

УДК 33: 656

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2020-3-14>**Вовк О.М.**

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки повітряного транспорту
Національного авіаційного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1680-1959>

Ковальчук А.М.

старший викладач економіки повітряного транспорту
Національного авіаційного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9059-8303>

Долгополова Ю.А.

студентка
Національного авіаційного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1971-5738>

Vovk Olha, Kovalchuk Alona, Dolhopolova Yuliya
National Aviation University

ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СТРУКТУРНИХ ЗРУШЕНЬ РЕГІОНІВ

REGULARITIES OF TRANSPORT ENTERPRISES DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF REGIONAL STRUCTURAL CHANGES

У статті досліджено закономірності розвитку транспортних підприємств, які відображають зростання кількості та вартості вантажних перевезень та зниження кількості пасажирських, що загалом становлять 6–7% ВВП країни. Світові рейтинги конкурентоспроможності української транспортної галузі відображають проблеми з технічним станом доріг та портів, розвитком авіаційної інфраструктури та якістю транспортних послуг загалом. До ключових закономірностей функціонування транспортних перевезень та інфраструктури в регіонах України віднесено неузгодженість з міжнародним транспортним правом; низьку якість перевезень через недосконалість транспортної інфраструктури; диспропорції державного інвестування в модернізацію транспортної інфраструктури окремих регіонів; недостатній розвиток інформаційно-логістичних систем; необхідність стимулювання впровадження новітніх екологічних та енергоефективних технологій, інтелектуальної транспортної системи; упровадження мотиваційних важелів. Необхідність формування інтегрованої логістичної системи регіонів обумовлюється тенденцією до створення систем мультимодальних перевезень та інтегрованих транспортно-логістичних комплексів.

Ключові слова: транспорт, підприємство, інфраструктурний індекс, економічний розвиток, мультимодальні перевезення, структурні зрушення, регіональна економіка.

В статье исследованы закономерности развития транспортных предприятий, которые отражают рост количества и стоимости грузовых перевозок и снижение количества пассажирских, что в целом составляют 6–7% ВВП страны. Мировые рейтинги конкурентоспособности украинской транспортной отрасли отражают проблемы с техническим состоянием дорог и портов, развитием авиационной инфраструктуры и качеством транспортных услуг в целом. К ключевым закономерностям функционирования транспортных перевозок и инфраструктуры в регионах Украины отнесены несогласованность с международным транспортным правом; низкое качество перевозок из-за несовершенства транспортной инфраструктуры; диспропорции государственного инвестирования в модернизацию транспортной инфраструктуры отдельных регионов; недостаточное развитие информационно-логистических систем; необходимость стимулирования внедрения новейших экологических и энергоэффективных технологий, интеллектуальной транспортной системы; внедрение мотивационных рычагов. Необходимость формирования интегрированной логистической системы регионов определяется тенденцией к созданию систем мультимодальных перевозок и интегрированных транспортно-логистических комплексов.

Ключевые слова: транспорт, предприятие, инфраструктурный индекс, экономическое развитие, мультимодальные перевозки, структурные сдвиги, региональная экономика.

The article examines the current patterns of development of transport enterprises. Trends show a steady increase in freight transport and a decrease in the number of passengers. The cost of transport services provided amounts to 6–7% of the country's GDP and shows a steady growth trend. We can also note the increasing dependence of the transport industry on the global economic crises. The reasons for these impacts are the increase in the mobility of the population due to the availability of tourism services through labour migration. In addition, structural changes in regional orientations towards European and Asian markets have triggered the expansion of freight transport and the need to create competitive advantages for domestic transport infrastructure. The main patterns in transport and infrastructure trends in the regions of Ukraine are: inconsistency of the national legal and regulatory framework on international transport law; poor quality of transport because of imperfect transport infrastructure; delay in the development of a modern network of roads and terminals, their technical parameters and technical and operational requirements for transport communications of international importance; imbalances in state investment in modernizing the transport infrastructure of individual regions; insufficient development of information and communication technology logistics systems; the need to improve the fundamental provisions of investment legislation with stronger active policies to attract foreign capital; monitoring national and European transport services markets; the need to promote the introduction of the latest environmental and energy-efficient technologies, the intelligent transport system and the determination of its economic efficiency; introduction of motivational tools for transport enterprises to accelerate the transition to European standards for the provision of transport services and the development of infrastructure facilities. The global competitiveness ratings of the Ukrainian transport industry reflect problems with the technical state of roads and ports, the development of aviation infrastructure and the quality of transport services in general. The need for an integrated logistics system for the regions stems from the trend towards multimodal transport systems, which involve not only different modes of transport but also industrial and commercial transport, Freight forwarding and other companies in the same territory. This requires the introduction of new forms of interaction and coordination, greater control and concentration of production, and the centralization of capital.

Key words: transport, enterprise, infrastructure index, economic development, multimodal transportation, structural changes, regional economy.

Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура є структуроформуючим фактором функціонування та розвитку регіональної економічної системи. Транспортні підприємства належать до стратегічно важливої галузі економіки регіону, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення темпів розвитку. Основним завданням транспорту в економіці регіонів є своєчасне, якісне та цілковите задоволення запитів галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності розвитку та формування стійких зв'язків між структурними, територіальними елементами економічної системи. Сучасні соціально-економічні закономірності структурної перебудови та технологічно-інформаційної модернізації провокують потреби формалізації закономірностей і формування нових підходів до управління розвитком регіональної транспортної інфраструктури.

Транспорт є складовою частиною економіки регіону, забезпечує стійку динаміку функціонування та зв'язків між територіями, обслуговує всі його галузі та сприяє розвитку інших секторів економіки. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється під час інтеграції в європейську та світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного розвитку регіонів в умовах входження України у світове співтовариство та

зайняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток економічних теорій управління транспортними підприємствами з урахуванням закономірностей і перспектив регіональної політики узагальнено в роботах Т.В. Блудової, М.І. Долішнього І.З. Сторянської та інших авторів [1–3]. Дослідженню економічних закономірностей розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі вчені, як О.В. Ареф'єва, К.М. Михайличенко, Ю.Ф. Кулаєв, Г.Ю. Кучерук [4–7]. Науковці всебічно вивчали питання ефективності діяльності й розвитку транспортного комплексу, розробляли рекомендації та пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування транспортних підприємств і видів транспортних перевезень.

Ці розробки, поза сумнівом, мають велике теоретичне й практичне значення. Проте в більшості з них відсутній системний аналіз підприємств транспортної галузі України як регіональних інститутів. Відсутнє серйозне методичне обґрунтування принципів побудови регіональної програми управління транспортними підприємствами та інфраструктурою в контексті євроінтеграції та структурної переорієнтації регіональних економік на входження у світовий економічний простір.

Метою дослідження є виявлення закономірностей у функціонуванні підприємств транспортної інфраструктури регіонів України та формалізація тенденцій у структурних зрушеннях транспортного комплексу під впливом інтеграційних процесів.

Вклад основного матеріалу дослідження. Транспортні послуги є одними з дохідноутворюючих в економіці України. За вартістю (обсягами) реалізації транспортних послуг, згідно з офіційною статистикою, констатуємо зростання в 3,5 разів за 2010–2018 рр. Питома вага транспортних послуг у ВВП держави становить близько 5,47% у 2018 р., втративши 0,2% порівняно з 2017 р. [7]. Темпи нарощування кількості вантажів та пасажирів є помірними. Згідно з даними Державної служби статистики України за 2000–2018 рр. спостерігалися незначне зростання обсягів вантажних перевезень (на 7,45%) та зниження пасажирських перевезень на 44% (переважно за рахунок зниження залізничних, автобусних та міських перевезень). Найбільш піковими періодами в зростанні обсягів за останні 20 років вантажних перевезень були 2007–2008 рр. (близько +1880 млн. т/рік), а пасажирських – 2004–2008 рр. (близько +8 200 млн. пас./рік).

Необхідно зазначити, що світові кризи 2008–2009 та 2020 рр. здійснили негативний вплив на розвиток української економіки загалом. Фінансова криза 2008–2009 рр. практично не вплинула на показники діяльності транспорту та інфраструктури, оскільки на той час українська економіка була орієнтована на регіони Східної Європи, зокрема російський ринок. З розширенням присутності на європейському ринку та впровадженням безвізового режиму зросли обсяги туристичних поїздок та трудової міграції. Так, у 2016 р. ВВП України збільшився на 2,3% (і 2,4% в першому півріччі 2017 р.), при цьому обсяги транспортних послуг збільшились на 8%, що пов'язано зі збільшенням мобільності виробників і споживачів послуг [8]. Пандемія 2019–2020 рр. уже скоротила авіаційні перевезення на 98% (незважаючи на активізацію вантажних авіаперевезень). Загалом падіння обсягів перевезень вантажів у січні-квітні 2020 р. порівняно з аналогічним періодом 2019 р. становить 15,7%, а пасажирів – 34,1%.

Всесвітнім економічним форумом опубліковано рейтинг країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2017–2018 (The Global Competitiveness Index). Україна цього року посіла 81-е місце серед 137 країн світу,

Таблиця 1

Україна за Індексом глобальної конкурентоспроможності (GCI)

Позиція України та інших країн	2012–2013 рр. (зі 144 країн)	2013–2014 рр. (зі 148 країн)	2014–2015 рр. (зі 144 країн)	2015–2016 рр. (зі 140 країн)	2016–2017 рр. (зі 138 країн)	2017–2018 рр. (зі 137 країн)	2018–2019 рр. (зі 141 країн)
Україна	73	84	76	79	85	81	85
Грузія	77	72	69	66	59	67	74
Туреччина	43	44	45	51	55	53	61
Польща	41	42	43	41	36	39	37

Джерело: узагальнено на основі джерела [10]

Таблиця 2

Динаміка зміни інфраструктурних факторів в індексі глобальної конкурентоспроможності України

Складові частини показника	Роки				
	2014–2015	2015–2016	2016–2017	2017–2018	2018–2019
Інфраструктура	68	69	75	78	57
1. Транспортна інфраструктура	88	91	91	87	59
1.1. Якість усієї інфраструктури	75	82	88	88	114
1.2. Якість доріг	139	132	134	130	114
1.3. Якість залізничної інфраструктури	25	28	34	37	34
1.4. Якість портової інфраструктури	107	108	96	93	53
1.5. Якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103	92	101
2. Електроніка і телефонна інфраструктура	51	54	62	68	57

Джерело: узагальнено на основі джерела [10]

покращивши свої позиції на чотири пункти (табл. 1) [10]. Індекс глобальної конкурентоспроможності складається з більш ніж 100 змінних, що згруповані у 12 контрольних показників, які об'єднані трьома основними групами субіндексів, такими як «Основні вимоги», «Підсилювачі продуктивності», «Інновації та фактори вдосконалення» [10].

Детальніше основні складові частини Індексу глобальної конкурентоспроможності України щодо стану транспортної галузі показані в табл. 2.

Згідно з даними найбільш загрозливими тенденціями під час формування індексу глобальної конкурентоспроможності у сфері транспортних послуг є якість доріг і портової інфраструктури. При цьому зазначені фактори за останні 4 роки покращили значення показників, а залізнична галузь втратила (що спровоковано відсутністю реформ та модернізації на залізницях). Також загрозливою є ситуація втрати позицій у сфері електронної інфраструктури, що може призвести до зниження динаміки розвитку безпеки та логістики перевезень.

Основними закономірностями, що впливають на розвиток транспортних перевезень та інфраструктури в регіонах України, є такі.

1) Неузгодженість українського законодавства із законодавством західноєвропейських країн (із восьми конвенцій щодо спрощення процедур в управлінні, торгівлі й на транспорті Україна як незалежна держава приєдналася лише до однієї Митної конвенції з міжнародного перевезення вантажів із використанням книжки МДП 1975 р. (ЕЕК ООН)); несумісність національної нормативно-правової бази з міжнародним транспортним правом, зокрема щодо перетину кордонів, організації перевезень і переробки вантажів на терміналах; відсутність єдиної державної транзитної політики.

2) Недостатня якість перевезень через недосконалість транспортної інфраструктури (низька швидкість, незадовільний технічний стан, організаційно-технічні бар'єри на кордонах, незбереження вантажів, низький рівень сервісу).

3) Відставання розвитку сучасної мережі автомобільних шляхів, терміналів, їх невідповідність технічним параметрам і техніко-експлуатаційним вимогам до транспортних комунікацій міжнародного значення, рухомого складу та інших об'єктів, диспропорції державного інвестування в модернізацію транспортної інфраструктури окремих регіонів.

4) Недостатній розвиток інформаційно-логістичних систем. Задля вдосконалення організаційно-правової основи системи функціонування транспортної інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності регіонів

у міжнародних транспортних коридорах (МТК) необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських. Необхідно вжити комплексних заходів, спрямованих на становлення України як транзитної держави та на нормативно-правове забезпечення транзиту територією України. Для цього потрібно провести:

– удосконалення принципів положень законодавства про інвестування з посиленням важелів активної політики залучення іноземного капіталу;

– фінансування фундаментальних та прикладних досліджень у сфері розвитку транспортної інфраструктури та інновацій у транспортній галузі;

– моніторинг національного та європейського ринків транспортних послуг, а також аналіз стану транспортної інфраструктури, своєчасні корегувальні та превентивні заходи на етапі формування транспортних мереж;

– стимулювання впровадження новітніх екологічних та енергоефективних технологій, що сприяють підвищенню рівня безпеки, якості та рентабельності транспортної інфраструктури;

– упровадження інтелектуальної транспортної системи та визначення її економічної ефективності;

– упровадження мотиваційних важелів для транспортних підприємств щодо прискорення переходу на європейські стандарти надання транспортних послуг та розбудови інфраструктурних об'єктів.

Негативними закономірностями для ведення бізнесу в нашій країні визначено (в порядку зменшення) інфляцію, корупцію, політичну нестабільність, високі податкові ставки, складність податкового законодавства, нестабільність урядів, ускладнений доступ до фінансів, неефективну державну бюрократію, регулювання валютного ринку, недостатню освіченість працівників, погану етику робочої сили, недостатню здатність до інновацій, обмежувальне регулювання ринку праці, невідповідну якість інфраструктури, злочинність та крадіжки, низьку якість охорони здоров'я.

Необхідність формування інтегрованої логістичної системи регіонів обумовлюється тенденцією до створення систем мультимодальних перевезень, у які залучаються до участі в єдиному перевізному процесі не лише різні види транспорту, але й промислові, торговельні, експедиторські та інші компанії однієї території. Це вимагає введення нових форм взаємодії і координації, посилення контролю й концентрації виробництва, централізації капіталу. Тенденція до системності виявляється

в таких елементах, що забезпечують єдність і безперервність перевізного процесу:

– комплексний розвиток матеріально-технічної бази різних видів транспорту (рухомого складу, навантажувально-розвантажувального устаткування, контейнерних парків інших засобів укрупнених вантажних місць);

– узгодження параметрів рухомого складу за габаритними розмірами, вантажопідйомністю та місткістю; забезпечення можливості перевезення вантажів на різних видах транспорту в одній і тій же упаковці; застосування типових навантажувально-розвантажувальних місць тощо;

– ритмічна, погоджена й прискорена подача рухомого складу до пунктів перевалки вантажів між видами транспорту;

– організація систем зв'язку та інформації;

– уніфікований комерційно-правовий режим на напрямках мультимодальних перевезень.

У Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий масштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав-членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Територією України прохо-

дить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що загалом відповідають напрямкам транспортних коридорів: Катовіце – Львів – Київ, Будапешт – Львів, Мінськ – Київ, Київ – Харків, Москва – Київ – Одеса, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь – Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» шляхом створення умов для швидкого, безпечного та якісного транспортування вантажів і пасажирів територією України дасть змогу перетворити потенційні конкурентні переваги України на реальні економічні здобутки, наростити обсяги транспортних послуг та їх внесок у створення національного валового внутрішнього продукту [3].

Висновки з проведеного дослідження.

Отже, значну роль у вирішенні завдань оптимізації руху пасажирів і вантажів в міжрегіональних та міжнародних перевезеннях і в розвитку окремих територій мають відігравати мультимодальні перевезення, інтегровані транспортний-логістичні комплекси (або системи), діяльність яких здійснюється на системно-логістичній основі, а також усунення диспропорцій у регіональній транспортній політиці.

Список використаних джерел:

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с.
2. Долішній М.І. Генетико-еволюційна парадигма механізму регіональної політики. *Регіональна політика та механізми її реалізації*. Київ : Наукова думка, 2003. С. 14–17.
3. Сторонянська І.З. Стале ендегенне зростання регіонів України в умовах децентралізації : монографія. Львів : ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України», 2019. 501 с.
4. Ареф'єва О.В. Конкурентоспроможність підприємств у міжнародному цифровому просторі : монографія. Київ : НАУ, 2019. 342 с.
5. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины : монографія. Киев : Феникс, 2004. 667 с.
6. Кучерук Г.Ю., Тимошук О.М., Вовк О.М., Мельник О.В. Якість логістизації транспортних послуг: інвестиційний аспект : монографія. Київ : ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2020. 184 с.
7. Михайличенко К.М. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави. *Стратегічні пріоритети*. 2014. № 1 (30). С. 69–76.
8. Державна служба статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 19.06.2020).
9. Світовий банк. URL: iwi.worldbank.org (дата звернення: 19.06.2020).
10. Громадська спілка «Економічний дискусійний клуб». URL: <http://edclub.com.ua> (дата звернення: 19.06.2020).

References:

1. Bludova, T.V. (2006), *Tranzytnyj potentsial Ukrainy: formuvannia ta rozvytok* [Transit potential of Ukraine: form and development], NIPMB, Kyiv (in Ukrainian).
2. Dolishnij, M.I. (2003), "Henetyko-evoliutsijna paradyhma mekhanizmu rehional'noi polityky". *Rehionalna polityka ta mekhanizmy ii realizatsii*, Naukova dumka, Kyiv (in Ukrainian).
3. Storonianska, I.Z. (2019), *Stale endohenne zrostannia rehioniv Ukrainy v umovakh detsentralizatsii* [Sustainable endogenous growth of the regions of Ukraine in the conditions of decentralization], DU Instytut rehionalnykh doslidzhen imeni M.I. Dolishnoho NAN Ukrainy, Lviv (in Ukrainian).
4. Arefieva, O.V. (2019) *Konkurentospromozhnistj pidpryjemstv u mizhnarodnomu cyfrovomu prostori* [Competitiveness of enterprises in the international digital space]. Kyiv, NAU (in Ukrainian).
5. Kulaev, Yu.F. (2004) *Ekonomyka hrazhdanskoj avyatsyy Ukrayny* [The Economics of Civil Aviation of Ukraine], Fenyks, Kyiv (in Ukrainian).
6. Kucheruk, H.Yu. Tymoschuk, O.M. Vovk, O.M. and Melnyk, O.V. (2020) *Yakist lohistyzatsii transportnykh posluh: investytsijnyj aspekt* [Quality of logistics of transport services: investment aspect], TOV "SIK HRUP UKRAYNA", Kyiv (in Ukrainian).
7. Mykhajlychenko, K.M. (2014), "Intehratsiia Ukrainy do transportnoi systemy "Yevropa – Azii" iak chynnyk zabezpechennia natsional'nykh interesiv derzhavy", [The Integration of Ukraine to the transport system "Europe – Asia" is the official in charge of the care of national interests of the state], *Stratehichni priorytety*, vol. 1 (30), pp. 69–76.
8. The official site of the State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://uksatse.ua> (accessed: 16.04.2020).
9. The official site of the World Bank. URL: ipi.worldbank.org (accessed: 16.04.2020).
10. The official site of the The Economic Discus Club. URL: <http://uksatse.ua> (accessed: 16.04.2020).