедур у сфері земельних відносин. Земельні ділянки, на яких розташовані транспортні термінали, можуть передаватися в користування приватному партнеру (концесіонеру) відповідно до положень Земельного кодексу України [56]. Проте, спостерігається законодавча неузгодженість стосовно строків передачі об'єктів державної власності в концесію та оформлення відповідних прав на земельні ділянки, на яких розташовані такі об'єкти, що є проблемою для реалізації концесійних проектів. Аналіз чинного законодавства свідчить, що зазначені процеси здійснюються органами влади, що не пов'язані між собою відносинами субординації.

Міністерство інфраструктури України чи будь-який інший центральний орган виконавчої влади, що є потенційним концесіодавцем, не вправі розпоряджуватись земельними ділянками, що унеможлиблює передачу об'єктів в концесію разом із землею. Такі повноваження належать, зокрема, обласним державним адміністраціям, які не залучені в концесійний процес відповідно до законодавства. Таким чином, через нормативну неузгодженість стосовно

вчасного отримання концесіонером прав на землю виникають ризики реалізації концесійного проекту [152].

Значної уваги заслуговує питання реалізації концесійного проекту. Одним з етапів такої реалізації є проведення оцінки впливу на навколишнє середовище. Цей обов'язок покладено на концесіонера безпосередньо після підписання концесійного договору. Зазначений порядок створює певні ризики: зробивши вагомий внесок для досягнення перемоги в концесійному конкурсі, концесіонер може бути фактично позбавлений можливості реалізувати проект через відсутність позитивного висновку з оцінки впливу на навколишнє середовище. Тому за таких умов залучення фахівців у галузі екологічного законодавства при оцінці потенційної участі у концесійному конкурсі буде не зайве.

Також варто відзначити, що в якості державної підтримки Законом передбачене будівництво об'єктів суміжної інфраструктури за рахунок державних або комунальних підприємств, господарських товариств, 100% статутного капіталу яких належить державі або територіальній громаді. Однак жодним спеціальним актом чинного законодавства України такий вид державної підтримки не передбачений.

Слід зазначити, що відповідно до Закону [107] майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, пірсів, берегоукріплювальних, берегозахисних споруд та інших видів причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Причали можуть бути об'єктами оренди строком до 49 років.

Об'єктами державно-приватного партнерства, у тому числі концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та

інші види причальних споруд, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), інженерні комунікації, у тому числі ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером/концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства/концесійним договором. Такі об'єкти передаються приватному партнеру або концесіонеру разом з підйомно-транспортним та іншим устаткуванням, що забезпечує навантаження/розвантаження та зберігання вантажів та/або обслуговування пасажирів. У разі відсутності відповідного устаткування біля відповідних стратегічних об'єктів портової інфраструктури такі об'єкти передаються за умови передачі в оренду приватному партнеру або концесіонеру земельної ділянки, що прилягає до відповідних об'єктів і є достатньою для реалізації проекту, що реалізується на умовах концесії. У разі якщо об'єктами концесії є стратегічні об'єкти портової інфраструктури, АМПУ набуває статусу концесіодавця в порядку, встановленому законами України «Про концесію» [107] та «Про управління об'єктами державної власності» [153], або бере участь у концесійному договорі відповідно до положень статті 25 Закону України «Про концесію» [107]. Створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, окрім новостворених гідротехнічних споруд, збудованих за рахунок приватних коштів, що є об'єктами приватної власності. Будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених цим Законом.

Розглянемо концесію як економічну категорію.

Концесія (концесійна угода) — це вид відносин між державою і приватним партнером, в межах яких держава (регіон) залишається власником майна та надає право користування приватному суб'єкту на визначений строк згідно з договором і наділяє його відповідними правами, необхідними для функціонування об'єкта концесії. Концесіонер вносить плату на умовах,

обумовлених у концесійній угоді. Право власності на вироблену по концесії продукцію передається концесіонеру [154, с. 118].

Предметом концесії завжди є державна (муніципальна) власність. Однією з сторін концесійної угоди є держава чи муніципалітет (в особі відповідних органів виконавчої влади). Концесія базується на договірній основі та передбачає зворотність предмета угоди, що надається приватному партнеру за плату, обумовлену в угоді [155].

За визначенням, договір концесії є більш комплексним, порівняно з ліцензійним договором, так як перший включає в себе не тільки питання надання послуг, а й питання про належне утримання активів, здійснення інвестицій і розподіл ризиків між концесіодавцем і концесіонером.

Концесійні договори можна розглядати як проміжне рішення між державною власністю і повною приватизацією порту. Участь приватного сектора забезпечує підвищення ефективності в портовій галузі, в той же час держава та суспільство не втрачає право власності на основні засоби портів [156].

Перевага концесійного механізму для держави полягає у тому, що він знімає фінансове навантаження з неї, оскільки концесіонер приймає на себе зобов'язання здійснювати всі витрати по фінансуванню, управлінню і поточному ремонту об'єктів, переданих в концесію, до того ж концесіонер має сплачувати концесійні платежі, що надходять до бюджету держави [157, с. 173].

О.В. Бойко зазначає, що серед моделей ДПП головною перевагою концесії є можливість збереження державної власності разом із залученням коштів на період не менше 10 років із гарантією цільового використання об'єкта концесії [158, с. 46]. Провідні морські країни обирають концесію як механізм інвестування в портову галузь через такі переваги: прозорість залучення коштів, ефективність управління, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури.

Необхідно визначити, який кандидат може більш ефективно управляти об'єктом концесії, і чи є у нього достатній потенціал для реалізації

інвестиційних проектів.

Згідно Л. Трухільо процес відбору, як правило, ґрунтується на двох послідовних етапів [142]:

- попередня кваліфікація: на першому етапі фірми оцінюються за кількома критеріями, такими як досвід роботи в портовій галузі і фінансовий потенціал. Таким чином, кількість кандидатів може бути зведене до невеликого числа.

- визначення фірми-переможця, якій буде надана концесія. Мета другого етапу полягає у виборі такої фірми, яка максимально забезпечить досягнення цілей портової влади. Таким чином, якщо фінансові потреби є основною метою концесії, переможе фірма, яка запропонує найбільш високий концесійний платіж. Якщо в пріоритеті ефективність роботи порту, переможе фірма, яка пропонує більш низькі витрати на користувачів порту. Якщо концесія передбачає ряд інвестиційних проектів, можна включити критерії для оцінки ефективності цих проектів.

Наприклад, у порту Мар-дель-Плата (Аргентина) було прийнято рішення узагальнити всі три критерії в один індекс. Були також розглянуті результати етапу попередньої кваліфікації. Ця система відбору фірми є більш складною, так як вона використовує всю інформацію, надану кандидатами.

Процес відбору повинен бути максимально прозорим. У випадку концесії терміналів порту Буенос-Айреса (Аргентина), фірмам-кандидатам було дозволено отримати в концесію тільки один з терміналів. Таким чином було забезпечено високу конкуренцію (термінали мали неоднакові характеристики, і тому всі фірми конкурували за найбільш привабливі активи) [142].

Морські порти невід'ємною частиною національної транспортної інфраструктури. Тому, повна приватизація є неприємним шляхом. На сьогоднішній день в Україні не існує прозорого механізму передачі морських портів у концесію. Для того, щоб концесія пішла на користь державі та суспільству, забезпечила залучення інвестицій для вирішення проблем портів, перш за все необхідно дати відповідь на наступні питання: з якою метою, на яких

принципах і кому передавати у концесію порти. Доцільним є розробка економічно спроможного механізму, що стане основою для оголошення початку даного процесу.

Концесія є доцільною тільки в тому випадку, якщо вона забезпечить будівництво нових потужностей – терміналів, причалів, поглиблення акваторії, а не отримання вигоди концесіонерами з уже існуючих державних активів. Концесія може стати ефективним методом реформування транспортної галузі за умови забезпечення інтересів держави на суспільства.

Недоліком управління транспортною галуззю протягом останнього десятиріччя була відсутність єдиної системи державного планування розвитку морських портів України та першим кроком по створенню програми комплексного розвитку портів стала «Програма стабілізації розвитку морського та річного транспорту України до 2005 року» яка була розроблена у 2000 році та успішно виконувала поставлені в ній задачі. У 2003 році була прийнята «Програма вдосконалення управління та розвитку морського портового господарства України», але положення та принципи, покладені в її основу, так і не знайшли свого відображення у розвитку портової галузі [159, с. 219].

У 2008 році розпорядженням Кабінету Міністрів України була схвалена «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року» [160]. Однак не вдалося отримати заплановані інвестиції. Держава фактично переклала відповідальність за розвиток портів на регіональні органи влади, що не дозволило виконати задачі, які були покладені в основу документу.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [22] з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту розроблена Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [12], яка надає прогнози щодо вантажопотоків, закріплює основні завдання, напрями та шляхи розвитку морських портів та галузі в цілому.

У зв'язку з виникненням проблем із виконанням попередньої Стратегії є необхідність не лише прийняти відповідну стратегію, а й закріпити на законодавчому рівні санкції для відповідальних осіб і суб'єктів за невиконання

стратегії, а також економічні заохочення для осіб і суб'єктів, які будуть належним чином реалізовувати стратегію. Вказані заходи сприятимуть виконанню Стратегії, що дозволить досягти високих економічних показників господарської діяльності, збільшити ефективність роботи портів та підвищити інвестиційний потенціал України [41, с. 38].

Протягом останніх десятиріч спостерігається загальна тенденція залучення приватного капіталу в портову галузь, перевагами чого є підвищення ефективності роботи порту, зниження навантаження на державний сектор та бюджет. В той же час спостерігаються і негативні наслідки: втрата або зменшення державного контролю над портовою галуззю [9].

Статистичні данні свідчать, що станом на 01.01.2020 на засадах ДПП укладено 187 договорів (рис. 3.1), з яких реалізується 52 договори (34 – договорів концесії, 16 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори), 135 договорів не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 18 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконуються) [161].

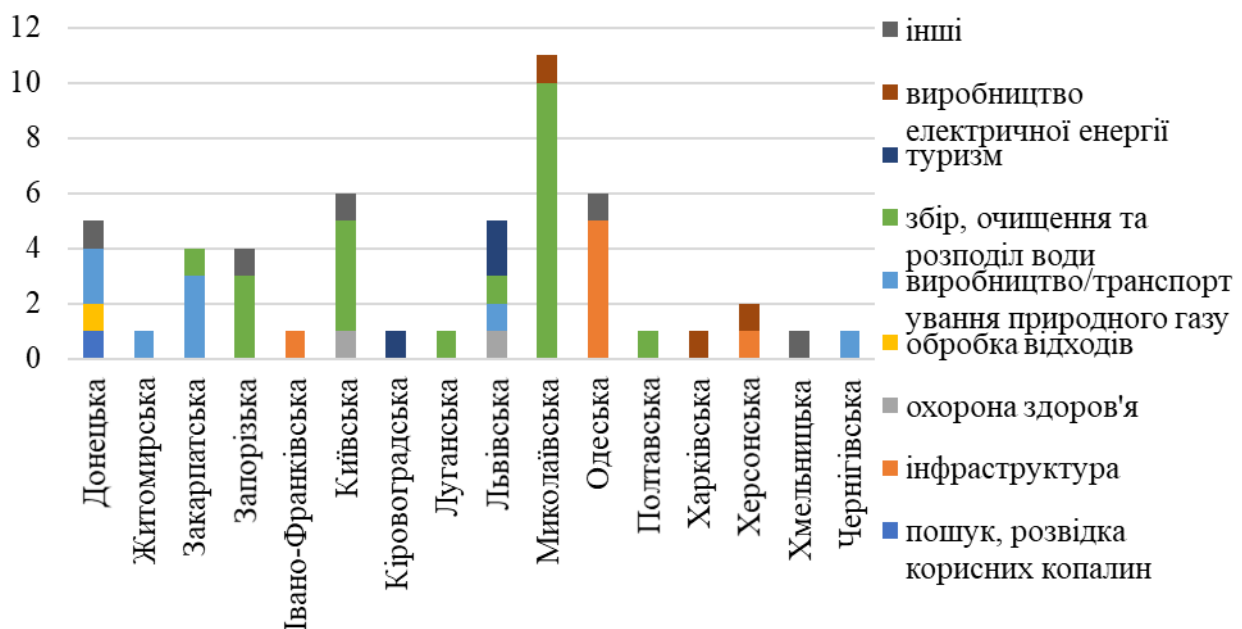


Рис. 3.1. Стан здійснення ДПП в Україні станом на 01.01.2020 р.

Джерело: сформовано автором на основі даних [161].

Сьогодні найбільш важливими прикладами концесійних проектів в Україні є порти «Ольвія» та «Херсон». Міністерство інфраструктури разом із

міжнародними організаціями ЄБРР, МФК, Проектним офісом «SPILNO», ДП «АМПУ» та консорціумом міжнародних консультантів протягом двох років готували конкурс по зазначених об'єктах.

Результатом конкурсу стала передача в концесію «Ольвії» на 35 років катарській компанії QTerminals. Планується, що держава отримає 17,3 мільярда гривень інвестицій в розвиток відповідної інфраструктури. А за весь період дії договору - збільшить надходження до бюджетів різних рівнів до 58 млрд грн. Порту «Херсон» передано в концесію на 30 років ТОВ «Рісойл-Херсон». Держава очікує інвестиції розміром 1,37 млрд грн, а надходження до бюджетів - до 14,3 млрд грн. [162].

На даний момент існує необхідність у створенні інновацій щодо розвитку транспортної інфраструктури в морських портах та їх інтеграції у транспортні вузли, здатних задовольнити потреби національної економіки у зовнішній торгівлі і українського народу в перевезенні вантажу і морської безпеки в портах. Зазначеного можна досягти шляхом використання різних форм державно-приватного партнерства (рис. 3.2) та застосування приватного інвестування в транспортні термінали на основі окремих договорів, таких як: оренда, лізинг, спільна діяльність, управління майном, інвестиційний договір, концесія тощо. При цьому повинні бути чітко сформульовані права та обов'язки партнерів із визначенням сфер регулювання з метою максимально ефективного розвитку транспортної інфраструктури.

Інвестування у стратегічні об'єкти портів може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів. Компенсація внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портів можуть бути портові збори, що справляються Адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством.



Рис. 3.2. Сфери регулювання розвитку морськї транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства

Джерело: сформовано автором.

Україна повинна розробити свій власний підхід щодо залучення приватного сектора, враховуючи національні особливості морської галузі, географічне положення і структуру вантажообігу, а також забезпечити ефективне правове регулювання портової галузі. Для цього необхідно:

- сумісно законотворцям та науковцям допрацювати Закон України «Про морські порти України»;
- вирішити комплекс задач для забезпечення роботи норм Закону України «Про морські порти України»;
- забезпечити реалізацію Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року;
- розробити прозорий механізм залучення приватного сектору у портову

галузь.

Після реформи децентралізації концесія може стати ефективним інструментом для місцевих громад. Також концесія може застосовуватися при реалізації спільних проектів з ЄС та його фондами.

Для реалізації означених та інших пріоритетних задач перед усе потрібно формування та реалізація інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури, що є напрямком подальшого дослідження.

3.2. Методичні засади формування інституціонального забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури

Інституціональне забезпечення – це широке поняття, до якого можна віднести статичні й динамічні аспекти формування базисних і похідних інститутів у певних інституціональних умовах, інституції, інститути, що взаємодіють в певному інституціональному середовищі. У вузькому сенсі інституціональне забезпечення можна характеризувати як юридичне закріплення норм та певних правил, сформованих державою, організаціями та громадянським суспільством [163, с. 151]. Тобто «інститути» та «інституції» формують інституціональне забезпечення.

Інституційне забезпечення передбачає створення нових або реорганізація діючих інституцій (структур), а також дії щодо кадрової підготовки з метою організаційного забезпечення діяльності цих інституцій [164].

Інституційне середовище будь-якого виду економічної діяльності здійснює значний вплив на ефективність його функціонування, а належне системне інституційне забезпечення є невід'ємною компонентою його сталого розвитку та визначає конкурентоспроможність на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

На підставі аналізу наукових праць з питання формування та розвитку інституційного середовища як такого [163-173], автором систематизовано

основні складові інституційного середовища транспортної інфраструктури, що наведено на (рис. 3.3).

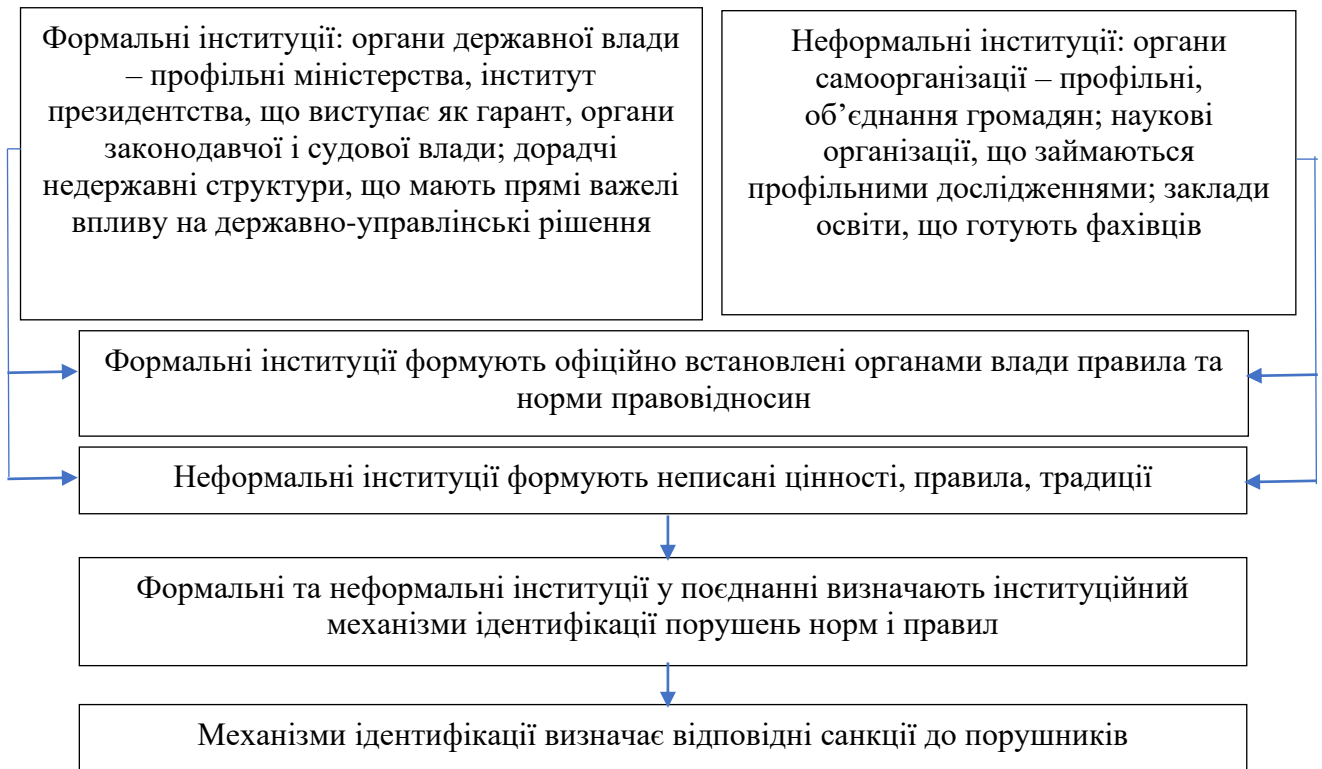


Рис. 3.3. Інституційне середовище національної транспортної інфраструктури

Джерело: систематизовано автором

Інституціональне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури відображає практичний бік управлінської діяльності. Воно вказує, якими конкретними інститутами та через які формальні і неформальні норми може здійснюватись регулювання досліджуваною галуззю.

Національна транспортна стратегія України визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики й ефективного державного управління. Проте, виникає питання: за рахунок яких ресурсів планується отримання результатів? Єдина можливість створити опорні точки майбутнього економічного зростання – проведення системних інституційних перетворень. Однак сьогодні Україна перебуває у стані з високим рівнем невизначеності, тому організаційна структура управління має бути гнучкою, прозорою, контактною, а також давати можливість внесення коригувань і спрощення

адміністративних процедур. Тим більше, що в умовах інституційної невірноваженості жоден з агентів, крім уряду, не здатний приймати стратегічні рішення.

Особливістю сучасної системи державного управління є високий рівень її зарегульованості, що гальмує інноваційні процеси і потребує раціоналізації. Необхідність адекватного об'єднання державного управління і ринкового механізму очевидна важливим є пошук відповіді на питання, де саме знаходиться оптимум.

Науковці у своїх роботах [165] розглядали фундаментальні питання щодо зв'язку економічних змін, технічного розвитку та інституційних умов. Виявилося, що роль організаційних чинників вища, ніж технічних, тому що вони впливають на формування та зміни інституцій, від чого також залежить розвиток економіки. В розвинених країнах частіше за всього застосовується інженерний підхід до інститутів, відповідно до якого вони повинні оцінюватися з позицій результативності та забезпечувати підвищення ефективності не тільки дії як такого, а й інституціональної структури (прав власності, правил укладання договорів, господарського та трудового законодавства і т. д.), в яких ця дія здійснюється. На жаль, сьогодні замість формування ефективних механізмів частіше використовуються інституційні бар'єри. Складно знайти вид діяльності, який не потребував би в ліцензуванні або дозвільного владними структурами способу узгодження умов діяльності. Негативний координаційний ефект різного роду обмежень посилюється тим фактом, що такі обмеження діють вибірково, залежно від пільг та інших преференцій, розподіл яких залежить від тих же самих владних структур. Чим вище рівень інституційної невизначеності, тим більшими стають витрати на виконання операцій. Відсутність можливості укладати договори і вступати в інші інституціональні відносини є причиною складного економічного становища низки учасників економічної діяльності країни [166, с. 75-76].

Покращення ситуації щодо інституціонального забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України неможливо здійснити раптово через

періодичні політичні кризи та високий рівень корупції. Найбільш реалістичним сценарієм виходу з існуючої ситуації є продовження децентралізації в Україні та посилення важелів впливу громадськості на процеси державного управління транспортною галуззю. Пріоритет співпраці з місцевими владними структурами обумовлений тим, що ефективність реального тиску на центральні органи поки є низькою.

Для управління розвитком національної транспортної інфраструктури доцільно використовувати методи адаптивного управління з метою забезпечення гнучких суб'єктно-об'єктних відносин в межах системи.

Суб'єктно-об'єктні відносини – це безпосередньо управлінські відносини, які виражають на різних ієрархічних рівнях сутність управління – підпорядкування, оскільки у процесі їх реалізації суб'єкт управління прогнозує і планує діяльність об'єкта, створює умови для організації його праці, здійснює контроль і розподіл результатів. І хоча в процесі підготовки управлінського рішення брати участь можуть обидві сторони відносин, втім відповідальність за його виконання покладається саме на суб'єкт управління.

Поняття «адаптація» (від лат. *adapto* – пристосування) як інструмент впливу на керований об'єкт генеалогічно набуло свого поширення з області біології та соціології в область кібернетики, математичних і технічних наук через розвиток теорії управління об'єктами за значної апріорної невизначеності умов їх функціонування і факторів впливу на них. В економічній енциклопедії під адаптацією розуміють пристосування економічної системи та окремих її суб'єктів до умов зовнішнього середовища, що змінюється, виробництва, праці, обміну, життєвих потреб населення [167].

Адаптація – це здатність своєчасно проводити адекватні зміни для корекції діяльності системи відповідно до вимог зовнішнього середовища [168, с.39]. Це процес пристосування системи та її діяльності до зовнішнього середовища, а також ефективного використання його потенціалу [169, с. 102].

Адаптивне регулювання варто розглядати як формування управлінських можливостей, спрямованих на усунення дестабілізуючого впливу мінливого середовища, які відхиляють управляючу систему від стратегічної цілі розвитку.

В межах завдань роботи та з метою формування інституціонального забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, використовуючи як наукове підґрунтя теорію процесного підходу, в роботі удосконалено методичні засади адаптації розвитку національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища, які складаються з низки процесів та процедур (рис. 3.4) [170, с. 91-93]:

1. Визначається об'єкт адаптивного управління, який, у даному випадку, представлений процесом розвитку транспортної інфраструктури України. Об'єкт визначає мету та інформаційні параметри системи, які необхідні для здійснення управління. Відповідно до цього формується інформаційна база, яка є необхідною та достатньою (з точки зору наявності повного обсягу інформаційних ресурсів) для прийняття раціональних управлінських рішень в процесі адаптивного управління.

Для прийняття рішень щодо розвитку національної транспортної інфраструктури важливо володіти достатньою та якісною інформацією, проте доступ до неї, зазвичай, обмежений через недосконалі системи статистичного та управлінського обліку, комерційної таємниці тощо. Відповідно, для ефективного розвитку транспортної інфраструктури органам влади варто володіти базою з необхідної інформації щодо їх стану, використовувати ефективні методи її обробки.

В нашому розумінні інформаційна база являє собою сукупність структурованої інформації після проходження первинної аналітичної обробки. Інформаційна база може бути використана для забезпечення управлінського процесу разом із дослідженням стану, функціонування та розвитку національної транспортної інфраструктури.

Вона має бути організована таким чином, щоб в першу чергу забезпечувати стратегічне державного управління. Поряд з цим, інформаційна

база може бути ефективним інструментом для побудови ефективної взаємодії державних органів влади у межах всієї вертикалі [52, с. 507].

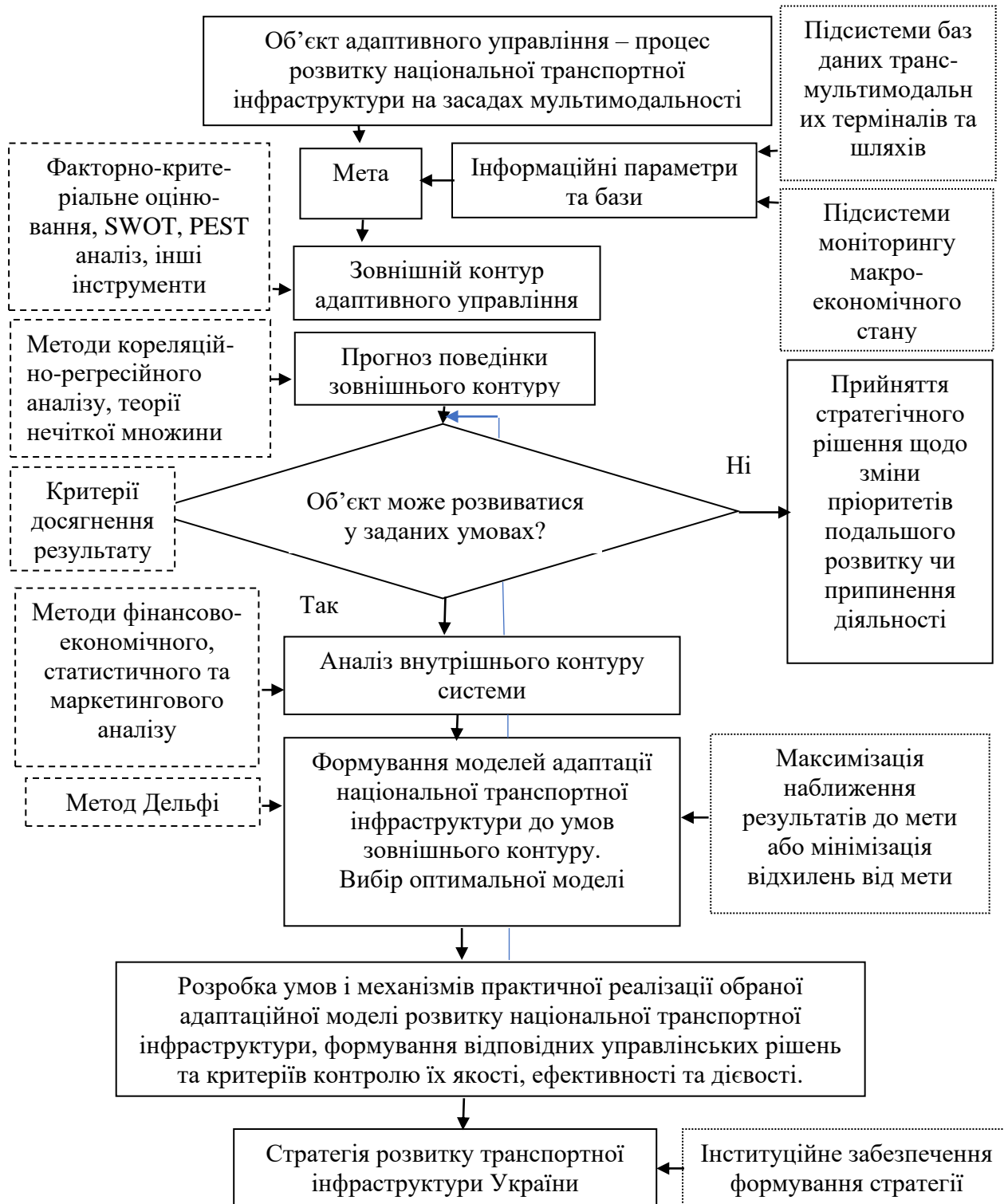


Рис. 3.4. Методичні засади адаптації розвитку транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища

Джерело: побудовано автором.

В роботі пропонується застосування таких інформаційних систем, що формують необхідну інформаційну базу та включають:

- підсистеми баз даних транспортних терміналів та шляхів сполучення із зазначенням строків їх експлуатації, рівня зносу, наявних проблем експлуатації, форми власності, історії модернізації та ремонту тощо. Вона має бути відкритою для доповнення та розширення.

- підсистеми аналізу та контролю макроекономічного стану задля постійного оцінювання стану транспортної галузі, прогнозування розвитку транспортної інфраструктури та галузі в цілому, інформаційно-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень.

2. Зовнішній контур адаптивного управління базується на аналізі зовнішнього середовища та визначенні чинників, які впливають на розвиток національної транспортної інфраструктури. Методичною базою для формування зовнішнього контуру може слугувати наведений у підрозділі 2.1. методичний підхід до проведення факторно-критеріального оцінювання, завдяки якому стає можливим формування широкого спектру оцінок стану аналізованих систем. Також можуть бути використані такі методи дослідження, як SWOT та PEST аналіз тощо.

3. Прогнозування поведінки середовища, визначення показників його стабільності або динамічності. Прогноз може здійснюватися методами кореляційно-регресійного аналізу або більш складними методами (із застосуванням теорії нечіткої множини). За критеріями відповідності законодавчої бази, рівнем інвестиційної привабливості, податкового навантаження тощо доцільним є визначення ступеню розбалансованості зовнішнього середовища відносно до необхідних вимог розвитку транспортної інфраструктури. За критеріями фінансової незалежності, стійкості, маневреності тощо важливо визначити рівень здатності системи протидіяти зовнішнім викликам та мінливості зовнішнього середовища. У результаті стає можливим визначення можливості об'єкта розвиватися у заданих умовах, враховуючи перспективи та прогнози розвитку середовища. Якщо зовнішній

контур є несприятливим для розвитку транспортної інфраструктури, потрібно змінювати пріоритети розвитку або припиняти діяльність. Якщо вимоги об'єкта відповідають поточним та перспективним умовам зовнішнього контуру відбувається перехід до наступного етапу.

4. Аналіз внутрішнього контуру системи відбувається шляхом застосування методів фінансово-економічного, статистичного та маркетингового аналізу із врахуванням критеріїв досягнення поставленої мети. До таких критеріїв нами віднесено:

- зростання економічних показників (дохід, прибуток, рентабельність);
- успішність маркетингових заходів (підвищення обсягів вантажообігу)
- зростання ділової активності та фінансової незалежності (оптимізація структури капіталу та активів, зростання ліквідності, інших показників;
- оптимізація структури управління;
- підвищення соціальної відповідальності бізнесу (покращення умов праці, екологічності та енергоефективності тощо).

Зазначені дії є базою для формування моделі адаптації національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього контуру. На цьому етапі варто визначити перелік прийнятних узагальнених альтернатив (на основі дослідження щодо обмежень зовнішнього контуру та можливостей внутрішнього) та обрати оптимальну модель розвитку шляхом використання методу Дельфі. Даний метод обрано через те, що він передбачає експертне опитування та дозволяє визначити судження фахівців з певного питання в процесі їх дебатів. Як експертів метод передбачає залучення науковців та практиків. Поєднання теорії та практики дає можливість прийняти оптимальне рішення.

Процес вибору моделі оснований на максимальному наближенні результату до визначеної мети (або на мінімізації відповідних відхилень).

Окрім методу Дельфі можна застосовувати економічні методи абстракції, аналогії та гіпотези, але вони не надають кількісного вираження критеріїв. На відміну від них, метод математичного прогнозування може надати кількісні

характеристики, але для його застосування необхідна значна кількість ретроспективної інформації.

5. Розробка умов і механізмів практичної реалізації конкретної адаптаційної моделі, формування відповідних управлінських рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури, забезпечення відповідного контролю.

6. Запропоновані методичні засади адаптації національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища на практиці можуть бути використані шляхом формування відповідної стратегії. Таким чином, у стратегії будуть враховані та узагальнені всі складові, які впливають на розвиток цих систем, а саме: стратегічне планування, вибір альтернативних моделей розвитку, генерацію стратегічних управлінських рішень, контроль за ефективністю та дієвістю цих рішень, а також стане основою для формування системи інституційного забезпечення реалізації стратегії розвитку транспортної інфраструктури.

Модель може мати зворотній зв'язок, що спрямований на забезпечення зв'язку заключного етапу із блоком визначення можливості розвитку у заданих умовах. Такий зв'язок має відображати результати з певною регулярністю, припустимою для моніторингу стану системи (щомісячно, щоквартально). Це дасть можливість ситуаційно реагувати на зміни, що відбуваються, та вчасно застосовувати відповідні заходи щодо попередження негативних змін.

Запропоновані методичні засади адаптації розвитку транспортної інфраструктури, на наш погляд, мають бути покладені в основу державної політики у транспортній сфері, яка, в свою чергу може бути сформульована у вигляді відповідної стратегії.

Аналіз поточного інституційного забезпеченні діяльності транспортної інфраструктури дозволив встановити, що сьогодні Міністерство інфраструктури України та підвідомчий йому органи координують діяльність згідно стратегічних цілей розвитку транспорту. Так, у 2016 р. з метою реалізації державної політики у сфері розвитку, національної інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту створене Державне агентство

інфраструктурних проєктів України (далі – Укрінфрапроект) [171] – центральний органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України.

У 2019 році створено Громадську раду при Укрінфрапроект, до якої увійшли сім представників громадських організацій. Проте вважаємо необхідним включити до складу Громадської ради науковців, які займаються профільними дослідженнями.

З метою формування державної політики у сфері розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення вважаємо доцільним розробити Стратегію розвитку транспортної інфраструктури України. Основою має стати чинне законодавство національного і міжнародного рівня з урахуванням процесів децентралізації в Україні. Для цього необхідно посилити співпрацю Укрінфрапроект як підпорядкованого органу Міністерства Інфраструктури України з такими центральними органами державної влади, як Міністерство енергетики та захисту довкілля України, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерство фінансів України, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерство освіти і науки України. Структура інституційного забезпечення формування Стратегії розвитку транспортної інфраструктури України наведена у додатку Л.

Сьогодні функціонування транспортної інфраструктури засноване на розгалуженій нормативно-правовій базі, що ускладнює оптимізацію надважливих процесів їх розвитку, тим більше, що зміст і якість цих документів не відповідають сучасним потребам і європейським вимогам.

Затвердження Стратегії є актуальним через те, що:

- відсутнє чітке розмежування повноважень і відповідальності органів виконавчої влади на усіх рівнях управління у зв'язку з реформою децентралізації. Наслідком є проблема забезпечення ефективного виконання функцій та здійснення державного управління.

- чинне законодавство України не містить практичного організаційно-управлінського механізму розвитку транспортної інфраструктури, який передбачає реалізацію державних програм та інвестиційно-інноваційних проектів;

- нормативно-правові акти не завжди відповідають стандартам ЄС щодо розвитку наукового потенціалу, підтримки і впровадження інноваційних науково-технологічних розробок в розвиток транспортної інфраструктури.

В Україні, порівняно з іншими країнами, немає стратегічного бачення конкурентних переваг національної транспортної системи [172, с. 75].

Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України має впроваджуватись на національному рівні. Ефективне стратегічне планування має поєднати зусилля й ресурси з метою реалізації транзитного потенціалу України і тим самим забезпечити ефективний розвиток усіх галузей економіки [36, с. 28]. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України має зайняти логічне місце в межах ієрархії стратегічних пріоритетів України та відповідати встановленим стратегічним цілям соціального, економічного, екологічного характеру.

Проте, досвід реалізації попередніх та чинних стратегій свідчить про недостатню ефективність стратегічного процесу в Україні. Зв'язок між національними стратегічними пріоритетами, видатками державного бюджету та результатами діяльності міністерств – головних розпорядників бюджетних коштів – виявився слабким. «Окремі документи не є взаємоузгодженими і не орієнтовані на досягнення цілей, які визначені на довгостроковий період і підтримані суспільством. Основними причинами такої ситуації є відсутність єдиної системи державних стратегічних документів – типів, ієрархії, підпорядкованості, періоду і ступеня деталізації планування, а також відсутність консенсусу на політичному рівні щодо розподілу повноважень як у частині розроблення і затвердження таких документів, так і в частині відповідальності за їх виконання» [173].

Система стратегічного планування та управління у світових держав безумовно відрізняється, проте стратегічним процесам властиві й спільні риси. Зазначимо, що при наявності культури стратегічного управління держави розробляють генеральну стратегію (Grand strategy). Будь-яка галузева стратегія встановлює зв'язок між кінцевими результатами та певними заходами, що є напрями досягнення цілей. Головна стратегія (Grand Strategy) також заснована на цих принципах, проте вона спеціально призначена для досягнення «великих цілей» [174].

Через відсутність системи стратегічного планування як одного з ключових процесів державного управління виникають ризики неузгодженості дій органів державної влади під час проведення реформ, що може привести до неефективного витрачання державних ресурсів.

Тому в процесі формування стратегічних планів щодо розвитку транспортної інфраструктури, в роботі побудовано ієрархію відповідних стратегічних планів із визначенням в них місця Стратегії (додаток М).

Згідно до Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС [175] сторони визнають важливість поліпшення транспортних сполучень, щоб зробити їх безперешкодними, безпечнішими та надійнішими. ЄС та Україна співпрацюватимуть з метою подальшого розвитку транспортних сполучень, зокрема через: політику співробітництва, вдосконалення адміністративних процедур при перетині кордону та усунення перевантаження в інфраструктурі; співробітництво у рамках Транспортної панелі Східного партнерства, орієнтованої на результат постійного співробітництва у сфері транспорту між ЄС та Україною та країнами Східного Партнерства; подальший розвиток координаційного механізму і інформаційної системи України, з метою забезпечення ефективності і прозорості планування інфраструктури, включаючи системи управління дорожнім рухом, справляння плати та фінансування; обмін передовим досвідом з питань фінансування проектів (інфраструктурні і горизонтальні заходи), у тому числі державно-приватного партнерства, відповідного законодавства і справляння плати за користування.

Сторони будуть співпрацювати з метою створення української стратегічної транспортної мережі, пов'язаної з TEN-T мережею, а також мережами регіону.

Євроінтеграційний пріоритет стратегічного розвитку транспортної інфраструктури України орієнтує на входження транспортної системи України в конкурентний європейський простір з можливістю отримання належних вигод від використання транзитного потенціалу. У рамках чинності Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом урядом затверджено План заходів з її виконання.

Україна у 2004 році долучилася до процесу створення євро регіонів шляхом прийняття Закону України «Про транскордонне співробітництво» [176].

«Європейською рамковою Конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними громадами та властями» транскордонне співробітництво визначено, як спільні дії, спрямовані на посилення добросусідських відносин між територіальною владою або общинами, що знаходяться під юрисдикцією двох або кількох Договірних Сторін [177].

Європейськими країнами активно реалізуються програми та проекти транскордонного співробітництва в галузі формування загальноєвропейського транспортно-логістичної мережі, що стосуються розбудови сучасних транспортних терміналів та шляхів сполучення. В більшості випадках ці проекти реалізуються в рамках виконання п'яти регіональних (європейських) програм, що спрямовані на впровадження логістичних принципів в діяльність транспорту, а саме [178]: програма TEN-T (Trans European Network—Транс-Європейська мережа); програма TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment — Оцінка потреб транспортної інфраструктури); програма TIRS (Transport Infrastructure Research Study—Вивчення транспортної інфраструктури); програма PEC (Pan European Corridors — Пан'європейські коридори); програма PETrA (Pan European Transport Areas—Пан'європейські транспортні зони).

Наприклад, успішно діє транспортно-логістичний кластер на кордоні Данії й Німеччини, розвивається і спільний білорусько-польський транспортно-

логістичний центр «БременоБрузні». Активно реалізується і проект будівництва високошвидкісної магістралі «Москва-Казань» за підтримки німецького банку «Deutsche Bank» та ВАТ «РЖД» [179].

Провідне значення для реалізації подібних перетворень у галузі транспорту грають політика економічного розвитку та наявність в державі інституційно-зрілого середовища, сформовано на поєднанні дієвих інститутів розвитку й ефективних інструментів державної підтримки. В підтвердження цієї тези варто привести досвід Німеччини, де інституційне середовище представлене спеціалізованими банками розвитку, наприклад, такими, як Deutsche Bank. Такого роду інститути є інструментами підтримки державної політики в сфері розвитку не лише технологій, інновацій, але й залізничної інфраструктури [180, с. 106].

Отже, для забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури в межах європейського транспортно-логістичного простору, важливо створити інституційне підґрунтя для використання переваг транскордонної співпраці.

Вдосконалення інституційного середовища розвитку транспортної інфраструктури Україні повинно відбуватися відповідно до основних його стратегічних пріоритетів, що пов'язані з інтеграцією в ЄС, а саме:

- підготовка фундаменту для адаптації законодавства України у транспортній сфері до європейських стандартів, норм і вимог задля економічної й технологічної інтеграції вітчизняного транспортного комплексу до європейської та світової транспортних систем;
- забезпечення нормативно-правової та організаційно-економічної основи для активізації інвестиційної діяльності у сфері транспорту, зокрема ефективного державно-приватного партнерства;
- прискорення розвитку транспортної, інформаційної та митної інфраструктур;
- удосконалення системи безпеки на транспорті;

– забезпечення сприятливих умов для налагодження ефективної співпраці державних органів влади з представниками приватних структур з метою впровадження спільних стратегічних дій щодо розвитку транспортної інфраструктури;

– забезпечення сприятливих нормативно-правових; організаційно-економічних, фінансових і техніко-технологічних умов для розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею (TEN-T);

– проведення модернізації транспортних терміналів для зменшення негативного впливу транспорту на довкілля [181].

З огляду на сказане, можна розділити ідеологію Стратегії розвитку транспортної інфраструктури по строках таким чином:

1) короткострокові стратегічні завдання (до 3 років):

- вирішення проблем з метою запобігання руйнування системи;
- посилення позитивних процесів, що відбуваються в транспортній галузі;
- нормативно-правове забезпечення розвитку транспортної інфраструктури;

2) середньострокові стратегічні завдання (до 5 років):

- проведення інституційних реформ щодо розвитку транспортної інфраструктури на основі процесу децентралізації влади;
- становлення конкурентоспроможної транспортної системи України на основі мультимодальних перевезень;
- впровадження інноваційних технологій розвитку транспортної інфраструктури;

3) довгострокові стратегічні завдання (до 10 років):

- формування конкурентного ринкового середовища з використанням інноваційних технологій;
- підвищення якості транспортних послуг;
- здійснення впливу на розвиток усіх галузей економіки, залежних від перевезень.

Короткострокове стратегічне планування передбачає формування синергетичного ефекту від вирішення проблем нормативно-правового регулювання та посилення позитивних процесів. Для визначення можливих загроз, що можуть здійснити руйнуючий вплив на систему нами було проведено SWOT-аналіз. Визначені проблеми варто вирішити якнайшвидше.

Середньострокові стратегічні завдання передбачають посилення позитивних перетворень та процесів. Значну роль відіграє розвиток мультимодальних перевезень та формування цілісної та конкурентоспроможної національної транспортної системи. Проблема цілісності зазначена в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р., а саме – відсутність системного підходу до довгострокового планування та координації розвитку та діяльності всіх видів транспорту [32].

Довгострокові стратегічні завдання направлені на сталий розвиток транспортної інфраструктури у синергетичному зв'язку з соціальним розвитком, економічним зростанням, захистом довкілля [36, с. 324].

Стратегічні завдання у напрямі розвитку транспортної інфраструктури в цілому включають:

- створення системи збору та обробки даних в транспортній галузі з можливістю розрахунку об'єктивної оцінки стану та перспектив розвитку національної транспортної інфраструктури;

- створення ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що підвищить ефективність процесу управління розвитком транспортної інфраструктури;

- прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» [182];

- забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій;

- забезпечення гармонійного та збалансованого розвитку транспортної інфраструктури;

- створення ефективного та прозорого механізму залучення інвестицій;

- впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки кадрів;
- впровадження розробок науковців України;
- створення в Україні регіонального транспортного хабу в межах європейського простору.

Для створення транспортного хабу має бути забезпечений не тільки розвиток транспортної інфраструктури, необхідним є впровадження новітніх технологій надання транспортних послуг, матеріально-технічного забезпечення і логістичного супроводу. Основою для досягнення цілі конкурентоспроможності та інновацій у галузі транспорту є системне співробітництво профільних органів державної влади з міжнародними організаціями, особливо фінансовими [36, с. 334].

Для прикладу, сьогодні налагоджується ефективна співпраця в особі Державного агентства автомобільних доріг України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку. В 2017 р. реалізовувались такі програми [183]: - Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку (вибірка кредитних коштів – 649,8 млн грн); - Проект розвитку дорожньої галузі між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку (вибірка кредитних коштів – 31,8 млн грн); - Проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до міста Києва» між Україною, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком (вибірка кредитних коштів – 1057,4 млн грн). Участь України в таких проектах – це не лише ефективний спосіб інтеграції та залучення додаткових фінансових ресурсів, але й можливість якісного виконання завдань через контроль з боку міжнародних організацій.

На підставі вище окресленого в роботі сформовано стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури України в розрізі різних видів транспорту та з огляду на обґрунтовану необхідність формування системи

мультимодальних перевезень. Ці стратегічні напрямки (за видами транспорту) наведено у додатку Н.

Досить уразливим у стратегічному процесі, що забезпечується Урядом, є організація виконання Стратегії, створення механізму координації дій усіх його учасників, у тому числі суб'єктів приватного сектору, а не лише представників центральних та місцевих органів виконавчої влади. Затвердження стратегічного документа (стратегії, концепції, доктрини тощо) відповідним розпорядженням супроводжується формулюванням завдань органам влади щодо забезпечення виконання плану завдань (заходів) та періодичної звітності [184].

Збалансований розвиток транспортної інфраструктури необхідний для виходу економіки України на більш високий рівень. Реалізація запропонованої Стратегії дозволить підвищити конкурентоспроможність української транспортної системи та сформулювати концептуальні основи розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

3.3. Концептуальні основи розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності

Попередні дослідження дозволили встановити, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень. Зокрема, відсутня достатня кількість терміналів мультимодальних перевезень. Через недостатню державну підтримку та відсутність інвестиційно-сприятливого клімату не відбувається розбудова нових та розвиток існуючих об'єктів відповідної транспортної інфраструктури.

Майже відсутнє ґрунтовне теоретико-методичне та прикладне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Україна є однією з небагатьох країн світу, в якій практично відсутня законодавча база для мультимодальних перевезень. Відповідно питання розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності

на законодавчому рівні врегульовано частково. Зокрема, розвиток мультимодальних перевезень є одним з пріоритетних напрямків «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [32]. Стратегія передбачає формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та відповідних інфраструктурних комплексів (портових комплексів, логістичних центрів, «сухих» портів, перевантажувальних комплексів).

Проект Закону України «Про мультимодальні перевезення» [182] передбачає державну підтримку розвитку мультимодальної інфраструктури шляхом створення умов для залучення інвестицій у розбудову транспортних терміналів, надання державної допомоги для будівництва та облаштування терміналів, створення умов для розвитку державно-приватного партнерства. Проект Закону створює умови для імплементації актів Європейського Союзу (згідно з додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС).

Зокрема, з метою імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 07.12.1992 про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами передбачено державну підтримку для створення транспортних терміналів мультимодальних перевезень.

Наслідком недостатнього інституціонального забезпечення є низький рівень розвитку мультимодальних перевезень та стан розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Це зумовлює низьку ефективність логістики, високу транспортну складову в ціні товарів.

Проаналізуємо основні положення проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» та надамо авторські пропозиції щодо його вдосконалення.

В проекті Закону [182] термін «мультимодальні перевезення» застосовується як еквівалент терміну «перевезення у прямому змішаному сполученні». Зокрема, мультимодальне перевезення визначається як «перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом

мультимодального перевезення, при чому внутрішнє мультимодальне перевезення здійснюється без перетину державного кордону України, а міжнародне мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України». До того ж, у законопроекті комбіноване перевезення вантажів розглядається як різновид мультимодального перевезення вантажів.

Проект закону «Про мультимодальні перевезення» вносить зміни до ст. 913 ЦК України [54], ст. 312 ГК України [55], «Про залізничний транспорт» [62] шляхом заміни терміну «пряме змішане сполучення» на термін «мультимодальні перевезення». Як зазначалося вище, законотворець ототожнює ці поняття.

Проте вважаємо некоректним приймати мультимодальне перевезення за родове поняття, адже не всі змішанні перевезення відбуваються за участю єдиного оператора. Зазначена заміна термінів призведе до того, що частина змішаних перевезень залишиться законодавчо неврегульованою.

На нашу думку, доцільним є розробка ЗУ «Про змішанні перевезення», який має включати підрозділи: «Мультимодальні перевезення», «Інтермодальні перевезення», «Комбіновані перевезення».

Представимо авторське визначення зазначених термінів.

Змішані перевезення – це родове поняття для перевезень вантажів від пункту відправлення до пункту призначення, під час якого використовується більш одного виду транспорту.

Мультимодальні перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюються на підставі договору між замовником послуги з перевезення вантажів та оператором, що забезпечує процес перевезення від пункту відправлення до пункту призначення та несе повну відповідальність за вантаж.

Інтермодальні перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюються на підставі договорів між замовником послуги з перевезення вантажів та окремо з кожним перевізником, що несуть загальну відповідальність за вантаж.

Комбінована перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюються на одній і тій же транспортній одиниці від пункту відправлення до пункту призначення з використанням на проміжному етапі інших видів транспорту (вагони, контейнери, автомашини на морських поромках; автопоїзда, причепи на спеціалізованих платформах і т.п., тобто пред'являється до перевезення транспортний засіб з вантажем. Комбіновані перевезення можуть бути організованими як єдиним оператором, так і без нього. Тому, на нашу думку, запропоноване у проекті Закону України [182] визначення неточним.

В ст. 1 [182] надається визначення термінів. Проте, бракує визначення терміну «єдиний (наскрізний) тариф» як вартості доставки одиниці вантажу шляхом мультимодального перевезення.

Відповідно до ст. 4 першої версії проекту закону «Про мультимодальні перевезення» відносини фактичних перевізників та умови роботи мультимодальних терміналів встановлюються шляхом укладання вузлових угод. У зазначеній статті оновленого проекту ЗУ [182] законотворці пропонують регулювати відносини фактичних перевізників під час мультимодальних перевезень окремими договорами.

Відповідно до ст. 39 ЗУ «Про транспорт» [4] відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів також регулюються вузловими угодами.

Це питання є вкрай важливим, адже при перевезенні вантажу у змішаних перевезеннях завжди здійснюється перевалка вантажу в межах мультимодальних терміналів, перевалочних пунктах. Важливо зазначити, що відмінною рисою вузлового угоди є те, що вона регулює саме відносини, пов'язані з перевалкою вантажів з одного виду транспорту на інший.

Сьогодні мультимодальні перевезення вантажів вимагають укладання системи договорів. Відповідні правовідносини регулюються договорами, предметом яких є дії перевізника та вантажовідправника з подачі транспортних засобів під навантаження та пред'явлення вантажів до перевезення (договори про організацію перевезень вантажів, договори про експлуатацію під'їзної колії

та про подачу та забирання вагонів, договори, що укладаються шляхом погодження перевізником заявки вантажовідправника на подачу транспортних засобів), реальними договорами на перевезення конкретних партій вантажів; договорами про організацію роботи із забезпечення перевезень вантажів, що укладаються між транспортними організаціями (вузлові угоди).

Тому, вважаємо доцільним закріпити у ст.4 проекту ЗУ [182], що відносини фактичних перевізників під час мультимодальних перевезень та умови роботи мультимодальних терміналів регулюються вузловими угодами та окремими договорами.

Відповідно, вузлову угоду можна визначити як цивільно-правовий договір між перевізниками різних видів транспорту, що зобов'язуються здійснювати у встановленому порядку певні узгодженні дії, спрямовані на своєчасну передачу вантажу в транспортних терміналах з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення безперервного процесу мультимодального перевезення.

Вузлова угода також може містити такі умови: а) порядок спільного змінного та добового планування роботи пункту перевалки; б) місця передачі вантажів; в) строки завантаження та розвантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів, суден; г) порядок подачі, розташування та забирання залізницями завантажених і порожніх вагонів; г) фронти завантаження та розвантаження вагонів, у необхідних випадках – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під завантаження та розвантаження; д) розклад підходу автомобілів, суден, порядок прийому, здачі та зважування вантажів, а також порядок та строки надання інформації про надходження вантажів до пункту перевалки та про прибуття завантажених вагонів, суден, автомобілів; є) про подачу вагонів, їх готовності до забирання тощо [1835, с. 165].

Організація доставки вантажу під час мультимодальних перевезень передбачає встановлення єдиної наскрізний тарифної ставки. З розвитком мультимодальних перевезень с світі поступово формується єдина система цін

для цілого транспортного ланцюга, незалежно від частки участі в ній окремих видів транспорту.

Міжнародний досвід встановлення наскрізних ставок доводить, що різниця ціноутворення залежить від володіння або не володіння транспортними засобами оператора мультимодальних перевезень. Оператори, що є власниками транспортом (Carrier-МТО), більш зацікавлені в завантаженості власного транспорту. Це, з одного боку, може спричинити за собою варіант перевезення, витрати якого виявляються не завжди мінімальними, але з іншого боку дає кращі можливості для тарифікації граничних витрат в разі неповного завантаження транспорту.

Оператори, що не володіють власним транспортом (Non-Carrier-МТО), можуть послідовно підібрати варіанти перевезення з оптимальним рівнем витрат [186, с. 264].

Аналіз наукових праць з цієї тематики [187, 187] дозволив виділити основні етапи процесу формування тарифів на мультимодальні перевезення вантажів. Він складається з таких етапів:

1. Формування можливих сценаріїв організації мультимодальних перевезень вантажу в межах певного ланцюга перевезення.
2. Аналіз сумарної вартості перевезення за кожним видом транспорту по кожному зі сценаріїв.
3. Врахування накладних витрат, що виникають протягом ланцюга перевезення та строків здійснення перевезення за кожним сценарієм.
4. Розрахунок тарифу для кожного сценарію організації мультимодальних перевезень з урахуванням прибутку оператора.
5. Формування критеріїв вибору оптимального сценарію перевезення (мінімальна вартість, максимальна швидкість, найменша кількість накладних витрат чи терміналів для перевантаження тощо).
6. Вибір оптимального сценарію та, відповідно, встановлення тарифу на мультимодальні перевезення для цього сценарію.

Відтак, аналіз міжнародної практики та наукових досліджень щодо розробки методичних основ формування наскрізного тарифу свідчать, що основними складовими єдиного (наскрізного) тарифу є:

- вартість перевезення вантажу усіма задіяними видами транспорту;
- вартість основних та супутніх послуг, що надаються у транспортних терміналах;
- вартість страхування відповідальності оператора мультимодального перевезення за вантаж;
- прибуток оператора мультимодального перевезення.

Зазначені складові єдиного (наскрізного) тарифу закріплюються у ст. 12 проекту ЗУ «Про Мультимодальні перевезення» [182].

Проте, при дослідженні природи єдиного наскрізного тарифу, важливо відзначити, що він не повинен перетворитися на просту суму його складових, так як це зробить його неконкурентоспроможним. Зазначений тариф має бути повинен бути привабливішим як за вартістю, так і за строком доставки.

Інтерес оператора мультимодального перевезення складається із комісії, включеної до тарифу, а також контрактної знижки, яку надають йому фактичні перевізники, термінальні компанії та інших субагенти. Оператор розподіляє різницю між базовою ставкою тарифу і тією ставкою, яку він отримує від субагентів як крупний клієнт між собою та вантажовідправником (у вигляді зниження наскрізного тарифу), що є вигідним для обох сторін. [187, с. 82].

Отже, виникає актуальне питання формування методичного підходу щодо формування наскрізного тарифу як вартості доставки одиниці вантажу.

Підхід має базуватися на уніфікації тих ключових елементів технологічного процесу, на яких формуються витрати на перевезення. Ці елементи є «центрами витрат» у процесі формування тарифу. Такими можуть бути точки стикування різних видів транспорту, а саме – транспортні термінали [189].

Далі формується система розподілу технологічних процесів відповідно до рівнів агрегування – узагальнення витрат по кожному перевезенню на окремих етапах технологічного процесу (наприклад, вихідному та вхідному).

Наступним етапом є виокремлення центрів концентрації витрат. У цих центрах відбувається поєднання витрати різних рівнів агрегування та різних витратних центрів. Саму у цих центрах концентрації і відбувається інтеграція інформації щодо витрат та формується наскрізний тариф.

Розроблений підхід наведено у додатку П [189].

Витрати, формовані у витратних центрах на вихідному етапі, переносяться на рівень агрегування по кожному перевезенню. Аналогічно відбувається на інших етапах технологічного процесу. Таким чином, для кожного перевезення сформовані витрати у відповідних рівнях агрегування, які потім переносяться в центри концентрації. В результаті роботи моделі центри концентрації формують розмір собівартості кожного перевезення і найважливіші характеристики, що визначають ефективність кожного перевезення.

Базуючись на такому підході, розраховується собівартість за кожним сценарієм організації мультимодальних перевезень.

Якщо в якості критерію обирається мінімізація строків доставки вантажу, то доцільно удаватися до підходу до формування тарифу, який описано у [187]. Якщо в якості критерію обирається мінімізація витрат, то обирається сценарій із мінімальним набором центрів агрегування та витрат, що призведе до скорочення собівартості.

Таким чином, автором удосконалено методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу.

Характеризуючи стан і перспективи розвитку в Україні транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, слід враховувати світові тенденції та стан мультимодальних перевезень. Так, середньорічне зростання контейнерних мультимодальних перевезень у світі складає понад 6%. Понад 55% світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах. 50% всіх

сухих вантажів у світі становлять руда та вугілля. Значна кількість європейських країн приділяє багато уваги питанням розвитку мультимодальних перевезень вантажів, які розвиваються особливо швидкими темпами в результаті стабільно зростаючої інтеграції. Так середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі складає 45%. Зокрема, відповідно до оціночних даних, за останнє десятиріччя в таких країнах, як Польща, Латвія, Румунія обсяг мультимодальних перевезень у контейнерах виріс з 1-3% до 14-30% [190, с.2]. Загалом за 20 років загальний обсяг світового ринку перевезення контейнерів виріс більш ніж у три рази [191, с. 133].

Основна частина контейнерів (близько 80 %), в першу чергу, у міжнародному сполученні, перевозиться морським транспортом. При цьому частка контейнерів до загального обсягу морських перевезень складає близько 16 %, а до загального обсягу перевезень генеральних вантажів – 64%. З врахуванням попиту на морські перевезення контейнерів зростає загальносвітова потужність суден-контейнеровозів, яка на початок 2017 р. досягла рівня 20 млн TEU (244 млн т дедвейту), тобто 13,5 % від загального дедвейту світового торговельного флоту. Для порівняння, у 2007 р. загальна місткість суден-контейнеровозів складала 9,4 млн TEU, а у 1997 – всього 3 млн TEU [191].

В Україні сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів знаходиться на початковому етапі розвитку, а їх обсяг становить менше 1% на рік. За цим показником Україна суттєво відстає від розвинених держав світу.

Внутрішньоконтинентальне географічне розташування України та потужний експортно-імпорتنний потенціал вітчизняного ринку є основою для розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Однак, це вимагає ефективної державної політики щодо розробки програм розвитку транспортної інфраструктури, гармонізації транспортного законодавства, регулювання відповідних тарифів, митних

процедур, реалізації ряду заходів щодо розвитку транспортних коридорів [190, с. 27].

Україна є потенційною ланкою між країнами ЄС та Азії. Зазначені країни зацікавлені в посиленні транспортних зв'язків з Україною, що є вагомим передумовою для створення нових та зміцнення чинних маршрутів між Півднем та Заходом [192, с. 24].

Проаналізуємо наявність в Україні транспортної інфраструктури, що забезпечує мультимодальні перевезення. В табл. 3.2 надано інформацію щодо контейнерних терміналів в морських портах України.

Таблиця 3.2

Характеристика основних контейнерних терміналів в портах України

Термінал	Порт	Потужність, тис TEU/рік	Перевалка, тис TEU		Частка, %	
			2015	2019	2015	2019
КТ Одеса	Одеса	850,00	248,70	389,90	51,68	38,72
Бруклін-Київ	Одеса	300,00	103,60	257,90	21,53	25,61
ІМРП	Чорноморськ	300,00	78,50	139,15	16,31	13,82
ТІС- КТ	Південний (ТІС)	400,00	50,40	220,00	10,47	21,85
Разом		2950,00	481,20	1006,95	100,00	100,00

Джерело: розроблено автором на основі [190, с. 15].

Майже 70 % усіх обсягів перевалки контейнерів здійснюється на терміналах порту Одеса (КТ Одеса, Бруклін-Київ). Аналіз потужностей та обсягів перевалки основних контейнерних терміналів в портах України свідчить, що портова термінальна інфраструктура України є достатньою для переробки існуючих та перспективних обсягів контейнерів у Чорноморському регіоні. Проте, низька ефективність логістичної складової значно зменшують привабливість мультимодальних маршрутів через українські порти для потенційних перевізників. Так, існуюча технологія проходження і оформлення

суден і вантажів, тривалі і складні контрольні процедури в морських портах призводять до суттєвої затримки як контейнерів, так і транспортних засобів. В Україні тривалість оформлення контейнера становить від 8 годин до декількох діб, в портах країн ЄС – в середньому 30 хвилин. Частка контейнерів, що підлягають обов'язковому огляду, в Україні складає 20-50 % для транзитних контейнерів, 100 % для імпорتنних, в той же час у портах ЄС – відповідно 1 % та 5 % [193, с. 15].

Хоча контейнерні термінали в морських портах України забезпечують існуючі та перспективні обсяги перевезень, для забезпечення перевезень, зокрема, транзитних, з країнами ЄС, необхідно мати відповідну транспортної інфраструктури на західному кордоні, насамперед, для перевантаження контейнерів з «широкої» колії на «вузьку» та навпаки. Як показує аналіз, вантажі, що прямують у Європу, перевантажуються на терміналах країн ЄС, а вантажі з Європи – на українських потужностях. Характеристика основних контейнерних терміналів на кордоні з Україна – ЄС наведено у табл. 3.3 [194].

Таблиця 3.3

Характеристика контейнерних терміналів на кордоні Україна – ЄС

Термінал	Країна	Місто	Потужність, тис TEU/рік
Euroterminal	Польща	Славкув	280
Centrum Logistyczne	Польща	Медика, Журавлиця	44
Haniska	Словаччина	Ганиска	100
Kosice	Словаччина	Кошице	700
TKD	Словаччина	Добра	180
Zahony-Port	Угорщина	Захонь	130
Разом	Країни ЄС		1434
Мостиска-2	Україна	Мостиська	50
Лиски	Україна	Чоп	30
Закарпатинтерпорт	Україна	Чоп	20
ПАКОБО	Україна	Чоп	10
Карпати	Україна	Батьово	10
Разом	Україна		120

Джерело: [194].

Дані таблиці 3.3 свідчать, що прикордонні термінали сусідніх з Україною країн ЄС здатні переробити що прикордонні термінали сусідніх з Україною

країн ЄС здатні переробити за рік майже 1434 тис. TEU, а українські – всього 120 тис TEU. Разом з тим потужність портових терміналів України складає більше 2950 тис. TEU на рік, тобто в Україні існує суттєва диспропорція потужностей у кінцевих пунктах мультимодального маршруту Чорне море – Європа.

Проте, сьогодні відсутнє концептуальне бачення основ забезпечення розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Тому наведемо складові відповідної концепції, науково-прикладним підґрунтям якої є чинна вітчизняна та міжнародна законодавча база, а також результати попередніх досліджень, наведені у першому та другому розділах дисертації.

Концепція – це система поглядів на розвиток об'єкта, які пов'язані між собою єдиною метою, яка, свою чергу, спрямовує цей об'єкт у певному напрямку. Оскільки задача даного дослідження – це розвиток транспортної інфраструктури, відповідна концепція має бути спрямована саме на розвиток.

Визначимо, що розвиток – це процес руху системи у певному напрямку. Поняття розвитку в сучасній науці знайшло значне відображення у низці наукових праць, які виокремлюють такі його види: інтенсивний, екстенсивний, інноваційний, сталий, збалансований тощо [195, с. 63]. На наш погляд, ураховуючи основні системоутворюючі принципи, що полягають в основі мультимодальних перевезень, їх розвиток повинен базуватися на концепції збалансованості. На користь цього твердження свідчить і розроблена Доктрина збалансованого розвитку «Україна 2030» [196], яка, серед іншого, передбачає формування принципів і механізмів забезпечення нової якості сучасного соціально-економічного прогресу.

Базовими концептуальними основами збалансованого розвитку національної транспортної інфраструктури засадах мультимодальності повинні бути такі [197]:

1. Інтелектуалізація транспортної системи, тобто застосування провідних досягнень інфо-комунікаційної сфери для забезпечення оптимальної взаємодії елементів системи та зручного інтерфейсу сервісів для споживачів. Задля

досягнення інтелектуалізації необхідно запровадження новітніх засобів як внутрішніх комунікацій між учасниками технологічних процесів із забезпечення мультимодальних перевезень, так і комунікацій із споживачам цих процесів. У цьому напрямку доцільним є розвиток та впровадження у діяльність транспортних терміналів систем передавання інформації, заснованої на провідних інфо-комунікаційних технологіях мобільного доступу до мережі Інтернет. На сьогодні більшість перевізників застосовують найпоширеніші у світі UMTS-стандарти, стикаючись при цьому із недостатньою місткістю таких мереж та нерозвиненістю цього стандарту у низці країн (наприклад, в Україні найпоширенішим стандартом є GSM). Відтак виникає проблема із складнощами при підключенні до мережі Інтернет, брак її місткості або низька швидкість з'єднання, що суттєво ускладнює процеси передавання інформації. Тобто розвиток вітчизняних транспортних терміналів вимагає нових підходів до забезпечення доступу до інформаційних та комунікаційних ресурсів. І це стосується всіх видів транспорту (так, проблема доступу до Інтернет дуже актуальна для Укрзалізниці).

Тому для забезпечення інтелектуалізації транспортної системи пропонується запровадити WiMAX-технологію та технологію LTE. Також важливо відзначити, що світовий досвід указує на необхідність побудови і організації виділеної мережі, оскільки існуючі мережі операторів, через абонентну активність, не зможуть надати якісний сервіс. При цьому необхідно урахувати інтереси та вимоги всіх сторін: держави, користувачів та перевізників, операторів зв'язку тощо. Тут можна розглядати декілька моделей, зокрема, і державних гарантій щодо забезпечення інтелектуалізації транспортної системи, спираючись на досвід Голландії, де держава сплатила оператору всі витрати для забезпечення безкоштовного надання доступу до мережі Інтернет для пасажирів голландських потягів [198, с. 116].

2. Екологічність, яка передбачає розвиток екологічної свідомості та відповідальність учасників мультимодальних перевезень. За цим параметром

необхідно прагнути, щоб розвиток та підвищення ефективності перевезень не супроводжувались погіршенням стану навколишнього середовища.

3. Комплексність, яка дозволяє здійснювати міжнародну координацію та збільшення пропускної спроможності транспортних терміналів. За цим критерієм необхідно узгодження внутрішнього та зовнішнього контурів мультимодальних перевезень. Внутрішній контур – це узгодження нормативно-правового та логістичного забезпечення перевезень усередині країни. Зовнішній контур – це узгодження правового поля країн-учасників мультимодальних перевезень, формування відповідних міжнародних правових актів та стандартів, узгодження геополітичних інтересів країн-учасників (із врахуванням можливих конфліктів інтересів між буферними країнами) тощо.

4. Стимулювання високого рівня зайнятості (соціальний аспект) при одночасному забезпечення впровадження новітніх технологічних рішень (технічний аспект). Цей параметр є досить складним для узгодження, оскільки містить суперечливі предикати. Досягнути оптимального рішення можливо шляхом зміни змістового наповнення праці в бік її інтелектуалізації шляхом підвищення кваліфікації, опанування нових професій, навичок тощо.

5. Збалансованість розвитку усіх елементів транспортних систем (рухомий склад, транспортна інфраструктура, кадрове забезпечення тощо) для забезпечення найефективнішого використання їх потенціалу. Для забезпечення цього розвитку доцільно формувати як технологічні, так і бізнес-моделі задля створення оптимальних адаптивних мультимодальних моделей для регіонів із урахуванням особливостей кожного. У цьому напрямку можна запропонувати застосування методу визначення потенційної сумісності елементів транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності, для забезпечення її збалансованого розвитку. Метод полягає в наступному:

– методом експертних оцінок чи іншим якісним методом дослідження систем формується перелік ключових критеріїв сумісності елементів транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності. Наприклад, до цього переліку варто віднести такі критерії, як: рівень технічного

оснащення, достатність кваліфікованого персоналу, рівень інтелектуалізації, стан активів та періодичність їх оновлення, розташування об'єкту, налагоджена система роботи з клієнтами, цінова політика, ефективність та гнучкість управління, фінансова ефективність та наявність системи управління витратами, екологічність, рівень ризикованості тощо.

– кожен із визначених критеріїв для кожного елемента транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності, оцінюється експертами за задалегідь обраною системою оцінок (припустимо, за десятибальною) за ступеню своєї придатності для інтеграції у конкретну транспортну систему;

– формується матриця оцінки рівня збалансованості транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності (табл. 3.4), в якій кожному i -му елементу за j -м критерієм виставляються оцінки (a_{ij}), формується оцінка сумісності за кожним критерієм (A_i) та загальна оцінка за усіма критеріями загалом (I_Σ);

Таблиця 3.4

Матриця оцінки рівня збалансованості транспортної системи,
побудованої на засадах мультимодальності

Критерій оцінки сумісності	Елемент системи 1	Елемент системи 2	...	Елемент системи i	Оцінка сумісності за критерієм
Критерій 1	a_{11}	a_{21}		a_{ij}	$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n a_{ij}}{n}$
Критерій 2	a_{21}	a_{22j}		a_{ij}	
...					
Критерій j					
Загальна оцінка					$I_\Sigma = \frac{\sum_{i=1}^n A_i}{n}$

Джерело: сформовано автором

– оцінка сумісності за кожним критерієм є середньоарифметичною серед оцінок за цим критерієм:

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n a_{ij}}{n},$$

де n – кількість критеріїв в системі оцінки.

– загальна оцінка – це середньоарифметична за оцінками A_i :

$$I_{\Sigma} = \frac{\sum_{i=1}^n A_i}{n}$$

– отримана загальна оцінка порівнюється із заздалегідь сформованою шкалою, яка містить граничні рівні загальної оцінки можливості збалансованого розвитку транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності.

– Наведемо приклад шкали трактування отриманих оцінок за умови використання десятибальної системи оцінок для a_{ij} (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Шкала граничних рівнів оцінки можливості збалансованого розвитку елементів транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності

Оцінка I_{Σ}	Зміст показника щодо можливості забезпечення збалансованого розвитку транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності
0 ÷ 2,5	Об'єкти транспортної системи практично не узгоджуються між собою, збалансований розвиток такої системи майже неможливий
2,51 ÷ 5	Об'єкти транспортної системи узгоджені недостатньо, але збалансований розвиток такої системи можливий за умови збалансування за низкою показників, які отримали нижчі
5,1 ÷ 7,5	Об'єкти транспортної системи узгоджені достатньо, але збалансований розвиток можливий
7,51 ÷ 10	Об'єкти мультимодальної транспортної системи узгоджені повністю, збалансований розвиток такої системи не викликає сумнівів у короткостроковій перспективі. Необхідний постійний моніторинг задля недопущення погіршення показників сумісності.

Джерело: сформовано автором

6. Всеосяжність та планомірність, яка передбачає рівноцінну залученість до процесів розвитку усіх елементів транспортної системи, побудованої на

засадах мультимодальності (співвідносно їх можливостям) шляхом формування горизонтів розвитку. Саме на формуванні горизонтів розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності сконцентруємо увагу. В якості наукового та прикладного підґрунтя слугуватимуть результати досліджень, проведених у другому розділі, а також Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Відповідно, горизонти розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності представлені в додатку Р.

Проте, для реалізації визначених горизонтів необхідно провести аналіз існуючих ризиків. Основні ризики, які притаманні мультимодальним перевезенням, доцільно розподілити за рівнями їх виникнення на:

- виробничі (ризик відсутності необхідних площ складських приміщень, ризик відсутності необхідного обладнання для ефективного виконання вантажно-розвантажувальних робіт, сезонні ризики);
- локальні (ризики відсутності взаємодії з іншими видами транспорту в рамках ланцюга доставки вантажів в регіоні, ризик відсутності достатньої кількості кваліфікованих працівників у регіоні, локальні заворушення та соціальна нестабільність);
- національні (інституціональні, політичні, соціальні та інші ризики);
- міжнародні (глобальні виклики та загрози).

Оскільки сьогодні в Україні більш вагомими є виробничі ризики, які найбільш впливають на можливості терміналу в ланцюзі мультимодальних перевезень, запропонуємо методику врахування рівня виробничого ризику при розрахунку максимально можливого навантаження на роботу терміналу (P_{max}). В якості найбільш вагомого ризику (який визначено за результатами аналізу діяльності транспортних терміналів за попередні роки) обрано нерівномірність навантаження на пристрої, що призводить до ймовірності відмови від обслуговування із наслідками у вигляді недоотриманих доходів та/чи відмови від користування послугами транспортних терміналів. Тобто виникає потреба у компенсації його ризику шляхом резервування додаткових потужностей.

Для визначення необхідного компенсаційного обсягу потужностей запропоновано відповідний методичний підхід, який базується на такому [199, с. 34]:

1. Розраховується коефіцієнт компенсації потужностей K , який є усередненим за певний період T .

$$K = \sum_{i=1}^T \frac{A_{пр_i}}{A_{оп}}, \quad (3.1)$$

де $A_{пр_i}$ – прогнозований обсяг вантажу, що може обробити термінал за період T ;

$A_{оп}$ – реальний обсяг вантажу, який обробляється терміналом за останній аналізований рік;

T – обраний період (не більший за три роки, що обумовлено нестійкістю середовища).

Прогнозований обсяг вантажу $A_{пр}$ визначається методом апроксимації показників перевалки вантажів за останні 3-5 років;

2. Отриманий коефіцієнт компенсації потужностей K порівнюємо з одиницею.

Якщо $K \approx 1$, це свідчить, що для обробки планованого обсягу вантажу наявних потужностей достатньо, тобто ризик відмові від обслуговування з причини нестачі потужностей майже відсутній.

Якщо $K < 1$, це свідчить про надлишкові потужності, які більші за планований обсяг. Це свідчить про ризики простою потужностей, що призводить до надлишкових витрат на їх утримання без наявності доходів від їх експлуатації. Тут необхідним є формування заходів щодо залучення нових клієнтів.

Якщо ж $K > 1$, то це свідчить про нестачу потужностей, і, як наслідок, наявності ризику втрати доходів та клієнтів через неможливість їх обслуговування. Тут доцільним є такі напрямки забезпечення збільшення

пропускної спроможності для запобігання втрати потенційних клієнтів і, відповідно, прибутку:

– підтримування транспортного терміналу у поточному стані при технологічному вдосконаленню процесу обробки вантажу, що прискорить процес обслуговування;

– розширення та/чи реконструкція складських приміщень, розбудова під'їзних шляхів, розширення причалів задля забезпечення умов очікування обслуговування;

– розбудова транспортного терміналу на основі аналізу його потужностей та реального і прогнозного вантажопотоків [199, с. 34].

3. Розрахунок максимально можливого навантаження на роботу терміналу (P_{max}) здійснюється за формулою:

$$P_{max} = K \times P_{aver}, \quad (3.2)$$

де P_{aver} – середньорічне навантаження на термінал.

Таким чином, за допомогою коефіцієнту компенсації потужностей можна розрахувати оптимальне навантаження на термінал.

Висновки розділу 3

В ході розробки науково-методичних засади формування організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури отримано такі основні результати:

1. Досліджено методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури. Зокрема, досліджено моделі участі приватного сектору в управлінні порту та встановлено, що найбільші можливості для приватизації мають експлуатаційні функції порту з точки зору приватизації майнових комплексів морських портів. Обґрунтовано, що концесія є найбільш прогресивною формою державно-приватного партнерства.

2. Наведено сфери регулювання розвитком національної транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства. Обґрунтовано,

що застосування приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури доцільно базувати на таких формах, як оренда, лізинг, спільна діяльність, управління майном, інвестиційний договір, концесія тощо. При цьому повинні бути чітко сформульовані права та обов'язки партнерів із визначенням сфер регулювання з метою максимально ефективного розвитку об'єктів національної транспортної інфраструктури.

3. Систематизовано основні складові інституційного середовища національної транспортної інфраструктури, до яких віднесено формальні та неформальні інституції та інститути, які у поєднанні визначають інституційний механізми ідентифікації порушень норм і правил, а також відповідні санкції.

4. Удосконалено методичні засади адаптації розвитку національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища. Вони складаються з таких процесів та процедур, які дозволяють формувати умови та механізми практичної реалізації конкретної адаптаційної моделі. Обґрунтовано, що для реалізації розроблених методичних засад необхідною умовою є наявність інформаційної бази щодо стану транспортної інфраструктури. Запропоновано застосування управлінських інформаційних систем, які містять підсистеми ведення баз даних транспортних терміналів та шляхів сполучення та підсистеми моніторингу макроекономічного стану.

5. Обґрунтовано, що зазначені засади адаптації розвитку національної транспортної інфраструктури повинні спрямовуватися на удосконалення транспортних систем в цілому. Здійснено структурування інституціонального забезпечення формування стратегії розвитку транспортної інфраструктури та визначено ієрархію відповідних стратегічних планів. Розроблено стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури (за видами транспорту) на короткостроковий, середньостроковий та довгостроковий періоди.

6. Доопрацьовано концептуальні основи розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, до яких віднесено:

- інтелектуалізація транспортної системи – застосування провідних досягнень інфо-комунікаційної сфери для забезпечення оптимальної взаємодії

елементів системи та зручного інтерфейсу сервісів для споживачів;

- екологічність – розвиток екологічної свідомості та відповідальність учасників мультимодальних перевезень;
- комплексність – міжнародна координація та збільшення пропускну здатності транспортної інфраструктури;
- стимулювання високого рівня зайнятості – подолання безробіття при одночасному впровадженні новітніх технологій;
- збалансованість розвитку – забезпечення найефективнішого використання можливостей існуючих об'єктів транспортної інфраструктури;
- всеосяжність та планомірність – задіяність усіх елементів мультимодальної транспортної системи.

На підставі аналізу існуючих національних та міжнародних документів наведено горизонти розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності.

7. Запропоновано метод визначення потенційної сумісності елементів транспортної системи, побудованої на засадах мультимодальності для забезпечення їх збалансованого розвитку. В роботі досліджено і розроблено системні і прикладні аспекти розв'язання проблеми вибору стратегії розвитку транспортного терміналу шляхом мінімізації ризиків. На основі розробленої методики запропонована можливість прийняття обґрунтованого рішення щодо оптимізації роботи транспортного терміналу і стратегії його розвитку.

8. Сформовані пропозиції до проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення».

Основні результати, отримані в розділі 3, відображено в наукових працях автора, наведених у переліку використаних джерел [52, 147, 157, 170, 189, 197, 199].

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано підходи щодо вирішення важливого наукового завдання, що полягає у формуванні організаційно-економічного забезпечення умов розвитку національної транспортної інфраструктури. Результати дослідження дозволили сформулювати такі висновки:

1. Аналіз літературних джерел та стану розвитку національної транспортної інфраструктури дозволив визначити основні детермінанти цього розвитку. Вони поділені за ступенем впливу на відносно сталі, змінні (міжнародні, національні та локальні), а також ймовірнісні. Це дозволяє більш системно вивчати та прогнозувати подальший розвиток інфраструктури. Встановлено, що найбільш перспективним напрямом розвитку транспортних систем України є мультимодальні перевезення, в діяльності яких провідне місце займають транспортні термінали. Доведено, що передумовою розвитку мультимодальних перевезень є усунення відомчої та технологічної роз'єднаності роботи залізниць, портів, автомобільного і авіаційного транспорту.

2. Задля підвищення ефективності державного регулювання розвитку національної транспортної інфраструктури запропоновано методи інтегрування законодавчої бази країн-учасників мультимодальних перевезень. Систематизовано концептуальні основи забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, що містять метод оцінки рівня збалансованості транспортної системи, горизонти розвитку національної транспортної інфраструктури. Узагальнено ризики та переваги застосування провідних (англійської та французької) концепцій фінансово-економічної діяльності морських портів.

3. Шляхом дослідження теоретичних основ та світового досвіду удосконалено принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах

мультимодальності. Наведені принципи базуються на узгодженні нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників, які є специфічними в діяльності вітчизняного транспорту. Таке узгодження дозволяє досягнути суттєвого поліпшення організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури.

4. Визначено передумови розвитку національної транспортної інфраструктури (до яких віднесено економічні, юридичні, технологічні, геополітичні і соціальні) та здійснено їх факторно-критеріальне оцінювання шляхом застосування удосконаленого методичного підходу та відповідної інтервальної шкали трактування отриманих результатів. Проведено відповідні розрахунки, які показали, що жоден з визначених факторів не має значного впливу на розвиток системи, здатного призвести до зміни принципів та методів роботи транспортної інфраструктури.

5. Сформовано механізм розвитку національної транспортної інфраструктури, що базується на взаємодії та взаємозалежності процесів розвитку в частині регулювання (інформаційна матриця), матеріального забезпечення (ресурсна матриця), лімітувань (матриця обмежень) та організації (матриця інструментів), що у підсумку визначає та узгоджує зміст та функціонали основних етапів розвитку національної транспортної інфраструктури. Застосування запропонованого механізму сприятиме максимізації ефективності розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, узгодженої із світовими трендами.

6. Досліджено фінансові інструменти стимулювання розвитку об'єктів національної транспортної інфраструктури як визначальних елементів транспортної системи України. Наведено удосконалену методику формування портових зборів, яка базується на принципі одержання обґрунтованого прибутку, а саме через розподіл портового збору на перманентну частину (собівартість послуги із урахуванням планового прибутку та дивідендної політики держави) та частину розвитку (урахування інвестиційної та

інфляційної складової й компенсацію ймовірних ризиків).

7. Досліджено методи регулюючого впливу на процеси розвитку національної транспортної інфраструктури. Запропоновано застосування концесії як форми державно-приватного партнерства, що дозволяє максимізувати фінансові результати при збереженні державної форми власності об'єктів транспортної інфраструктури.

8. Систематизовано основні складові інституційного середовища національної транспортної інфраструктури, до яких віднесено формальні та неформальні інституції та інститути, які у поєднанні визначають інституційний механізм ідентифікації порушень норм і правил, та відповідні санкції. Обґрунтовано, що для управління розвитком національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності (з позиції інституціональних інструментів) доцільно використовувати методи адаптивного управління, що дозволяє забезпечувати гнучкість суб'єктно-об'єктних відносин між елементами системи. Удосконалено методичні засади розвитку національної транспортної інфраструктури шляхом їх адаптації до умов зовнішнього середовища. Здійснено структурування інституціонального забезпечення формування стратегії розвитку транспортної інфраструктури України та визначено ієрархію відповідних стратегічних планів.

9. Доопрацьовано концептуальні основи розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Досліджено і розроблено системні і прикладні аспекти розв'язання проблеми вибору стратегії розвитку транспортного терміналу шляхом мінімізації ризиків. На основі розробленої методики запропонована можливість прийняття обґрунтованого рішення щодо оптимізації роботи транспортного терміналу і стратегії його розвитку. Сформований методичний підхід щодо формування наскрізного тарифу при мультимодальних перевезеннях та розроблені пропозиції до проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гаджинский А. М. Логистика: учебник для бакалавров. Изд. 21-е М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2013. 420 с.
2. Молокова Е. Ю. Основные элементы постоянных устройств транспорта: учеб. пособие. Изд. 2-е, перераб. и доп. Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. 96 с.
3. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособие / сост. Н. В. Правдина. Ульяновск : УлГТУ, 2011. 89 с.
4. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 16.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020).
5. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонНУЕТ. Серія «Економічні науки»*. Донецьк, 2006. №4 (32). С. 56–61.
6. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. *Проблеми системного підходу в економіці*. Київ, 2007. Т. 2. Вип. 2. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/EPSAE/article/view/3925> (дата звернення: 25.03.2020).
7. Транспорт і зв'язок України – 2018 : статистичний збірник. Київ, 2019. 152 с.
8. Новікова А. М. SWOT-аналіз і аналіз прогалин (GAP-аналіз) політик, програм, планів і законодавчих актів у галузі транспорту та транспортної політики та підготовка рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенцій Ріо. Херсон: ФОП Грінь Д. С., 2016. 142 с.
9. Жмеренецький О. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю. URL: <https://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu> (дата звернення: 29.03.2020).
10. Про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами : Директива Ради 92/106/ЄЕС

від 7.12.1992 р. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32875> (дата звернення: 22.02.2020).

11. Никифорок О. І. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь; ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". Київ, 2018. 200 с.

12. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : Розпорядження Кабінету міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020).

13. Маслій Н.Д. Транспортне забезпечення змішаних перевезень для реалізації державної політики міжрегіональної інтеграції. *Домінанти сталого розвитку регіонів України* : монографія. 2020. С.566-681.

14. Бойко О.В., Томарева-Патлахова В.В., Бондар Ю.А., Карпуніна М.С. Методичний підхід до забезпечення кластерно-логістичного розвитку ринку послуг транспортних систем України. *Економічні інновації*. 2020. № 4 (77). С. 29-38.

15. Підлісний, П. І. Роль контейнеризації змішаних вантажних перевезень у розвитку світової торгівлі. *Економічний форум*. 2016. № 3. С. 67-81.

16. О. І. Петренко, Т. В. Дереповська Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. *Ефективна економіка*. 2017. № 5 URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> (дата звернення: 25.09.2020).

17. Транспортировка в логистике: учеб. пособие / Лукинский В. С., Лукинский В. В., Пластуняк И. А., Плетнева Н. Г. Спб.: СПбГИСУ, 2005. 139 с.

18. Пасечная Е. В. Основы проектирования инфраструктуры мультимодальных перевозок: тексты лекций; ФГБОУ ВО РГУПС. Ростов н/Д, 2016. 44 с.

19. Драпайло Ю. З. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса, 2012.

Вип. 65. С. 397–404.

20. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 25.05.2020).

21. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від № 16.07.2008 р. № 1051-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1051-2008-%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020).

22. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 25.05.2020).

23. СО 34.21.308—2005: Гидротехника. Основные понятия. Термины и определения. Санкт-Петербург: Российское акционерное общество энергетики и электрификации «ЕЭС России». 2005. 50 с.

24. Ремзіна Н. А. Теоретичні основи функціонування постійних устроїв транспортних систем в Україні в умовах приватизації. *Економічні інновації*. 2017. Вип. 63. С.237-243.

25. Ненно І. М. Формування державної морської політики України в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів: автореф. дис. ... д-ра. екон. наук : 08.00.03. 08.00.04. Одеса, 2018. 40 с.

26. Дем'янченко А. Г. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 325 с.

27. Ільченко С. В. Україна в світовій транспортній системі: перспективи функціонування і розвитку. Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. 455 с.

28. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія / Заблодська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Сєверодонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

29. Ремзіна Н. А. Сучасний стан та детермінанти розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Бізнес-навігатор*. 2020. Вип. 1 (57). С.48-55.
30. Никифорок О. І., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. Київ, 2015. №4. С. 45–57.
31. Цебенко Н. М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. *Наукові Записки*. Львів, 2017. № 1 (54). С. 82–98.
32. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020).
33. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с.
34. Сотниченко Л. Л. Управління розвитком інфраструктурного забезпечення конкурентоспроможності регіону: теорія, методологія, практика : монографія. Одеса: ФОП Грінь Д. С., 2015. 524 с.
35. Шемаєв В. В. Теоретико-методологічні засади та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки України: монографія. Київ: НУОУ, 2018. 366 с.
36. Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: автореф. дис. ... д-ра. екон. наук : 08.00.03. Київ, 2019. 40 с.
37. Шибя О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Львів, 2017. 20 с.
38. Ширяєва Л. В., Роціна Н. В., Козеренко І. А. Методологія функціонування логістичних центрів на базі морських торговельних портів України : монографія. Одеса : Астропринт, 2015. 197 с.

39. Кібік О. М. Теорія та методологія ціноутворення в морських торговельних портах : монографія. О.: ОНМУ, 2005. 282 с.

40. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / Кібік О. М. та ін. ; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. Херсон: ФОП Грінь Д. С., 2014. 442 с.

41. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2007. 20 с.

42. Кравченко В. Г. Організаційно-економічне забезпечення стратегії розвитку транспортного терміналу: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.06.01. Київ, 2006. 20 с.

43. Козеренко І. А. Організаційно-економічні основи функціонування логістичних центрів на базі морських торговельних портів України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2015. 20 с.

44. Степанова К. В. Теоретико-методологічні основи формування політики розвитку морегосподарської діяльності в Україні : автореф. дис. ... д-ра. екон. наук : 08.00.03. Одеса, 2019. 40 с.

45. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України : наук. моногр. / С. В. Ільченко, Т. Г. Камчатная, Д. В. Картишев, О. М. Котлубай, В. Г. Кухарчик; НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. О.: ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с.

46. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні : Указ Президента України від 22.07.1998 р. № 810/98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/810/98#Text> (дата звернення: 25.03.2020).

47. Сайт Вікіпедії [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0_%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F.

48. Козлов Ю. М. Советское административное право. М.: Знание, 1984. 208 с.

49. Данилькевич Н. И. Административное право Украины. Днепропетровск: ДНУ, 2001. 168 с Соціальне управління. Упоряд.: В. О. Тихонович та ін. — К.: Політвидав України, 1986.

50. Василенко В. Л. Соціальне управління : довід. / В. Л. Василенко, В. Б. Авер'янов, Ф. Г. Бурчак та ін.; упоряд.: В. О. Тихонович та ін. Київ: Політвидав України, 1986. 415 с.

51. Державне управління : підручник : у 2 т. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України; ред. кол. : Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови) [та ін.]. Дніпропетровськ : НАДУ, 2012. Т. 1. 564 с.

52. Ремзіна Н. А. Проблеми та сутність системи державного управління в напрямі розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Сучасні підходи до соціально-економічного, інформаційного та науково-технічного розвитку суб'єктів національного господарства* : монографія / за ред. Л.М. Савчук, Л.М.Бандоріної. Дніпро, 2020. С.500-509.

53. Конституція України : офіц. текст. Київ : ВВР, 2019. 160 с.

54. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 23.05.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 02.06.2020).

55. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV. Дата оновлення: 02.04.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 25.05.2020).

56. Бюджетний кодекс України : Закон України від 08.07.2010 р. № 2456-VI. Дата оновлення: 19.06.2020. URL: (дата звернення: 25.06.2020) Податковий кодекс України.

57. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. Дата оновлення: 29.05.2020. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/paran1206#n1206> (дата звернення: 25.06.2020).

58. Земельний кодекс України : Закон України від 25.10.2001 р. № 2768-III. Дата оновлення: 07.06.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 25.06.2020).

59. Водний кодекс України : Закон України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. Дата оновлення: 07.06.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 25.06.2020).

60. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 25.03.2020).

61. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020).

62. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. Дата оновлення: 04.11.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 25.05.2020).

63. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.05.2005 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 16.05.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 27.05.2020).

64. Про трубопровідний транспорт : Закон України від 15.05.1996 р. № 192/96-ВР. Дата оновлення: 01.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 27.05.2020).

65. Про приватизацію державного і комунального майна : Закон України від 18.01.2018 р. № 2269-VIII. Дата оновлення: 02.04.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-19#Text> (дата звернення: 27.05.2020).

66. Подцерковний О. П. Економіко-правові проблеми реформування портового господарства в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса, 2012. Вип. 66. С. 405–411.
67. Ремзіна Н. А. Економіко-правові аспекти регулювання портової галузі України в умовах приватизації. *The scientific heritage*. 2016. Вип. 7 (7). С.73-77.
68. Про морські порти України (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) : Проект Закону України від 13.03.2014 № 4431. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=50217 (дата звернення: 25.06.2020).
69. Роль органів державного управління та місцевого самоврядування в економічному розвитку регіону. URL: http://cpk.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=141 (дата звернення: 25.06.2020).
70. Підсумки спільної наради АМУ та Мінінфраструктури з питань діяльності морських портів України. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/pidsumky-spilnoyi-narady-amu-ta-mininfrastruktury-z-pytan-diyalnosti-morskyh-portiv-ukrayiny> (дата звернення: 25.06.2020).
71. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 р. №1182-1-д. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/200367.html> (дата звернення: 18.01.2021).
72. Ремзіна Н. А. Проблеми законодавчого забезпечення розвитку постійних устроїв внутрішнього водного транспорту в Україні. *Znanstvena misel journal*. 2019. Вип. 34. Ч.2. С.28-32.
73. Москвіченко І. М., Стаднік В. Г. Роль внутрішнього водного транспорту в національному господарстві України. *Причорноморські економічні студії*. Одеса, 2018. Вип. 27. С. 78–84.
74. Ремзіна Н.А. Принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України на засадах мультимодальності. *Науковий вісник Ужгородського національного*

університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2020. Вип.30. С.130-134.

75. Про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами : Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7.12.1992 р. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32875> (дата звернення: 22.02.2020).

76. Котлубай А. М., Немудрук Н. П. Порты: приватизация, конкуренция, тарифы. *Судоходство*. Одеса, 2006. № 9. С. 50–51.

77. Ремзина Н.А. Приватизация постоянных устройств морской транспортной системы и связанные с ней риски. *European multi science journal*. 2016. Вип. 11. С.45-49.

78. Олейник В. Канадський досвід децентралізації транспортної інфраструктури. URL: https://cfts.org.ua/blogs/kanadskiy_dosvid_detsentralizatsi_transportno_infrastrukturi_235 (дата звернення: 22.02.2020).

79. Михайличенко К. М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України. *Економічний часопис-XXI*. Київ, 2015. № 9-10. С. 36–40.

80. Bown A. H. J., Bricknell E. A., Flere W. A. Port Economics. Part 8. Administration operafion. *Dock and Harbour Authority*. London, 1963. Т. 43. № 509. P. 367–370.

81. Dove Clifford A. Ports Problems That Need Solution. 2. *Mod Transp*. Т. 92, №. 2362, 1964. 96 p.

82. Юдина Н. И. Портовые сборы: природа, функции, схемы взимания. *Российское предпринимательство*. Москва, 2014. Т. 5. №7. С. 101–112.

83. Port Freight Statistics: 2014. URL: <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-statistics-2014-final-figures> (дата звернення: 25.06.2019).

84. Baird A. J., Valentine V. F. Port privatization in the United Kingdom. *Devolution, Port Governance and Port Performance* / Ed. by M. R. Brooks,

K. Cullinane. 2006. V. 17, P. 55–84. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(06\)17003-1](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(06)17003-1).

85. Папчинский П. А. Экономические проблемы портового хозяйства. *Труды 1-го административно-технического съезда начальников морских торговых портов*. М.: Транспорт, 1923. С. 98.

86. Коммерческий кодекс Франции / предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В. Н. Захватаева. М.: Волтера Клувер, 2008. 1272 с.

87. Ремзіна Н.А. Наукові підходи до формування концепції здійснення портової діяльності в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2016. Вип. 2(55). 2016. С.22-36.

88. Гура О. Л. Концесія як форма залучення приватних інвестицій. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. Київ, 2013. №1. С. 112–117.

89. Ильченко С.В., Познанская И.В. Принципы оценивания степени асимметрии мировых рынков транспортных услуг. *Сталий розвиток економіки*. 2012. Вип. 3 (32). С. 5-12.

90. Философский энциклопедический словарь / гл. ред. Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. М.: Советская энциклопедия, 1983. 840 с.

91. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 02.06.2020).

92. Адміністрація морських портів України. Показники роботи. URL : <http://www.uspra.gov.ua/pokazniki-roboti> (дата звернення: 02.06.2020).

93. Демьянченко А. Г. Роль и структура морских портов Украины. *Проблеми економіки*. Харків, 2013. № 2. С. 53–59.

94. Варжапетян А. Г. Квалиметрия: уч. пособ. СПб.: ГУАП, 2005. 176 с.

95. Дмитренко Г. А. Стратегічний менеджмент: цільове управління освітою на основі кваліметричного підходу. Київ: ІЗМН, 1996. 140 с.

96. Орлов А. И. Организационно-экономическое моделирование: уч.: в 3 ч. Ч. 2. Экспертные оценки. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2011. 486 с.

97. Вашків П. Г., Пастер П. Ш., Сторожук В. П., Ткач Є. І. Теорія статистики: навч. посібн. Київ: Либідь, 2001. 320 с.
98. Ремзіна Н. А. Факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних системи України. *Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*". 2020. Т. 31. №70. С.132-139.
99. Костецкий В. А. Диверсифікація каналів підприємств непродовольственного ритейла : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.15. Краснодар, 2013. 20 с.
100. Єльнікова Г. В. Наукові основи розвитку управління загальною середньою освітою в регіоні: монографія. Київ: ДАККО, 1999. 303 с.
101. Лисенко Л. А. Підхід до оцінки ефективності інноваційної діяльності підприємства. *Муниципальное хозяйство городов*, 2007. № 78. С. 94–100.
102. Ремзіна Н. А. Механізм розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Науковий журнал «Причорноморські економічні студії»*. 2020. Вип.50. Ч.1. С. 98-105.
103. Державна казначейська служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua> (дата звернення: 02.03.2020).
104. On port reception facilities for the delivery of waste from ships : Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj> (дата звернення: 05.03.2020).
105. Постійне представництво України при відділенні ООН та інших міжнародних організаціях у Женеві. URL: <https://geneva.mfa.gov.ua/> (дата звернення: 02.03.2020).
106. Ненно І. М. Створення дієвих бізнес-моделей розвитку морських портів: макрополітичні та мікроекономічні аспекти: монографія. Одеса: ОНУ ім. І. І. Мечникова, 2017. 474 с.

107. Минакова С. М., Минаков В. М. Экономические основы реструктуризации морских торговых портов Украины. *Економічні інновації*. Одеса: 2009. Вип. 39. С. 214–223.

108. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 р. №155-IX. Дата оновлення: 01.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 28.02.2020).

109. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-XII. Дата оновлення: 05.12.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 02.03.2020).

110. Shkarlet S. M., Khomenko I. O., Kontseva V. V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Scientific bulletin of Polissia*. Chernihiv, 2017. № 3(11). Р. 1. Р. 16–20.

111. Якщо область не показуватиме позитивну динаміку використання коштів з Дорожнього фонду – їх перерозподілять в інші регіони: Міністерство інфраструктури України. URL: <http://uacrisis.org/ua/67892-pivroku-robotydorozhnogo-fondu> (дата звернення: 02.03.2020).

112. Міністерство інфраструктури України. Інформація про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (дата звернення: 02.03.2020).

113. Михайличенко К. М., Собкевич О. В. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі: аналітична записка. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1662/> (дата звернення: 02.03.2020).

114. Ширшова В. В., Ковалев А. В. Теория и практика инвестиционных расчетов. Минск: Изд-во Гревцова, 2009. 296 с.

115. Центр економічної стратегії. URL: <https://ces.org.ua/> (дата звернення: 02.03.2020).

116. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від

24.02.2016 р. №126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF> (дата звернення: 25.06.2020).

117. Ківалов С. В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики. *LEX PORTUS*. Херсон, 2017. № 1. С. 5–21.

118. Port of Constantza. URL: <https://www.portofconstantza.com/pn/en/home>
Не входить - дорого: почему в украинских портах самый дорогой судозаход в мире / Центр транспортних стратегій. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/articles/ne_vkhodit__dorogo_pochemu_v_ukrainskikh_portakh_samyu_dorogoy_sudozakhod_v_mire_1006.

119. Лопахин А. Не входить - дорого: почему в украинских портах самый дорогой судозаход в мире. URL: https://cfts.org.ua/articles/ne_vkhodit__dorogo_pochemu_v_ukrainskikh_portakh_samyu_dorogoy_sudozakhod_v_mire_1006 (дата звернення: 02.03.2020).

120. Kibik O., Khaiminova Iu., Kotlubay V., Redina Ie., Belous E. Development potential of Ukrainian maritime enterprises. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. № 7 (4.3). P. 461–466.

121. Порядок обліку та використання коштів від портових зборів : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0931-13#Text> (дата звернення: 02.03.2020).

122. Фінансовий план державного підприємства «Адміністрація морських портів України» на 2017 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/news/28897.html> (дата звернення: 21.06.2020).

123. Remzina N.A. Port dues as the main source of financing of the permanent structures of the maritime transport system. *Економічні інновації*. 2019. Вип. 1(70). Том 21. С.134-145

124. Онешко С. В., Кравченко Ю. В. Напрямки удосконалення системи формування портових зборів в портах України. *Молодий вчений*. Херсон, 2018. № 4 (56). С. 824–830.

125. Власова В. П., Берегова Т. О., Підгрушна А. В. Портові збори в морських портах України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. Миколаїв, 2014. Вип. 2. С. 431–435.

126. Портовые сборы: что? где? когда? _____ URL: <https://logist.fm/publications/portovye-sbory-cto-gde-kogda>____(дата звернення: 02.03.2020).

127. Бодровцева Н. Ю. Экономическая сущность портовых сборов как объекта государственного регулирования. *Транспортное дело России*. Москва, 2017. № 4. С. 18–22.

128. Попов В. В. Портовые сборы: гибкость важнее размера. *Порты Украины*. Одесса, 2017. №4 (66). С. 44–48.

129. Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів : Проект наказу Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=175>_(дата звернення: 02.03.2020).

130. Методика розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах : Проект наказу Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31789.html> (дата звернення: 25.06.2020).

131. Сизоренко Л. Мутная вода: чем грозит морской отрасли новая методика расчета портовых сборов URL: <https://mind.ua/ru/openmind/20211061-mutnaya-voda-chem-grozit-morskoj-otrasli-novaya-metodika-rascheta-portovyh-sborov> (дата звернення: 25.06.2020).

132. Реформирование системы портовых сборов: доклад АМПУ URL: <http://uga.ua/ru/news/reformirovanie-sistemy-portovyh-sborov-doklad-ampu/> (Дата звернення: 25.06.2020).

133. Кифак А. Инвестиции в развитие портов: есть ли свет в конце тоннеля? URL: <https://ports.ua/investiczii-v-razvitie-portov-est-li-svet-v-konczetonnelya/> звернення: 25.06.2020).

134. Жихарева В. В. Методологічні підходи до формування портових зборів в морських портах. *Вісник економіки, транспорту та промисловості*. Харків, 2016. №54. С. 241–247.

135. Ремзіна Н.А. Шляхи удосконалення системи розрахунку портових зборів. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2020. Вип.3 (114). С. 85-88.
136. Grosdidier de Matons, J. Is a public authority still necessary following privatization? *Proceedings of the Cargo Systems Port Financing Conference* (June 26–27). London, 1997. P. 25–28.
137. Haanmeyer D., Yorke P. Port Privatization: An International Perspective. *Reason Foundation*. Los Angeles, 1993. № 156. P. 10–12.
138. Harahapa W., Santoso I., Suryadi K. Selection of Private Participation Model in Seaport Terminal Operation Case : Port of Tanjung Priok Jakarta Indonesia. *ISAHP 2005* (July 8-10). Honolulu, Hawaii, 2005. P. 1–12.
139. Bosse S. *Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia*. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II, Jakarta, 2001. 182 p.
140. Tongzon J., Heng W. Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 39(5). P. 405–424.
141. Pierre G. The privatization challenge : a strategic, legal and institutional analysis of international experience. *World Bank Regional and Sectoral Studies*. Washington, D.C. : The World Bank. 450 p.
142. Haanmeyer D., Yorke P. Port Privatization: An International Perspective. *Reason Foundation*. Los Angeles, 1993. № 156. P. 10–12.
143. Trujillo L., Nobela G. Privatization and regulation of the seaport industry. Policy, Research working paper ; no. WPS 2181. Washington, DC: World Bank. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/973281468740398501/Privatization-and-regulation-of-the-seaport-industry> (Дата звернення: 25.06.2020).
144. Жихарева В. В. Реформирование портовой деятельности. *Економічні інновації*. Одеса, 2012. Вип. 49. С. 120–126.
145. Baird A. Privatization Defined: Is it the Universal Panacea? Edimburgo: Napier University, 1999. URL: <https://pdfs.semanticscholar.org/2f16/58c6cf53f767d17829c350f5929c1b12405c.pdf> (Дата звернення: 25.06.2020).

146. Gunaydin H. Globalization and privatization of the ports of Turkey. *IEHC 2006, Session 58*. URL: <http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers2/Gunaydin.pdf> (Дата звернення: 25.06.2020).

147. Remzina N. A. Privatization of the ports in Ukraine: complex problems. *East European Scientific Journal*. 2016. Vol. 9(13). Part 2. P. 93-97.

148. Неділько С. Доля українських портів: концесія чи приватизація? *Юридична Газета*. №47 (701). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/dolya-ukrayinskih-portiv-koncesiya-chi-privatizaciya.html> (Дата звернення: 25.06.2020).

149. Ковалів Ю., Бойчук Т. Дороги, порти, ЖКГ: як запустити механізм концесії в Україні. *VoxUkraine*. 14.02.2019. URL: <https://voxukraine.org/uk/dorogi-porti-zhkg-yak-zapustiti-mehanizm-kontsesiyi-v-ukrayini/> (Дата звернення: 25.06.2020).

150. Клименко Ю. Безбарьерная концессия в Украине. *ЛІГАБізнесІнформ*. 30.10.2019. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/bezbaremnaya-kontsessiya-v-ukraine> (Дата звернення: 25.06.2020).

151. Сімак С. В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства: досвід країн світу. *Публічне управління та митне адміністрування*. Дніпропетровськ, 2015. № 2 (13). С. 103–112.

152. Підгайний А., Шарапа М., Юрець О. Коментарі до проекту Закону «Про концесії». URL: <https://agrecua.com/komentari-do-proektu-zakonu-pro-kontsesiyi> (дата звернення: 25.06.2020).

153. Про управління об'єктами державної власності : Закон України від 03.09.2016 р. № 185-V. Дата оновлення: 27.02.2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16_ (дата звернення: 25.06.2020).

154. Куліков А. І. Концесія як форма реалізації спільних проєктів держави та бізнесу. *Економіка та держава*. Київ, 2013. №5. С. 117–119.

155. Дерябина М. Государственно-частное партнерство: теория и практика. *Вопросы экономики*. Москва, 2008. № 8. С. 61–77.

156. Estache A., Crampes C Regulatory Tradeoffs in Designing Concession Contracts for Infrastructure Networks. World Bank Policy Research Working Paper No. 1854. August 1997. URL: <https://ssrn.com/abstract=604982> (дата звернення: 25.06.2020).

157. Remzina N.A. Application of concession in the reforming process of the port industry: features for Ukraine. *Економічні інновації*. 2016. Вип. 62. С. 171-175.

158. Бойко О.В., Башинська М.І., Горбаченко С.А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2016. № 8. С. 45-49.

159. Котлубай В. О. Економіко-правові шляхи підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів. *Економіка транспортного комплексу*. Харків, 2013. Вип. 21. С. 215–224.

160. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від № 16.07.2008 р. № 1051-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1051-2008-%D1%80#Text> (дата звернення: 25.03.2020). Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Стан здійснення ДПП в Україні. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&isSpecial=True&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (дата звернення 19.03.2020).

161. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Стан здійснення ДПП в Україні. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&isSpecial=True&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (дата звернення: 19.03.2020).

162. Порты Украины. АМКУ разрешил «Рисоил-Херсон» концессию ХМТП. URL: <https://ports.ua/amku-razreshil-risoil-herson-konczessiyu-hmtp/> (дата звернення: 19.03.2020).

163. Шпикуляк О. Г. Інституціональне забезпечення розвитку та регулювання аграрного ринку: аналітична оцінка. *Економіка АПК*. Київ, 2010. № 4. С. 150–157.

164. Про затвердження Методики визначення критеріїв євроінтеграційної складової державних цільових програм : Наказ Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 16.03.2005 р. № 62. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1078.17747.0> (дата звернення: 19.03.2020).

165. Веблен Т. Теория делового предприятия / пер. с англ. под ред. С. Д. Сорокиной. М.: Дело, 2007. 288 с.

166. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. *Економіка і регіон*. Полтава, 2012. № 2. С. 74–78.

167. Мочерний С. В. Економічний енциклопедичний словник: у 2 т. / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Устенко, С. І. Юрій. Львів: Світ, 2005. Т. 1. 616 с.

168. Крисько Ж. Адаптація підприємства до змін зовнішнього середовища через механізм реструктуризації. *Галицький економічний вісник*. Тернопіль, 2009. № 2. С. 38–42.

169. Білошкурська Н. В. Моделі адаптивної поведінки та їх роль у формуванні економічної безпеки підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. Київ, 2010. № 12. С. 101–104.

170. Ремзіна Н.А. Методичні засади формування інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Економічний простір*. 2020. № 156. С. 90-97.

171. Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів : Постанова Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 р. № 714. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/714-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 19.03.2020).

172. Михайличенко К. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави. *Стратегічні пріоритети*. Київ, 2014. № 1 (30). С. 69–76.

173. Стратегія реформування системи управління державними фінансами на 2017–2020 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 08.02.2017 р. № 142-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 19.03.2020).

174. Gaddis J. L. What is Grand Strategy? Karl Von Der Heyden Distinguished Lecture, Duke University, 26 February 2009. URL: <https://www.duke.edu/web/agsp/grandstrategyрaper.pdf> (дата звернення: 19.03.2020).

175. Угода про Асоціацію. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu> (дата звернення: 19.03.2020).

176. Про транскордонне співробітництво: Закон України № 1861-IV від 24.06.2004 р. Дата оновлення: 11.10.2018. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15> (дата звернення: 19.03.2020).

177. Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями. Мадрид, 21 травня 1980 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_106#Text (дата звернення: 19.03.2020).

178. The Trans European Transport Network. Luxembourg: Office for official publications of the European Communities, 2005. 72 p.

179. РЖД: Німецький консорціум вложит в магістраль Москва - Казань 2,7 млрд євро URL: <https://vz.ru/news/2016/11/8/842532.html> (дата звернення: 19.03.2020).

180. Корінь М. В. Розвиток залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва: інституційний аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків, 2018. № 63. С. 102–111.

181. Чобаль Л. Ю., Федурця В. П. Удосконалення інституційного забезпечення економічного розвитку підприємств транспортного комплексу

України в умовах глобалізації. *Міжнародні відносини. Серія «Економічні науки»*. Київ, 2014. №4. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/2490/2221 (дата звернення: 20.12.2019).

182. Про мультимодальні перевезення : Проект Закону України від 27.12.2019 № 2685. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (дата звернення: 20.12.2019).

183. Круглий стіл на тему «Актуальні проблеми ринків організації та проведення будівництва і ремонту доріг в Україні» : Антимонопольний комітет України. URL: http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=140728&schema=main_ (дата звернення: 20.12.2019).

184. Про схвалення Експортної стратегії України («дорожньої карти» стратегічного розвитку торгівлі) на 2017–2021 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 р. № 1017-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1017-2017-%D1%80> (дата звернення: 20.12.2019).

185. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні : дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.03. Харків, 2017.

186. Организация международных транспортных систем : учебник : ред. кол. : Е. А. Королева. СПб.: ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. 383 с.

187. Карпенко О.О. Формування тарифів у контексті гармонізації інтересів вантажовласників та операторів змішаних перевезень вантажів. *Водний транспорт*. Вип. 2. 2013. С. 81-88.

188. Креймер В.Ю. Оценка эффективности функционирования различных транспортных систем и формирование тарифной политики (на примере смешанных комбинированных перевозок) : дис. ... канд. эк. наук. Х., 2001. 222 с.

189. Гуцалюк О.М., Ремзіна Н.А. Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень.

Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки. 2020. № 4 (37). С. 169-176.

190. Обзор морского транспорта-2016. Конференция ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк, Женева: ООН, UNCTAD. 2016. 133 с.

191. Обзор морского транспорта-2009. Конференция ООН по торговле и развитию. Нью-Йорк, Женева: ООН, UNCTAD. 2009. 268 с.

192. Котлубай В.О. Розвиток елементів транспортної системи як запорука підвищення рівня зовнішньоекономічної безпеки країни. *Зб. наук. праць ДУІТ: Серія «Економіка і управління».* 2019. Вип. 43-44. С. 21–31.

193. Козырь Б. Портовая реформа и развитие контейнерных перевозок в Украине. *Порты Украины.* Одесса, 2013. № 7. С. 13–17.

194. Засядько Н. Контейнерная терминология: где переваливаются грузы на пути из Украины в Европу. Адміністрація морських портів України : URL :<http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2017/15154kontejnernaaya-terminalogiya-gde-perevalivayutsya-gruzu-naputi-iz-ukrainy-v-evropu> (дата звернення: 17.12.2019).

195. Буркинський Б.В. Трансформація моделей розвитку підприємства : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. 308 с.

196. Україна 2030: Доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с

197. Ремзіна Н.А. Концептуальні основи розвитку транспортної інфраструктури регіонів України на засадах мультимодальності. *Домінанти сталого розвитку регіонів України* : монографія. 2020. С.592-600.

198. Новіцька І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* Харків, 2013. № 41. С. 114–117.

199. Ремзіна Н. А. Теоретичні засади, умови та перспективи розвитку мультимодальної інфраструктури в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: "Економіка і менеджмент".* 2019. Вип. №40. С.30-37.

ДОДАТОК А

Характеристика портових терміналів України та шляхів сполучення

№	Порт	Длина причальної лінії, км	Кількість причалів	Глибина акваторії, м	Пропускна спроможність терміналів, млн тон/рік	Шляхи сполучення
1	Бердянськ	1,6	9	до 8,4	3,7	автомобільні та залізничні шляхи
2	Білгород-Дністровський	1,1	8	до 2,8	1,1	залізниця та автомобільна дорога
3	Ізмаїл	2,6	24	до 8	9,3	судноплавний канал «Дунай – Чорне море». Залізнична станція з трьома залізничними в'їздами, автомобільні дороги
4	Чорноморськ	6	29	до 14	64,3	6 залізничних в'їздів, довжина залізничних шляхів більше 50 км та автомобільні дороги
5	Маріуполь	3,9	22	до 9,75	18,8	одна припортова залізнична станція «Маріуполь – Порт»
6	Миколаїв	3,8	20	до 11,2	29,6	залізниця та автомобільна дорога
7	Одеса	9	54	до 14	56	припортова залізнична станція «Одеса-Порт», протяжністю під'їзних залізничних колій 20 км, шляхопровід, довжиною 6,2 км
8	Рені	0,8	5	до 6	8,0	гірло «Бистре» та Сулинський канал. під'їзні колії (21,4 км), які примикають до залізничних колій станції Рені регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».
9	Скадовськ	0,8	5	до 6	1,3	Автомобільні шляхи
10	Октябрськ (Ольвія)	1,5	7	до 11,5	9,5	ж/д станція «Жовтнева», автомобільні дороги
11	Усть-Дунайськ	0,15	1	до 6	5,0	Автомобільні шляхи
12	Херсон	1,5	10	до 9,6	8,0	залізнична станція Херсон Порт, один залізничний в'їзд, 7 залізничних колій (3,2 км). Автомобільні шляхи
13	Південний	5,9	30	16-19	61,5	залізнична мережа (ст. «Чорноморська» - ст. «Берегова» (36 км), автошляхи міжнародного значення (М-14 «Одеса – Миколаїв» та М-28 «Одеса – Південний»)

Джерело: систематизовано автором

ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1

SWOT-аналіз залізничної транспортної інфраструктури

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - стабільне забезпечення близько 80% вантажних і 50% пасажирських перевезень; - розвинута залізнична мережа; - незалежність від погодних умов; - відносно низька собівартість перевезень; - прибутковість вантажних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень; - збитковість пасажирських перевезень, їх субсидування за рахунок вантажних; - невідповідність розвитку логістичних центрів та прикордонних пунктів умовам зростання обсягів торгівлі; - Бюрократизм процедур оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - відновлення залізничного парку; - впровадження сучасної техніки та новітніх технологій для оптимізації роботи транспортної інфраструктури; - розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - незадовільна якість надання послуг приватним оператором; - зниження безпеки перевезень за рахунок збільшення кількості учасників ринку.

Джерело: систематизовано автором на основі [25, 26, 27, 28].

Таблиця Б.2

SWOT-аналіз авіаційної транспортної інфраструктури

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - привабливе географічне розташування аеропортів, значний транзитний потенціал; - наявність повного спектру сервісних послуг у міжнародних аеропортах; - висококваліфіковані спеціалісти в авіаційній галузі; - збільшення обсягів пасажироперевезень через скасування візового режиму з ЄС. 	<ul style="list-style-type: none"> - недостатня розвиненість внутрішніх авіаційних перевезень; - застарілість техніко-технологічного оснащення аеропортів; - відносно висока собівартість послуг аеропортів.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - сертифікація аеропортів відповідно до норм ЄС; - лібералізація ринку авіаперевезень, збільшення кількості перевізників та розвиток мережі міжнародних маршрутів; - розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - корупція при реалізація проектів державно-приватного партнерства; - відсутність інвестицій для розбудови сучасних аеропортів та якісних злітних смуг; - відсутність стимулів для розвитку регіональних перевезень;

Джерело: систематизовано автором на основі [25, 26, 27, 28].

Таблиця Б.3

SWOT-аналіз автомобільної транспортної інфраструктури

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - розвинута галузь автомобільних перевезень; - національна політика щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій у галузь; - значний попит на вантажні та пасажирські перевезення. 	<ul style="list-style-type: none"> - недостатньо розвинута мережа автомобільних доріг; - незадовільний стан більшості дорожнього фонду, висока вартість технічного обслуговування; - перевищення максимального навантаження на автомобільні шляхи при вантажних перевезеннях; - недостатнє дорожнє сполучення для забезпечення мультимодальних перевезень.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - реалізація проектів державно-приватного партнерства; - введення плати за проїзд великовагових транспортних засобів відповідно до Директиви 99/62/ЄС; - впровадження Європейських стандартів щодо фактичної маси автомобіля - введення відповідальності за перевищення максимального навантаження при вантажних перевезеннях; - збереження мережі автомобільних доріг і приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів; - будівництво швидкісних доріг та автобанів; - розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність контролю з боку держави щодо завантаження автошляхів; - корупція при реалізація проектів державно-приватного партнерства; - використання коштів Дорожнього фонду не за цільовим призначенням; - зношення; - якість доріг та іншої автомобільної інфраструктури; - відсутність умов для інвестицій у розвиток; - відсутність програмно-цільового підходу із визначенням джерел, обсягів та термінів фінансування.

Джерело: систематизовано автором на основі [25, 26, 27, 28].

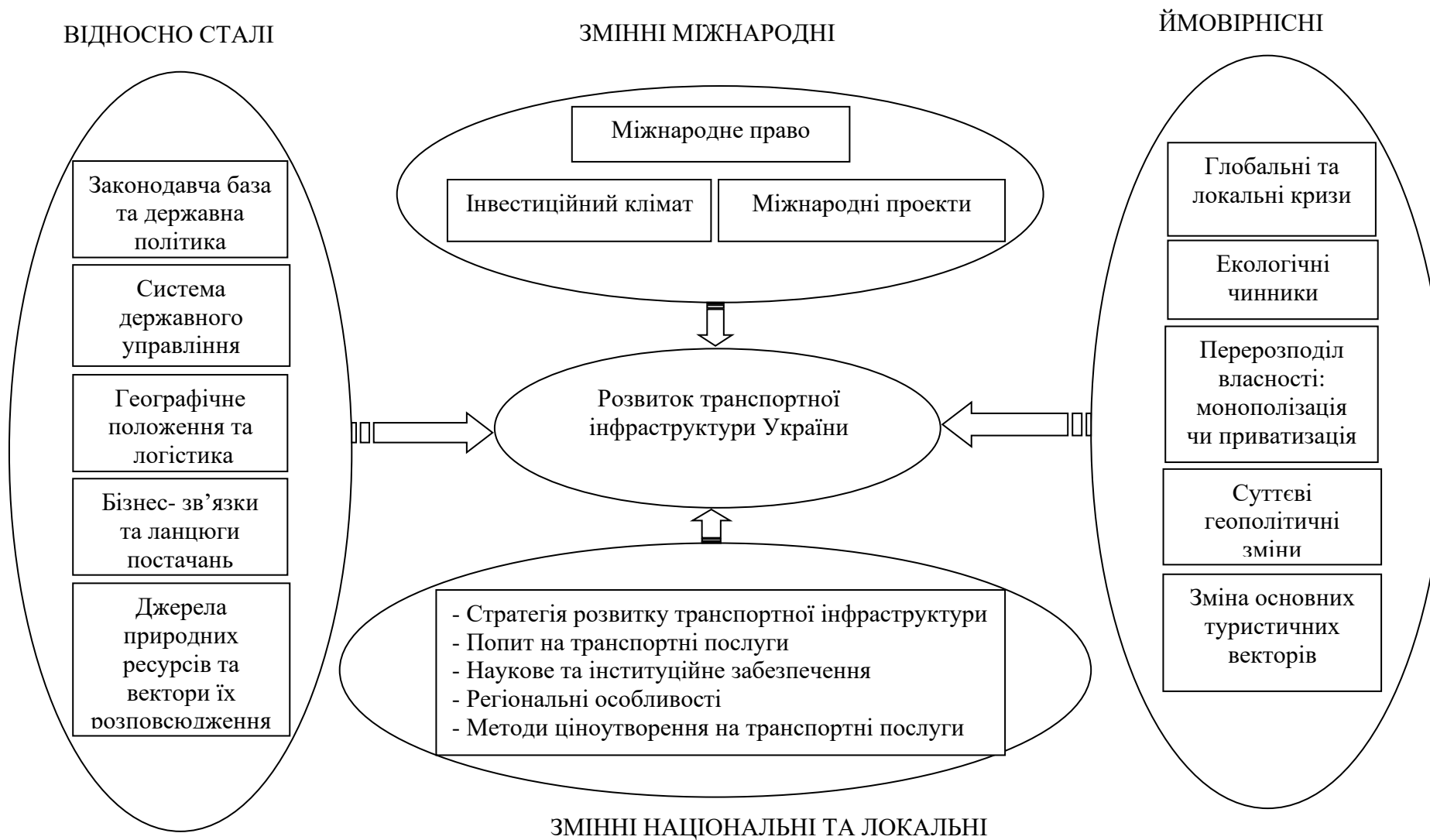


Рис. В.1 Детермінанти розвитку транспортної інфраструктури України (власна розробка)

Принципи формування організаційно-економічного забезпечення
розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах
мультимодальності

Принцип	Чинники, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури	Зміст та застосування
1	2	3
Принцип взаємозалежності	Стан та розвиток технічних чинників, оновлення потужностей транспортної інфраструктури з метою не лише їх оновлення, а й формування передумов для їх відповідності світовим стандартам якості послуг та обслуговування	Аналіз, урахування та погодження взаємозв'язку нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших чинників, які мають місце в процесі розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Дозволяє застосовувати оптимальні методи розвитку, світовий досвід, сучасні технічні та управлінські засоби, враховуючи міжнародне правове поле
Принцип різноманітності підходів щодо розвитку	Погодження організаційних чинників у площини оптимізації структури управління та моніторингу процесів розвитку шляхів сполучення та транспортних терміналів на засадах мультимодальності	Передбачає інваріантність методів вирішення нормативно-правових, організаційних, фінансових, технічних, логістичних та інших задач. Дозволяє маневрувати у підходах до розвитку з метою вибору оптимального та/чи комбінування низки методів та організаційних структур управління
Принцип взаємозв'язку	Погодження фінансових чинників, дослідження досвіду провідних країн в частині розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення	Вимагає урахування світових трендів та доміант розвитку транспортної інфраструктури, які впливають на транспортні потоки. Дозволяє формувати взаємозалежну оптимальну інфраструктуру мультимодальних перевезень із врахуванням соціально-економічних та геополітичних чинників.
Принцип вантажо-підйомності	Погодження вантажопідйомності, логістичних та інших чинників	Передбачає урахування стану та можливостей наявних потужностей транспортної інфраструктури. Дозволяє оптимізувати навантаження із врахуванням потужностей та зносу, визначати потенціал розвитку та необхідні обсяги інвестицій.

Продовження табл. Д.1

1	2	3
Принцип керованості	Формування інваріантних моделей управління розвитком транспортної інфраструктури	Передбачає аналіз та контроль за змінами національного та міжнародного правового поля, а також ринкового середовища. Дає можливість урахувати наслідки методів управління та регулювання та прогнозувати можливі кризи
Принцип узгодженості	Погодження нормативно-правових чинників полягає в інтегруванні законодавчої бази країн-учасників мультимодальних перевезень	Полягає в узгодженості логістики із обсягами виробництва та споживання. Надає можливість моделювання потоків мультимодальних перевезень із врахуванням обсягів виробництва та споживання не певних територіях з метою забезпечення максимально можливого (чи оптимального) навантаження на перевізників
Принцип невизначеності зовнішнього середовища	Складна політична ситуація в країні та в світі, невизначеність трендів розвитку	Полягає в необхідності урахування ступеню невизначеності зовнішнього середовища та впливу на виробничі процеси. Дозволяє формувати та систематизувати модель конкурентного середовища із урахуванням міжнародних геополітичних трендів задля своєчасного та адекватного реагування на зміни ринкової, тарифної, геополітичної та іншої кон'юнктури
Принцип екологічності та енерго-ефективності	Безпека, екологічність та енергоефективність транспортної інфраструктури	Базується на дотриманні відповідних міжнародних норм та стандартів. Дозволяє скоротити витрати, розширити коло потенційних учасників мультимодального перевезення шляхом дотримання міжнародних норм та стандартів разом із забезпеченням власної енергоефективності та екологічності перевезень
Принцип зворотного зв'язку	Стан та розвиток технічних чинників, оновлення потужностей транспортної інфраструктури з метою не лише їх оновлення, а і формування передумов для відповідності останніх світовим стандартам якості послуг та обслуговування	Є фундаментальним у теорії систем, його ігнорування суттєво знизить якість проведеного дослідження щодо поведінки таких складних утворень як ринки транспортних послуг. дозволяє впливати на всю систему розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: власна розробка

ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж.1

Інформаційна матриця, що визначає розвиток національної транспортної інфраструктури

Блок інструкцій	Визначення змістовного наповнення існуючих стратегій, доктрин, концепцій, програм, планів, проектів, наказів та розробки законодавчого забезпечення
Інституційний блок	Формалізація підтверджених компетенцій інститутів транспортних систем України
Блок зв'язку	З'ясування ефективних зв'язків між транспортною інфраструктурою та інститутами управління з метою з'ясування швидкості реакції на зміни, моніторингу та контролю
Технологічний блок	Конкретизація системного забезпечення користувачів, баз даних, програмного забезпечення, обладнання і засобів обслуговування

Джерело: складено автором

Таблиця Ж.2

Ресурсна матриця, що визначає розвиток національної транспортної інфраструктури

Форма необхідних ресурсів	Механізм розповсюдження ресурсів	Строки поставки ресурсів
Рівень фінансового забезпечення (централізований та децентралізований)	Координація із потребами	Логістика постачання ресурсів
	Організаційне, кадрове та матеріально-технічне забезпечення	Утилізація відходів в процесі розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: складено автором

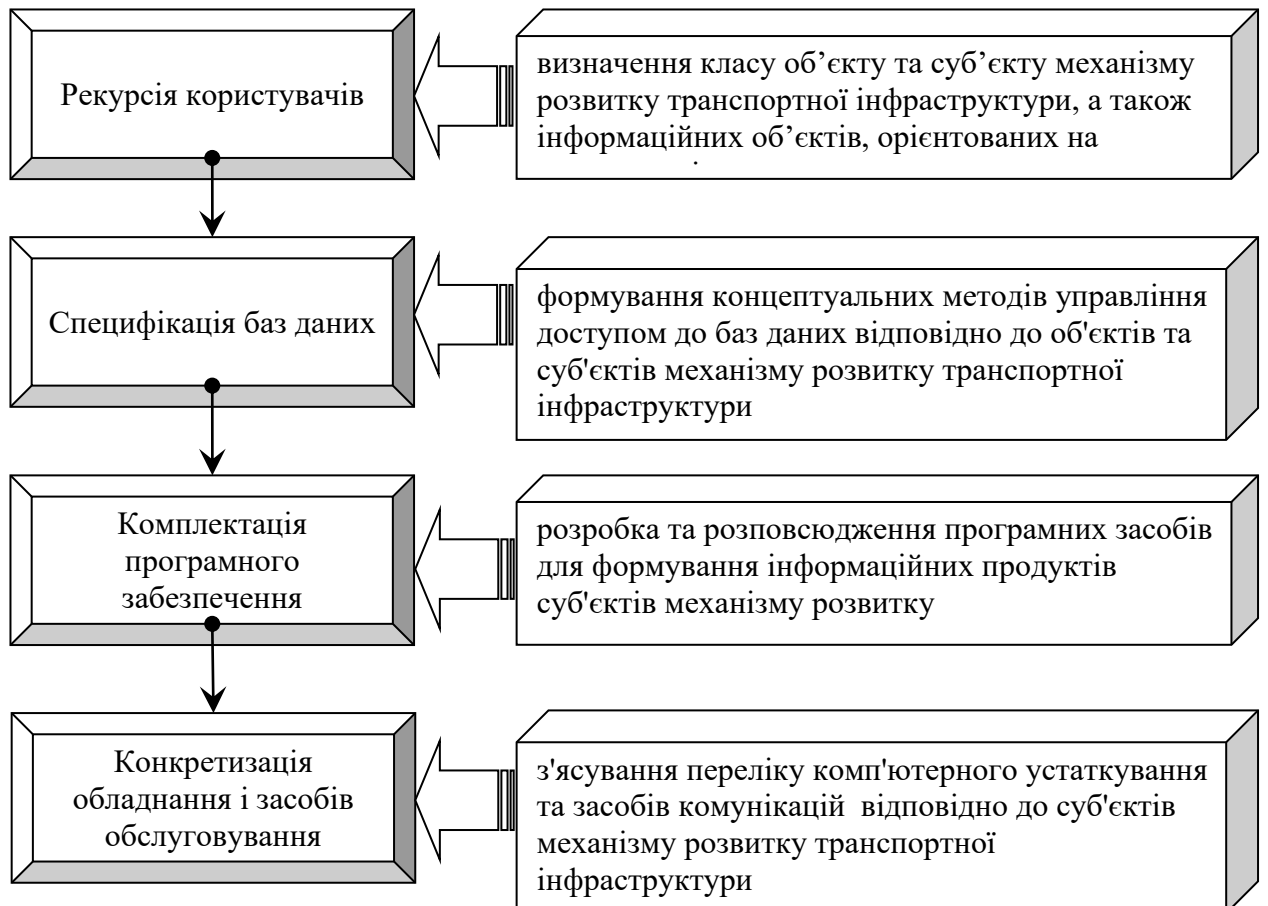


Рис. Ж.1. Системно-практичне проектування технологічного блоку інформаційної матриці

Джерело: сформовано автором



Рис. Ж.2. Матриця обмежень, що визначає розвиток національної транспортної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

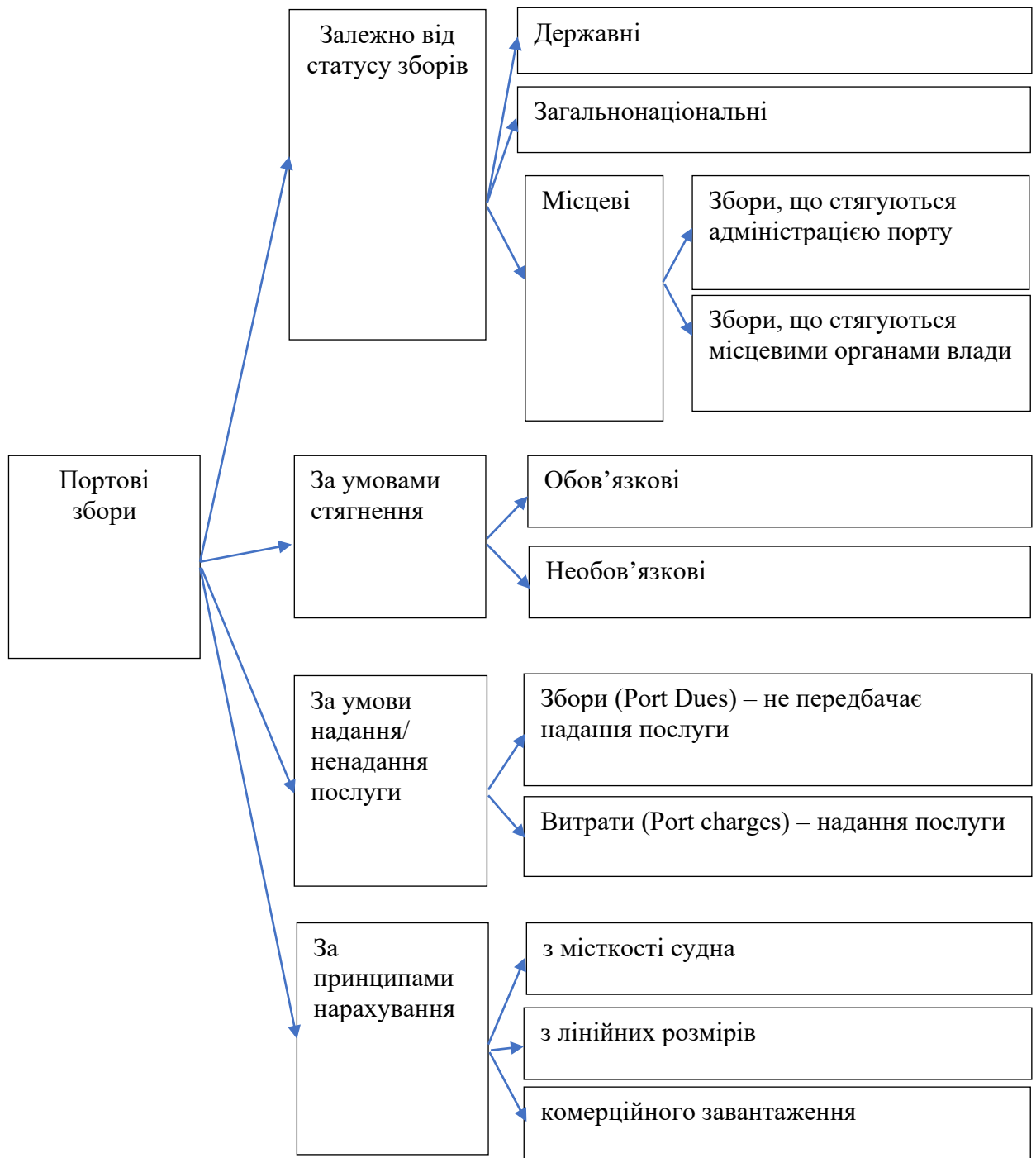


Рис. К.1. Класифікація портових зборів

Джерело: систематизовано автором

Таблиця К.1

Види портових зборів в Україні та напрями їх використання стосовно морської транспортної інфраструктури

Види зборів	Напрями використання коштів від портових зборів	
Корабельний	<ul style="list-style-type: none"> - утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно; - Утримання, ремонт, модернізація, реконструкція і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту; - виконання промірних робіт на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів); - суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів), включаючи попереднє водолазне обстеження дна та підняття втрачених (скинутих) великогабаритних предметів, такелажу та оснащення суден; - днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів); 	<p>- Інвестиції, внесені суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства</p> <p>- на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» [20] та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства</p>
Причальний	<ul style="list-style-type: none"> - Утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій; - Ремонт, модернізація, реконструкція і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій. 	
Якірний	<ul style="list-style-type: none"> - утримання та обслуговування якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту - ремонт, модернізація, реконструкція і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту 	
Канальний	<ul style="list-style-type: none"> - днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням та/або поліпшенням проектних габаритів на каналах; - утримання, обслуговування та ремонт засобів маяків, берегових і плавучих засобів навігаційного обладнання (ЗНО) на каналах; - Будівництво (придбання, виготовлення), модернізація, реконструкція, ремонт каналів та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі; проведення промірних, тральних, днопоглиблювальних та дноочисних робіт на внутрішніх водних шляхах, що належать до категорії судноплавних 	
Санітарний	<ul style="list-style-type: none"> - ремонт, модернізацію та будівництво основних засобів - утримання, обслуговування і ремонт очисних споруд порту або на безпосереднє здавання забруднень підприємствам, що здійснюють їх очищення; 	
Маяковий	<ul style="list-style-type: none"> - Придбання, модернізація, реконструкція та будівництво маяків на внутрішніх водних шляхах; - на утримання, обслуговування та ремонт маяків 	

Джерело: систематизовано автором на основі [121]



Рис. Л.1. Структура інституційного забезпечення формування Стратегії розвитку транспортної інфраструктури України

Джерело: систематизовано автором



Рис. М.1. Ієрархія стратегічних планів України щодо розвитку національної транспортної інфраструктури

Джерело: систематизовано автором

Стратегічні напрями розвитку національної транспортної
інфраструктури (за видами транспорту)

Короткострокові напрями	Середньострокові напрями	Довгострокові напрями
для морського транспорту		
<ul style="list-style-type: none"> - прийняття Методики розрахунку ставок портових зборів, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів України та забезпечить відтворення та розвиток інфраструктури; - забезпечення цільового використання портових зборів; - створення необхідних умов для залучення інвестицій - забезпечення безпечної експлуатації портових терміналів. 	<ul style="list-style-type: none"> - гармонізація розвитку припортових шляхів сполучення (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів; - збільшення пропускної спроможності залізниці до портів Азов'я; - забезпечення достатніх глибин в акваторіях морських портів та на підхідних шляхах для обслуговування великих суден типу "Кепсайз" біля причалу. 	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення високого рівня інформатизації процесів на портових терміналах та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки; - впровадження інновацій, забезпечення ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.
для річкового транспорту		
<ul style="list-style-type: none"> - гармонізація законодавства України в галузі внутрішнього водного транспорту з законодавством ЄС; - удосконалення тарифної політики на річковому транспорті; - проведення днопоглиблювальних робіт; - інвентаризація виробничих потужностей річкових портів, створення реєстру річкових портів 	<ul style="list-style-type: none"> - фінансування шлюзів на Дніпрі; - проведення модернізації шлюзів Дніпровського каскаду; - включення річкових портів до регіональних проектів розвитку економічних зон. 	<ul style="list-style-type: none"> - участь у реалізації європейської програми відродження річкового шляху Е-40, що дасть можливість використовувати транзитний потенціал р. Дніпро, з'єднавши Чорне та Балтійське моря; - забезпечення входження внутрішніх водних шляхів України в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T та розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка – море».

Продовження Табл. Н.1

для автомобільного транспорту		
<ul style="list-style-type: none"> - вдосконалення системи запобігання руйнування автомобільних шляхів, впровадження габаритно-вагового контролю транспортних засобів та відповідальності за перевищення дозволених норм та значень осьових навантажень транспортних засобів; - забезпечення європейських стандартів проектування та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі; - забезпечення цільового використання коштів Дорожнього фонду. 	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів; - поширення практики будівництва цементобетонних доріг; - збереження мережі автомобільних доріг і приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів; - впровадження принципів публічного управління; - активізація участі територіальних громад у використанні коштів Державного дорожнього фонду. 	<ul style="list-style-type: none"> - збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 до 70 відсотків (у 2030 році) - активізація інноваційної діяльності, використання сучасних енерго- та ресурсозберігаючих матеріалів і технологій, що забезпечують високу якість та довговічність інфраструктури, зменшення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє середовище; - забезпечення гарантійного строку експлуатації збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг загального користування державного значення не менш як 10 років.
для залізничного транспорту		
<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення інтеграції залізничної інфраструктури до європейської та світової транспортної системи, налагодження плідного міжнародного економічного співробітництва; - модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; - удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості. 	<ul style="list-style-type: none"> - подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів; - будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів. 	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення інноваційного розвитку галузі - зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Продовження Табл. Н.1

для авіаційного транспорту		
<ul style="list-style-type: none"> - запровадження комплексного підходу до законодавчого врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів із врахуванням техніко-технологічних особливостей та міжнародних вимог до терміналів; - впровадження сучасних методів та підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів незалежно від форми власності; - сертифікація аеропортів у відповідності до норм ЄС. 	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах з метою можливості експлуатації середньомагістральних та широкофюзеляжних літаків, враховуючи законодавство ЄС 	<ul style="list-style-type: none"> - реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромно-диспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень

Джерело: розроблено автором

ДОДАТОК П

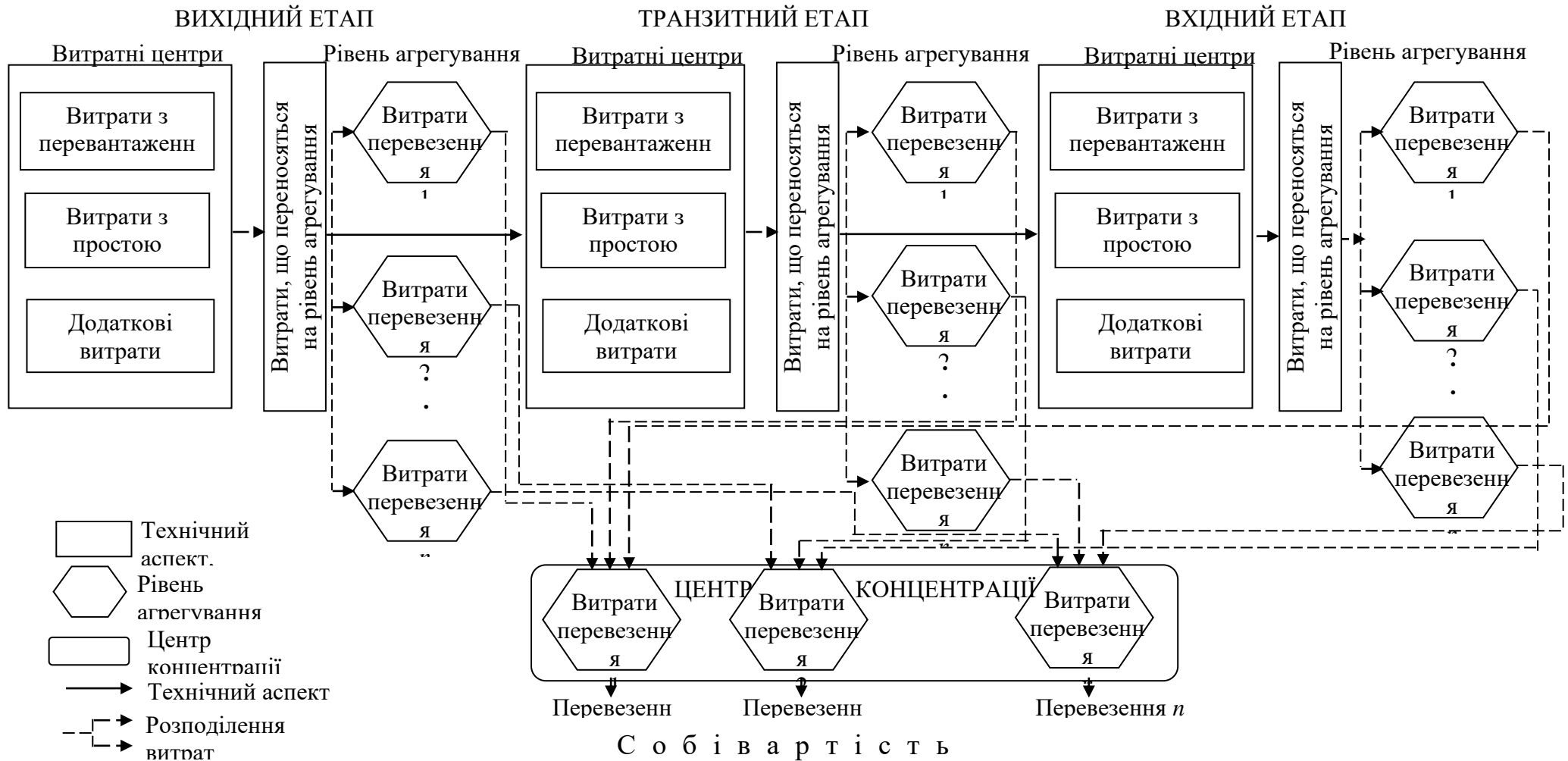


Рис. П.1. Модель розподілення витрат на одиницю мультимодального перевезення

Джерело: сформовано автором

ДОДАТОК Р

Горизонти розвитку транспортної інфраструктури на засадах
мультимодальності

	Горизонт 1	Горизонт 2	Горизонт 3
Періоди, роки	2020-2023	2023-2025	2025-2030
Спрямування розвитку	Інерційний розвиток	Збалансований розвиток	Інноваційний розвиток
Мета	Збереження існуючого потенціалу в умовах глобальних викликів та кризи	Заміна існуючих потужностей на принципах збалансованості соціально-економічних, екологічних та геополітичних чинників	Формування нової стратегій та нових стратегічних потужностей для забезпечення мультимодальних перевезень
Вектори розвитку	Локальний регіональний	Загальнонаціональний з орієнтацією на міжнародні тенденції	Глобальний міжнародний
Управлінські впливи	Переважно державне управління та регулювання	Комбіноване державне та ДПП	Комбіноване державне та ДПП
Безпека	Оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів для скорочення забруднень	Приведення технологічних процесів у відповідність із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї, інших європейських актів	Створення в усіх портах України уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня
Інтелектуалізація транспортної системи	Розвиток існуючих засобів комунікації	Запровадження сучасних інфо-комунікаційних засобів для управління процесами	Перехід до систем інтелектуального управління на базі нейронних мереж
Джерела фінансування	Переважно бюджетне	Збалансоване бюджетне та приватне	Співфінансування усіма учасниками
Індикатори досягнення горизонту	Збільшення обсягів перевалки вантажів у транспортних терміналах та інвестицій в їх розвиток	Зміцнення позицій України як транспортної держави	Зміцнення позицій України в системі мультимодальних перевезень при досягненні запланованих фінансових результатів

Джерело: розроблено автором

Довідки про впровадження

**НАЦІОНАЛЬНА ІНВЕСТИЦІЙНА РАДА**

вул. Банкова 11, Київ, Україна 01010
nic@aru.gov.ua
044 - 255 - 69 - 16

ДОВІДКА
про впровадження результатів
дисертаційного дослідження

Довідка видана Ремзіній Наталі Андріївні в тому, що пропозиції, розроблені та сформульовані в дисертаційній роботі, поданої на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством, зокрема, щодо аналізу та визначення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності на короткостроковий, середньостроковий та довгостроковий періоди є науково обґрунтованими та цінними.

Офісом Національної інвестиційної ради будуть враховані запропоновані методи регулюючого впливу на процеси розвитку транспортної інфраструктури, що базуються на оптимальній комбінації сфери регулювання транспортної галузі на засадах державно-приватного партнерства.

Результати дослідження будуть враховані для формування аналітично-інформаційного базису прийняття управлінських рішень, а також при формуванні програм та стратегій розвитку транспортної галузі України.

Секретар Національної інвестиційної ради
Леван Варшоломідзе

06.05.2020



УКРАЇНА

ОДЕСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

проспект Шевченка, 4, м. Одеса, 65032, тел./ факс (048)718-92-29, тел. 718-92-48,
 e-mail: vtmk@odessa.gov.ua, веб-сайт: <http://morhoz.odessa.gov.ua>

08.07.2020 № 01-13/699
 на № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 Ремзіної Наталі Андріївни

Управлінням транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації прийнято до впровадження основні положення наукового дослідження Ремзіної Наталі Андріївни щодо пріоритетів розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності. Зокрема, враховані рекомендації щодо проведення факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення, що містить перелік специфічних факторів та критеріїв оцінки, а також інтервальну шкалу трактування отриманих результатів.

Довідка підтверджує практичну цінність результатів наукової роботи Ремзіної Н.А. Отримані результати дослідження використані управлінням при формуванні напрямів інвестиційної політики та підготовці пропозицій із розвитку транспортної інфраструктури, спрямованих на забезпечення сталого розвитку Одеської області.

Виконуючий обов'язки
 начальника управління



Олександр ГАЙДУК

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
«ДЖЕТ ТРАНС»
LIMITED LIABILITY COMPANY JET TRANS (JET TRANS, LTD)
ЄДРПОУ 38096595; ПІН: 380965915535
65026, Одеська обл., місто Одеса, Приморський район, вул. Приморська, будинок 23

м. Одеса

№ 157
26 » лютого 2020 р.**ДОВІДКА**

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Ремзіної Наталі Андріївни

Даною довідкою ТОВ «ДЖЕТ ТРАНС» засвідчує та підтверджує апробацію наукових положень дисертаційної роботи у діяльності підприємства. Зокрема, прийнято до уваги застосування концепції збалансованого розвитку мультимодальних перевезень, систематизація основ забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем на засадах мультимодальності, що на відміну від існуючих, містить горизонти розвитку постійних пристроїв транспортних систем, а також ризики, які притаманні мультимодальним перевезенням на різних рівнях їх виникнення.

Аналітичні висновки щодо стану та перспектив розвитку постійних пристроїв транспортних систем є цінними для стратегічного планування діяльності підприємства з погляду надання конкурентоспроможних логістичних послуг.

Рекомендації і пропозиції Ремзіної Н.А. щодо державно-приватного партнерства дають змогу визначити пріоритети співпраці підприємства з органами державної влади центрального і місцевого рівнів. В процесі роботи над дисертацією Ремзіна Н.А. надавала консультативну допомогу з питань організації мультимодальних перевезень та взаємодії підприємства ТОВ «ДЖЕТ ТРАНС» з органами державної влади та потенційними партнерами.

Директор ТОВ «ДЖЕТ ТРАНС»



Гелеверя І.О.



Від 17 червня 2020 р.

№ 170620202-01

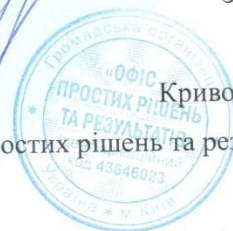
ДОВІДКА
про впровадження результатів
дисертаційного дослідження

До нашої уваги були представлені результати дослідження Ремзіної Наталі Андріївни на тему: «Організаційно-економічне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності». Сьогодні транспортна система України переживає період системної кризи, адже стан транспортних терміналів та шляхів сполучення й рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Сформовані в дисертаційній роботі висновки та рекомендації щодо розв'язання зазначених проблем є результатом комплексного дослідження.

Даною довідкою громадська організація «Офіс простих рішень та результатів» засвідчує практичну цінність матеріалів. Методичні засади адаптації розвитку національної транспортної інфраструктури до умов зовнішнього середовища будуть використані при формуванні відповідних державних стратегій. Вважаємо доцільним застосування управлінських інформаційних систем, які містять підсистеми ведення баз даних транспортних терміналів й шляхів сполучення та підсистеми моніторингу макроекономічного стану.

З повагою,


Кривонос С. Ю.
Голова ГО «Офіс простих рішень та результатів»



**ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«АКАДЕМІЯ ЕКОНОМІЧНИХ НАУК
УКРАЇНИ»**

03057, Київ, вул. Желябова, 2
тел.: 067-620-43-99; 050-476-55-63;
050-368-13-45

Розрахунковий рахунок 26004000111367
ПАТ «Укрсоцбанк», м. Київ
МФО 300023, ЄДРПОУ 20350535



**PUBLIC ORGANIZATION
“ACADEMY OF ECONOMIC SCIENCES
OF UKRAINE”**

Zhelyabova Str, 2, 03057, Kiev
tel.: 067-43-99; 050-476-55-63;
050-368-13-45

Settlement account 26004000111367
UniCreditBank
MFO 300023, EDRPOU 20350535

31.01.2020 № 480/02

ДОВІДКА
про впровадження результатів
дисертаційного дослідження

Цією довідкою засвідчується, що результати та окремі пропозиції дисертаційної роботи Ремзіної Наталі Андріївни на тему: «Організаційно-економічне забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності», поданої на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством, використовуються в діяльності Академії економічних наук України, зокрема:

– в рамках надання консультативної допомоги транспортним підприємствам, установам і організаціям, а також органам державної влади та місцевого самоврядування використовуються розробки дисертантки щодо формування механізму розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності;

– в контексті участі в розробці програм економічного розвитку України, АЕНУ застосовує пропозиції дисертантки щодо формування концептуальних основ забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, що містять метод оцінки рівня збалансованості транспортної системи та горизонти розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення.

Довідка видана без фінансових зобов'язань перед автором.

**Президент академії
Академік НАН України**



О. І. Амоша

Відкритий
міжнародний
розвитку людини

УНІВЕРСИТЕТ

«Україна»



Open
International
UNIVERSITY
of Human Development
«UKRAINE»

КИРОВОГРАДСЬКИЙ ІНСТИТУТ РОЗВИТКУ ЛЮДИНИ
25015, м. Кропивницький, пл. Дружби народів, 8, тел.: /0522/ 22-74-89, kirol_ukr@ukr.net

27.08.2020 № 27.1/15-144/1
На № _____

ДОВІДКА
про впровадження у навчальний процес
результатів, окремих пропозицій та рекомендацій
Ремзіної Наталі Андріївни,
поданих в дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних
наук на тему: «Організаційно-економічне забезпечення розвитку
національної транспортної інфраструктури на засадах
мультимодальності», за спеціальністю
08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Основні положення дисертаційної роботи Ремзіної Н.А. використовуються кафедрою менеджменту Кіровоградського інституту розвитку людини ВНЗ «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», а саме:

– для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти, що навчаються за освітньо-професійною програмою «Менеджмент організацій і адміністрування» спеціальності 073 «Менеджмент»:

пропозиції щодо формулювання принципів організаційно-економічного забезпечення розвитку національної транспортної інфраструктури на засадах мультимодальності, які базуються на узгодженні нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників, використано в рамках навчальної дисципліни «Менеджмент»;

– для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти, що навчаються за освітніми програмами «Адміністративний менеджмент» та «Бізнес-адміністрування» спеціальності 073 «Менеджмент»:

пропозиції щодо формування механізму розвитку транспортної інфраструктури, що містить напрями вдосконалення в частині регулювання, матеріального забезпечення, лімітувань та організації, використано в рамках навчальної дисципліни «Корпоративне управління»;

пропозиції щодо формування стратегії розвитку транспортної інфраструктури України на короткостроковий, середньостроковий та довгостроковий періоди використано в рамках навчальної дисципліни «Стратегічний менеджмент».

Директор



В. Я. Пупишева