

**Орел В.М., д.е.н., проф.**

*Харківський державний біотехнологічний університет*

### **ІННОВАЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СТІЙКОСТІ**

**Анотація.** Транспорт є одним із основних елементів економіки держави. В Україні функціонує розгалужена мережа транспортної системи залізниць, розвинена мережа автомобільних доріг, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широка мережа авіаційного сполучення, маршрути громадського пасажирського транспорту, автовокзали та вантажні митні термінали. Тому задоволення потреб громадян щодо забезпечення необхідними транспортними послугами та розвиток інноваційної привабливості є пріоритетними. Для стійкого функціонування й успішного вирішення завдання транспортного обслуговування економіки транспорт повинен мати сучасну матеріально-технічну базу, прогресивну технологію перевізного процесу, необхідні пропускні й перевізні здатності. Це вимагає активізації інвестиційної діяльності, що забезпечує розширене відтворення, відновлення й модернізацію основних виробничих фондів, що прямо залежить від її фінансового забезпечення.

**Ключові слова:** транспортна галузь; інвестиції; функціонування; діяльність; конкурентоспроможність; інноваційно-інвестиційна стійкість; життєвий цикл.

**Orel V.M.**

*Kharkiv State Biotechnological University*

### **INNOVATIVE ATTRACTIVENESS OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE CONDITIONS OF INTERREGIONAL TRANSPORT AND LOGISTIC RESISTANCE**

**Abstract.** Transport is one of the main elements of the state's economy. Ukraine has an extensive network of railway transport system, a developed network of highways, seaports and river terminals, airports and a wide network of air services, public passenger transport routes, bus stations and freight customs terminals. Therefore, meeting the needs of citizens to provide the necessary transport services and the development of innovative attractiveness are a priority. For sustainable operation and successful solution of the problem of transport service of the economy, transport must have a modern material and technical base, advanced technology of the transportation process, the necessary capacity and transportation capacity. This requires the intensification of investment activities, which provides expanded reproduction, restoration and modernization of fixed assets, which directly depends on its financial security.

**Keywords:** transport industry; investments; functioning; activity; competitiveness; innovation and investment sustainability; life cycle.

**Постановка проблеми.** Нині транспортна галузь України в цілому задовольняє основні транспортні потреби громадян і господарства за обсягом, але за якістю рівень все ще низький. Сучасний стан транспортної галузі не повністю відповідає вимогам до ефективного транспортного обслуговування; для впровадження європейського інтеграційного курсу та інтеграції національної транспортної системи в рамках європейської мережі, включаючи транс'європейський транспорт. Необхідно посилити ефективність і конкурентоспроможність транспортного сектору, удосконалити правові механізми залучення державно-приватного партнерства в розвитку транспорту щодо відповідних специфікацій, посилення співпраці між державним і приватним секторами економіки, а також між державними органами влади та органів місцевого самоврядування, проводять необхідні реформи, в тому числі децентралізація, зокрема

через скоординовані ініціативи державної політики. Ці заходи можуть забезпечити міцну основу для сталого розвитку транспортної галузі та забезпечити формування конкурентного ринку транспортних послуг. Пасажирський транспорт, комерційний автомобільний транспорт, зокрема, міський та приміський залізничний транспорт, стали «заручниками» масового субсидованого пасажирського транспорту, операції від яких несуть збитки від яких належним чином не відшкодовуються ні з державного бюджету, ані з місцевих бюджетів. Кризові явища змусили переглянути роль держави у фінансуванні ряду галузей, де потрібна значна модернізація наявної інфраструктури й створення нової для досягнення інноваційного росту національної економіки. В умовах фінансової нестабільності приватний бізнес (у силу своєї неготовності до фінансування довгострокових ризикованих проєктів) зайняв вичікувальну позицію, однак держава дозволити собі цього не може, оскільки зобов'язана забезпечити ріст національної економіки в будь-яких, у тому числі й кризових, ситуаціях.

**Короткий аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемами інноваційної привабливості в транспортній системі у тому числі транспортно-логістичної стійкості, представлені в працях таких відомих вчених як: А.У. Альбеков, Б.А. Анікін, І.В. Гуртовий, В.В. Демиденко, В.С. Загорський, Н.В. Іванова, О.С. Ігнатенко, А.Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Р.Р. Ларіна, О.А. Митько, В.Е. Ніколайчук, Т.В. Ревуцька, та ін. Аналіз літературних джерел, присвячених цієї темі, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що дають змогу надалі вивчати дану проблематику та давати нові шляхи вирішення важливих питань, які стосуються транспортної галузі.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є об'єктивне дослідження та обґрунтування інноваційної привабливості в умовах транспортно-логістичної стійкості та вирішення шляхів, які виникають в транспортній галузі.

**Результати досліджень.** Відповідно до загальної концепції реформування транспорту, його організаційні перетворення повинні забезпечити розширення контуру джерел інноваційно-інвестиційного фінансування, пов'язаних з формуванням конкурентного середовища на транспортному ринку, акціонуванням і більшою господарською самостійністю ринкових суб'єктів. У цьому зв'язку для зміцнення стратегічних переваг в умовах жорсткої конкуренції транспортній галузі потрібне постійне вдосконалювання її інвестиційного механізму й розширення інноваційно-виробничого потенціалу за рахунок мобілізації всіх джерел фінансування [1]. Сьогодні між країнами існує гостра конкуренція за лідерство на ринку транспортних послуг, де швидкість, безпека та ефективність транспорту, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій і високих технологій, передбачають конкурентні переваги. Рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує конкурентоспроможність держави. Сучасний розвиток українського транспортного комплексу має не тільки брати до уваги враховувати необхідність адаптації до європейських стандартів, специфікацій, принципів менеджменту тощо, але також враховувати той факт, що інновації та технології є критично важливими для нової та більш ефективної моделі щодо управління. Відсутність стабільного фінансування розвитку транспортної галузі протягом останніх десятиліть та недостатнє технічне обслуговування об'єктів інфраструктури призвели до масштабних використань транспортної інфраструктури. Очікується більша частина інвестиційних коштів на покращення інфраструктури забезпечення зовнішніми джерелами, головним чином з міжнародних фінансових установ, приватних інвесторів та проєкти державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з цих джерел в інноваційні транспортні проєкти є необхідною умовою розвитку не лише транспортної сфери, а й

національної безпеки та конкурентоспроможність України. Це створення сприятливого інвестиційного клімату що є основною метою державного управління та регулювання.

Фундаментальні галузеві особливості транспортної продукції як відтворювальна незамінність ніякою іншою продукцією й неможливість просторової взаємозамінності самої транспортної продукції (тобто її недостача в одному регіоні не може бути компенсований надлишком її виробництва в іншому), обумовлюють необхідність і важливість збалансованого розвитку фінансового забезпечення й матеріально-технічної бази транспорту, як у галузевому, так і в регіональному аспектах структури транспортного комплексу.

Прагнуча до соціально-економічного розвитку регіональна економіка не може бути зацікавлена в збільшенні питомої ваги транспортних витрат у собівартості матеріальної продукції, тобто збільшенні «транспортності» валового внутрішнього продукту. Звідси висновок: якими б великими або малими не були сумарні витрати живої й минулої суспільної праці на розвиток і роботу транспортного комплексу, вони можуть дати економічний ефект лише опосередковано, через інші галузі матеріального й нематеріального виробництва. Тому роль транспорту в підвищенні ефективності економіки полягає у всіякому зниженні «транспортності» валового внутрішнього продукту (тобто питомих суспільних транспортних витрат на одиницю виробленої продукції), а також у максимальному скороченні всіх видів витрат і збитку в транспортному бізнесі [2].

У ряді основних недоліків сучасного функціонування транспорту регіону особливо варто виділити низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничо-технічної бази, скорочення обсягів реконструкції й будівництва інфраструктурних об'єктів.

Ступінь зносу основних фондів організацій основних видів діяльності транспорту в цілому складає 58,06%, що на фоні зношеності основного капіталу інших видів економічної діяльності реального сектора невелика, але має тенденцію до росту (табл. 1).

Капітальні інвестиції за видом економічної діяльності низькі, а часом негативні (табл. 2).

Таблиця 1

**Ступінь зносу основних засобів за окремими видами економічної діяльності**  
(на кінець року; у відсотках)

	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт – усього	60,1	58,1	55,1	60,1	56,9
з нього:					
діяльність водного транспорту	44,6	44,2	37,6	33,4	27,5
діяльність наземного транспорту	49,9	46,4	39,0	62,9	59,2

Таблиця 2

**Капітальні інвестиції за видом економічної діяльності (у відсотках)**

	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт – усього	6,8	7,0	8,5	8,7	7,0
з нього:					
діяльність залізничного транспорту	к	2,0	2,5	3,1	3,8
діяльність автомобільного вантажного транспорту	3,0	4,4	5,0	5,4	3,9

У зв'язку з ростом транспортних тарифів в останні роки виникли певні обмеження транспортно-економічних зв'язків. Через високу транспортну складову знижується

конкурентоспроможність вітчизняної продукції не тільки на зовнішньому, але й на внутрішньому ринках.

Складність фінансового стану транспорту посилюється випереджальними темпами росту цін на споживані ним ресурси.

Незважаючи на багаторазове підвищення тарифів на перевезення пасажирів і вантажів, фінансове становище транспортних підприємств не вдалося нормалізувати. Перевезення пасажирів у внутрішньому повідомленні на всіх видах транспорту (за винятком міжміських автобусних перевезень і регулярних повітряних ліній) збиткові, а рентабельність видів транспорту по перевезеннях вантажів мінімальна. Частка збиткових великих і середніх підприємств за даними статистики в 2019 р. склала по залізничному транспорту 29,2%, автомобільному й міському електричному транспорту - 50,2% [3]. Основними причинами низької рентабельності й збитковості перевезень є зниження обсягів перевізної роботи при збереженні всієї інфраструктури видів транспорту й незначному зниженні чисельності виробничого персоналу, а також відставання росту доходних ставок від росту цін на споживані транспортом паливо, електроенергію, матеріали й технічні засоби та пандемія. Виділювані бюджетні субсидії, як правило, повністю не покривають втрати в доходах транспортних компаній, що виникають у результаті державного регулювання тарифів на перевезення пасажирів. Слід зазначити, що ці фактори впливають незалежно від форми власності організацій транспорту. Магістральний залізничний транспорт, віднесений до галузей природних монополій і перебуває в державній власності, також функціонує з низькою рентабельністю.

Таким чином, у регіоні з'явилися істотні обмеження росту економіки, обумовлені недостатнім розвитком транспортної системи. Необхідні дуже масштабні фінансові кошти й інвестиції для комплексного розвитку й фундаментальної модернізації всіх видів транспорту.

У цей час у світовій економіці сформувалися наступні стійкі закономірності розвитку транспорту, які, безумовно, необхідно враховувати при розробці довгострокової стратегії розвитку транспорту і його фінансового забезпечення:

- ріст обсягу перевезень як у натуральному, так і у вартісному вираженні;
- зміна топології транспортної мережі, переведення її в режим «кільця - радіуси», створення на перетинанні глобальних транспортних потоків великих інтермодальних вантажообробних центрів;
- ріст контейнерних і ліхтерних перевезень;
- підвищення уваги до логістики перевезень, створення логістичних центрів;
- різке зростання економічного значення «останнього кілометра» – доставки вантажів від останнього транспортного вузла кінцевому споживачеві;
- підвищення екологічних вимог до транспорту;
- збільшення втрат, пов'язаних з митною обробкою вантажів;
- загроза тероризму на транспорті [5].

Ці тренди, по суті, відображають дві важливі довгострокові економічні тенденції: глобалізації – перехід світу до геоekonomічно відкритого стану й тенденція росту рухливості товарних, людських потоків у зв'язку з виникненням постіндустріальних економічних укладів.

Перераховані тренди, збережуть актуальність і в довгостроковій перспективі. Для адекватного реагування на умови, що формуються, у яких буде функціонувати транспортна система виділяють напрямки транспортно-логістичної стійкості: формування сприятливого інфраструктурного середовища, за допомогою вироблення ефективних механізмів її фінансового забезпечення; розвиток і вдосконалювання системи управління фінансуванням модернізації й розвитку транспортної галузі.

Аналіз інституціональної бази розвитку програмно-цільового підходу в сучасній транспортно-логістичній стійкості демонструє, що по багатьом напрямкам був створений серйозний заділ у вигляді нормативно-правової і законодавчої бази, що встановив нові принципи фінансової взаємодії бюджетної системи країни й транспортної галузі. Однак по ряду вкрай важливих напрямків фінансування з ряду причин прогрес досягнутий не був. Сьогодні чітко видно найважливіші недоліки використання транспортно-логістичної стійкості. Зокрема, високим і обтяжним залишається втручання державних органів всіх рівнів у діяльність господарюючих суб'єктів на фоні відсутності їх відповідальності за виконання ухвалених рішень.

Найбільш перспективною формою транспортно-логістичної стійкості в сучасних умовах ми бачимо «контракти життєвого циклу», які перевертають уявлення про реалізацію публічних функцій, традиційно фінансованих за рахунок держави (рис. 1).

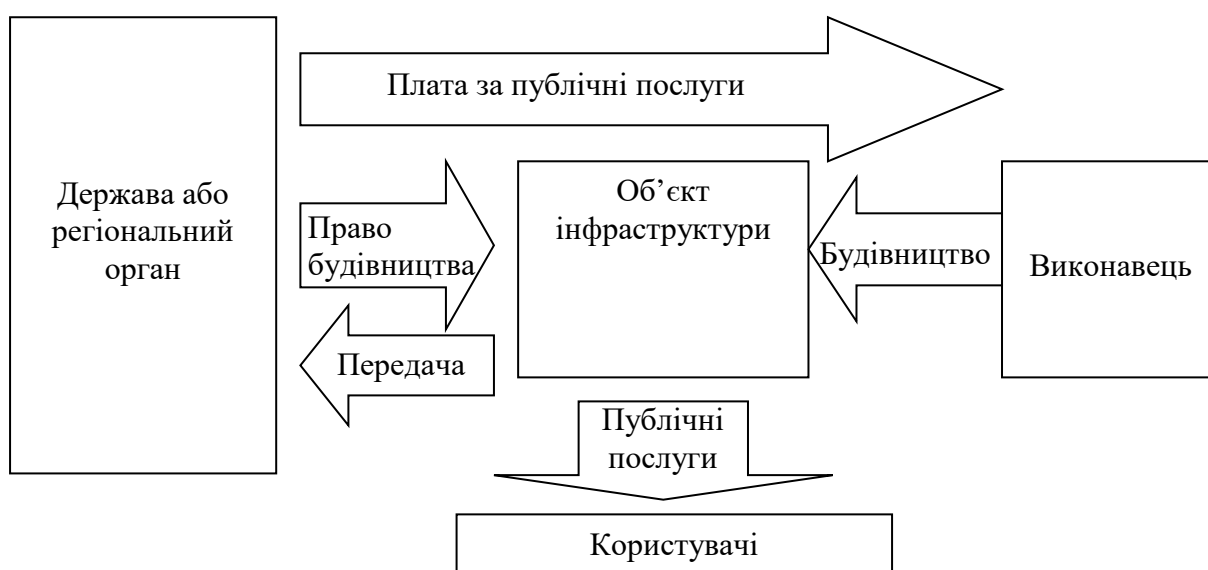


Рис. 1. Модель контрактів життєвого циклу – LCC

Основні переваги контракту життєвого циклу транспортно-логістичної стійкості полягають в наступному:

1. Умови контракту життєвого циклу передбачають, що виконавець по такому контракту одержує гроші тільки з моменту, коли об'єкт наданий для публічного використання, не просто зданий державної комісії, а здатний реально функціонувати.

2. Стандартні умови контракту передбачають не тільки заморожування платежів у тих випадках, коли об'єкт не може використовуватися по призначенню, але й накладення штрафів на виконавця за низькі споживчі якості об'єкта.

3. Зазначені особливості дозволяють говорити про певний рівень мотивації виконавця за контрактом життєвого циклу:

- виконавець зацікавлений у швидкому будівництві: чим раніше він закінчить будівництво об'єкта, тим швидше почне одержувати гроші;

- виконавець прагне оптимізувати співвідношення «ціна/якість»: якщо він буде будувати погано, йому доведеться більше витратити на ремонт;

- знявши з виконавця тиск будівельних норм і правил, державний замовник стимулює впровадження ним нових технологій, що знижують вартість будівництва та/або збільшують довговічність об'єкта;



- правильне формулювання умов контракту життєвого циклу дозволяє проводити планові заходи щодо утримання об'єкту максимально безболісно для користувачів (наприклад, ремонтувати дороги по ночах); для цього треба просто штрафувати виконавців за відсутність доступу до об'єкта у встановлений час).

4. Контракт життєвого циклу – ідеальна форма в умовах бюджетного дефіциту, коли органи влади не можуть брати участь у проектах, що передбачають бюджетні інвестиції. Як видно з рис. 2, у період до передачі об'єкта в експлуатацію в державного замовника відсутні істотні видатки. І навіть коли настане настав час вносити платежі, вони будуть істотно менше одноразових витрат на бюджетне будівництво.

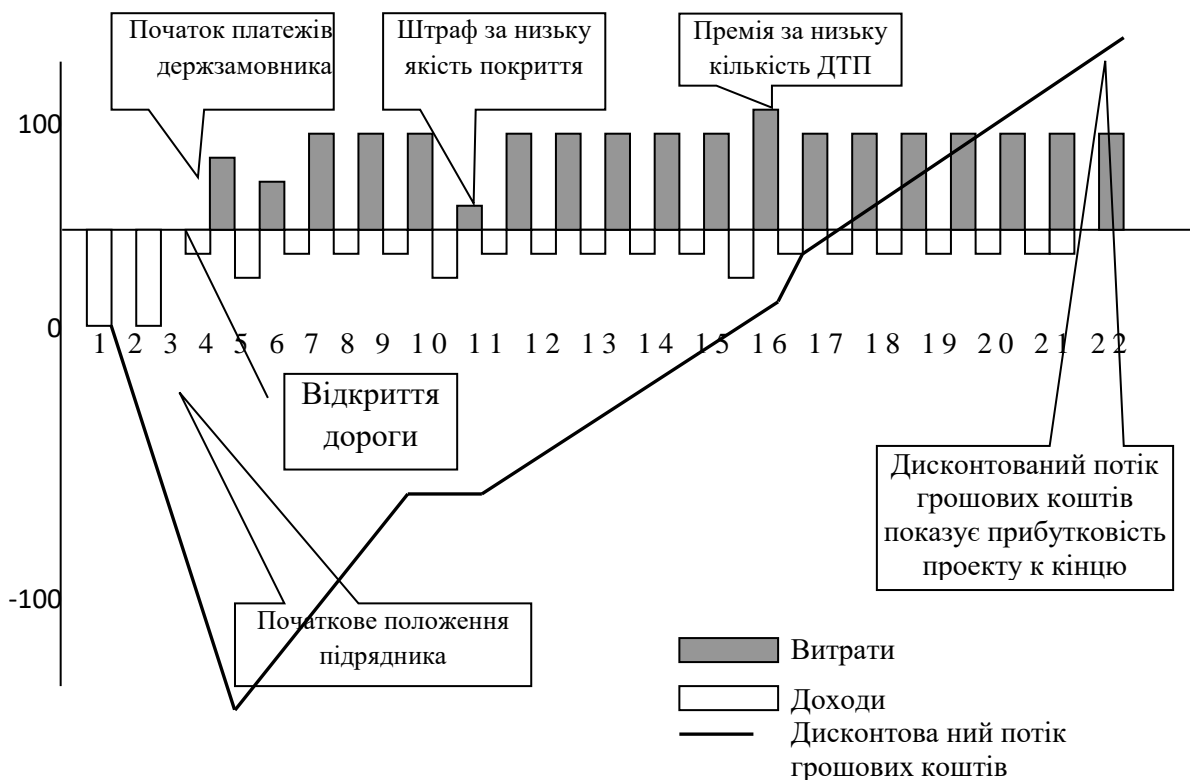


Рис. 2. Фінансові потоки виконавця контракту життєвого циклу на прикладі автомобільної дороги

5. Вартість будівництва істотно знижується.

6. Державний замовник істотно знижує витрати на адміністрування процесу будівництва, тому що в нього немає необхідності жорстко контролювати всі його етапи – досить оцінити результат і здійснювати моніторинг стану об'єкта.

Процес формування транспортно-логістичної стійкості повинен досягати основних цілей:

- максимізація внутрішнього попиту, що є головним джерелом економічного росту (у відповідності із середньостроковою стратегією розвитку країни) і розширення транзитних можливостей території як джерела зовнішніх надходжень;
- соціально-територіальної справедливості, що розуміється як гарантія транспортної доступності для населення соціальних благ, а також економії вільного часу;
- зниження ступеня невизначеності (ризик) господарської діяльності в частині, що залежить від транспортних факторів, при цьому, важливо скорочення питомих витрат часу на поїздки [9].

Впровадження даного принципу передбачає, що синхронізація розвитку всіх об'єктів інфраструктури транспортних коридорів, включаючи транспортні вузли, буде здійснюватися в рамках реалізації транспортної стратегії України.

**Висновки.** Наразі управління розвитком транспорту є неефективним. Надзвичайно висока кількість пільгових пасажирів продемонструвала значну деградацію населення на пасажирський транспорт. Громадський пасажирський транспорт характеризується низькою якістю послуг через систематичний брак інвестицій, застарілий транспортний парк, низька пасажиромісткість автобуси, фактична відмова операторів від користування автостанціями, велика кількість «нелегальних» постачальників транспортних послуг та значної кількості громадян, які мають право на пільгові тарифи. З метою формування рівня фінансування автомобільних доріг в обсязі, що дозволяє забезпечити вирішення завдань, визначених транспортною стратегією, і підвищення ефективності дорожньої галузі в цілому, треба:

- закріпити цільові джерела доходів державного й регіональних цільових дорожніх фондів;
- зарахування в зазначені фонди фактичних надходжень цільових джерел доходів;
- ввести заборону на вилучення невикористаних залишків коштів зазначених фондів;
- запропонувати органам державної влади регіонів формувати регіональні цільові дорожні фонди;
- ввести непоширення принципу «сукупного покриття видатків» на цільові дорожні фонди.
- впровадження такого сучасного фінансового інструмента, як залучення фінансових коштів на основі випуску інфраструктурних облігацій;
- запровадити системи електронної оплати проїзду в громадському транспорті.

#### Список використаної літератури

1. Бакаєва І. Г., Онищенко Л. В. Зарубіжний досвід розвитку транспортних послуг в умовах глобалізації. *Зб. наук. праць Держ. екон.-техн. ун-ту транспорту. Сер.: Економіка і управління*. 2013. Вип. 23–24. С. 7–12.
2. Балін В. А. Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів ЄС. *Аспекти публічного управління*. 2014. № 8. С. 32–41.
3. Власенко Н. С. Транспорт і зв'язок України – 2009: статистичний збірник. К.: Інформаційно-аналітичне агентство, 2010. 266 с.
4. Гриценко С. Г. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні. *Маркетинг в Україні*. 2007. № 10. С. 35–37.
5. Фесенко К. Е., Зайончик Л. Г., Денисенко М. П., Кабанов В. Г. Інвестиційний потенціал у логістиці: На прикладі автотранспорту: навч. посібник. К.: Наук. світ, 2002. 259 с.
6. Клімова І. Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні. *Держава та регіони*. 2006. № 3. С. 143.
7. Кислий В. М., Біловодська О. А., Олефіренко О. М., Смоляник О. М. Логістика: теорія та практика: навч. посіб. Київ: Центр учбової л-ри, 2010. 360 с.
8. Миротин Л. Б. Оцінка ефективності функціонування логістичної системи підприємства. *Ефективна логістика*. М., 2003. С. 68.
9. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України: монографія. Київ: ПП "Сердюк В. Л.", 2011. 356 с.
10. Щелкунов В. І., Кулаєв Ю. Ф. Основи економіки транспорту: підручник. К.: Кондор, 2011. 391 с.