

Міністерство освіти і науки України
Національний університет водного господарства та природокористування

Навчально-науковий інститут економіки та менеджменту

Кафедра державного управління, документознавства та інформаційної діяльності

Пояснювальна записка до магістерської роботи

за темою:

**УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ
ТРАНСПОРТУ
(НА ПРИКЛАДІ РІВНЕНСЬКОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ
ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ)**

Виконав: студент 6-го курсу, групи
ПУАз-61м

за спеціальністю 281 «Публічне
управління та адміністрування»
Собчук А.М.

Керівник:
А.Ю. Якимчук

Рецензент

Рівне 2021

Ім'я користувача:
Андрій Миколайович Собчук

ID перевірки:
1009601136

Дата перевірки:
08.12.2021 14:55:12 EET

Тип перевірки:
Doc vs Library

Дата звіту:
15.12.2021 10:12:14 EET

ID користувача:
6467

Назва документа: Sobchuk Andrii Mykolayovych Publichne upravlinnia ta administruvannia.docx

Кількість сторінок: 101 Кількість слів: 21571 Кількість символів: 178962 Розмір файлу: 4.88 MB ID файлу: 1009605019

10.6% Схожість

Найбільша схожість: 0.98% з джерелом з Бібліотеки (ID файлу: 1005729135)

Пошук збігів з Інтернетом не проводився

10.6% Джерела з Бібліотеки

998

Сторінка 103

0.39% Цитат

Цитати

4

Сторінка 104

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнене

0% Вилучень

Немає вилучених джерел

Модифікації

Виявлено модифікації тексту. Детальна інформація доступна в онлайн-звіті.

Замінені символи

87

Національний університет водного господарства та природокористування

Навчально-науковий інститут економіки та менеджменту

Кафедра державного управління, документознавства та інформаційної діяльності

Освітньо-кваліфікаційний рівень – магістр

Спеціальність – 281 «Публічне управління та адміністрування»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри державного управління,
документознавства та інформаційної діяльності

Л.Х. Тихончук _____

" ____ " _____ 2021 року

ЗАВДАННЯ НА МАГІСТЕРСЬКУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Собчук Андрій Миколайович

1. Тема проекту (роботи) – «УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ (НА ПРИКЛАДІ РІВНЕНСЬКОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ)»
керівник проекту (роботи)- Якимчук Аліна Юріївна, професор, доктор економічних наук,

затверджені наказом вищого навчального закладу від " ____ " _____ 2021 року № ____

2. Строк подання студентом проекту (роботи) _____

3. Вихідні дані до проекту (роботи) фундаментальні положення теорії державного управління, дослідження вітчизняних і зарубіжних учених, законодавчі та нормативні акти України та ЄС, дані статистичного обліку, спеціальна наукова література та періодичні видання.

Зміст роботи. РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ: ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА БЕЗПЕКА. РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ І ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ТА ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ НА ПРИКЛАДІ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ПІДРОЗДІЛУ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ. РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ НАДАННЯ ТРАНССПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ.

4. Перелік графічного матеріалу з точним зазначенням обов'язкових слайдів

1.Характеристика діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті.

2.Структура та стан туристичного комплексу України. Основні показники.

3.Державне управління у сфері транспорту: основні органи, фінансування.

4.Результати діяльності Укртрансбезпеки.

- 5.Закордонний досвід функціонування та управління транспортом.
 6.Стратегічні напрями удосконалення системи управління транспортною галуззю.
 7.Підвищення показників безпеки на транспорті.
 8.Заходи та пропозиції. Модель управління транспортом.
 5. Консультанти розділів проекту (роботи)

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	А.Ю. Якимчук, професор, д.е.н.		
2	А.Ю. Якимчук, професор, д.е.н.		
3	А.Ю. Якимчук, професор, д.е.н.		

6. Дата видачі завдання – 09.09.2021 – 120.12.2021 рр.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

N з/п	Назва етапів магістерської роботи	Строк виконання етапів проекту (роботи)	Примітка
1	Скласти план, знайти та підібрати матеріали та літературу для написання роботи		
2	Написати вступ та перелік умовних позначень		
3	Написати Розділ 1		
4	Написати Розділ 2		
5	Написати Розділ 3 та оформити список використаної літератури		
6	Написати висновок та анотацію до бакалаврської роботи		
7	Попередній захист бакалаврської роботи, здійснити виправлення та доопрацювання		

Студент _____

А.М. Собчук

Керівник роботи _____

А.Ю. Якимчук

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ: ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА БЕЗПЕКА.....	8
1.1. Сутність державного управління процесами надання транспортних послуг з позицій національної безпеки.....	8
1.2. Законодавче забезпечення процесів наданням транспортних послуг в Україні на основі інфраструктурного забезпечення та безпеки.....	20
1.3. Досвід розвинених держав світу щодо інфраструктурного забезпечення та безпеки транспортної галузі.....	24
Висновки до першого розділу.....	34
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ І ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ТА ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ НА ПРИКЛАДІ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ПІДРОЗДІЛУ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ.....	38
2.1. Аналіз стану транспортної галузі в Україні.....	38
2.2. Діагностика основних статистичних показників діяльності Рівненського відділення Державної служби України з безпеки на транспорті в контексті стану транспортної системи України.....	51
2.3. Сучасні проблеми надання транспортних послуг в контексті інфраструктурного забезпечення.....	56
Висновки до другого розділу.....	62
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВ- НОГО УПРАВЛІННЯ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ.....	66
3.1. Формування стратегічних напрямів застосування механізмів державного управління безпекою транспортної галузі	66
3.2. Перспективи удосконалення інфраструктурного забезпечення сфери надання транспортних послуг на основі підвищення рівня транспортної безпеки й інновацій.....	73
3.3. Нова модель інфраструктурного забезпечення транспортної галузі на основі вдосконалення роботи різних видів транспорту.....	79
Висновки до третього розділу.....	97
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	100
ДОДАТКИ.....	108

ВСТУП

Сьогодні невід’ємною складовою успішних реформ реального сектора економіки має стати комплексне реформування транспортно-дорожнього комплексу України й такої важливої його складової як транспортна інфраструктура. В останні роки транспортна інфраструктура України перебуває у вкрай незадовільному стані, що негативно позначається і на показниках транспортної безпеки для населення. Тут істотну роль мають відігравати територіальні підрозділи Державної служби України з безпеки на транспорті. При цьому, стратегічна значущість розвитку транспортної інфраструктури в країні для економічної безпеки держави в умовах загострення зовнішніх й внутрішніх проблем й дефіциту фінансових ресурсів, вимагає функціонування налагодженої системи державного управління транспортом. Важливим в цьому є використання міжнародного досвіду щодо реформування транспортної сфери й застосування нестандартних стратегічних управлінських рішень. Транспорт повинен бути не тільки швидким, але й безпечним для населення.

Україна характеризується вдалим географічним розташуванням у центрі Європи й перетином основних торговельних шляхів, що є конкурентною перевагою й нині має стратегічного значення для економіки держави. Варто зазначити, що в останні роки, особливо у часи військової інтервенції Росії проти України, помітно посилилась увага до транспортної інфраструктури, оскільки її розвиток є однією з передумов стійкого розвитку національної економіки загалом. Недаремно зараз транспортна інфраструктура розглядається як один з найважливіших чинників формування сучасної національної економіки й забезпечення національної безпеки. Водночас недостатній рівень розвитку та якості транспортної інфраструктури країни, високий ступінь зношеності основних засобів, неефективна й зазвичай непрозора діяльність державних органів влади, а також підприємств-монополій, що її обслуговують, є джерелом ризиків і загроз, насамперед, економічній безпеці держави. Тому тема даної магістерської роботи є надзвичайно актуальною.

Питаннями управління транспортною сферою займалися багато відомих

вітчизняні й зарубіжні науковці: А. Аتكінсон, А. Базиліук, Б. Бейліс, М. Бідняк, А. Воркут, В. Гаги, А. Кальченко, В. Козлова, А. Кузнецова, В. Красовський, Дж. Лі, А. Новікова, Т. Нотебум, Ю. Пащенко, А. Рибчук, Н. Рудь, П. Самуельсон, Г. Филіук, Ю. Цветов, А. Якимчук та інші. Проте, на сьогоднішній день є необхідність у посиленні ролі державного управління у сфері транспортного комплексу з позицій посилення безпеки для населення на українському транспортному ринку, оскільки це є складовою загальнодержавної політики безпеки України.

Мета й завдання магістерської роботи. Мета цієї роботи полягає в науково-теоретичному удосконаленні системи державного управління ртранспортної галузі на основі покращання показників транспортної безпеки й інфраструктурного забезпечення.

Задля досягнення зазначеної мети було поставлено такі завдання:

- дослідити сутність, мету й стан транспортної сфери України й системи управління транспортом;
- розглянути особливості правового регулювання транспортної сфери в Україні;
- здійснити аналіз обсягу транспортних послуг й інфраструктурного забезпечення галузі транспорту в Україні;
- дослідити основні складові транспортної сфери у розрізі державного управління та характерні сучасні проблеми розвитку транспорту;
- розглянути особливості закордонного досвіду щодо покращання транспортної інфраструктури й можливість його імплементації в Українську транспортну систему;
- запропонувати механізми державного управління транспортною сферою на основі покращання показників безпеки для населення;
- удосконалити роботу і структуру Рівненського територіального управління Державної служби України з безпеки на транспорті.

Об’єкт дослідження – транспортна галузь України та система управління нею в сучасних умовах. **Предмет** дослідження – удосконалення механізмів

державного управління транспортною галуззю в Україні з позицій покращання показників національної безпеки.

Методи дослідження. Для реалізації мети й поставлених завдань у даному дослідженні було застосовано низку сучасних загальнонаукових й спеціальних методів. Системний аналіз й системний підхід було використано з метою дослідження стану транспортної галузі, системи державного управління транспортним комплексом. Діалектичний метод було застосовано для вивчення підходів й формування комплексу механізмів системи державного управління транспортною сферою в Україні, її інфраструктурного забезпечення. Аналітико-синтетичний метод було застосовано при аналізі наукової літератури, вивченні складових державного управління транспортною сферою й показників національної безпеки. Порівняльно-правовий метод було залучено до аналізу нормативно-правових актів у практичній діяльності транспортного комплексу, а також аналізу роботи територіального управління Державної служби України з безпеки на транспорті.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ: ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА БЕЗПЕКА

1.1. Сутність державного управління процесами надання транспортних послуг з позицій національної безпеки

За оцінками експертів щодо розвитку транспортної інфраструктури Україна значно відстає від розвинених країн світу, особливо за якістю автомобільних доріг, залізничної інфраструктури, інфраструктури повітряного транспорту й морських портів. Такі оцінки негативно позначаються на рівні конкурентоспроможності транспортної галузі України, що призводить до стрімкого згортання обсягів транзитних вантажопотоків, які дедалі більше спрямовують в обхід території України. Усе це загрожує перспективою витіснення національної транспортної системи з міжнародного ринку транспортних послуг.

Саме тому надзвичайно важливою є система державного управління транспортною галуззю, від діяльності якої залежить ефективність робіт транспорту. Завданням державного управління реалізуються в процесі повсякденного функціонування органів управління, пов'язаних з підприємствами транспорту управлінськими відносинами. Державне управління діяльністю транспорту здійснюють шляхом проведення й реалізації економічної і соціальної політики, в тому числі й наданні дотацій на здійснення пасажирських перевезень. Держава встановлює тарифи на транспортні послуги згідно законодавства України. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводять за діючими тарифами у порядку, визначеному кодексами чи статутами окремих видів транспорту й іншими актами законодавства України. Рівень тарифів на транспорті відповідає нормативним витратам на одиницю транспортної роботи, рівню рентабельності й сплати податків.

Відшкодування збитків від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян регулює Кабінет Міністрів України. Збір за користування шляхами сполучень України транспортними засобами іноземних власників і плату за

транзитні перевезення здійснюють в тому порядку, що передбачено Кабінетом Міністрів України.

Особливий режим майна підприємств транспорту проявляється у встановленому особливому порядку набуття й реєстрації прав на транспортні засоби згідно Цивільного кодексу України, що визначає транспортні засоби як джерела підвищеної небезпеки, як майно, на яке поширюються режим нерухомого майна (ст. 181) і підвищені вимоги щодо технічного стану цього майна та умов його експлуатації). Транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами й організаціями, що належать до сфери повноважень Міністерства транспорту України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами й організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян. Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту й дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами і організаціями місцевих рад, належать до комунальної власності. Транспортні засоби, які належать транспортним підприємствам й особам, які здійснюють їх експлуатацію, повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці й екологічним вимогам, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Основним органом державного управління у сфері безпеки на транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовує і координує Кабінет Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику зі питань безпеки на наземному транспорті.

Серед основних завдань Укртрансбезпеки є так, як:

- 1) реалізація державної політики зі питань безпеки на автомобільному

транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті;

2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики за питаннями безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

3) здійснення державного нагляду і контролю за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

4) надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту.

Основними функціями Укртрансбезпеки є такі:

1) узагальнює практику застосування законодавства зі питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств та в установленому порядку подає їх Міністрові інфраструктури;

2) здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

3) здійснює нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним, залізничним транспортом;

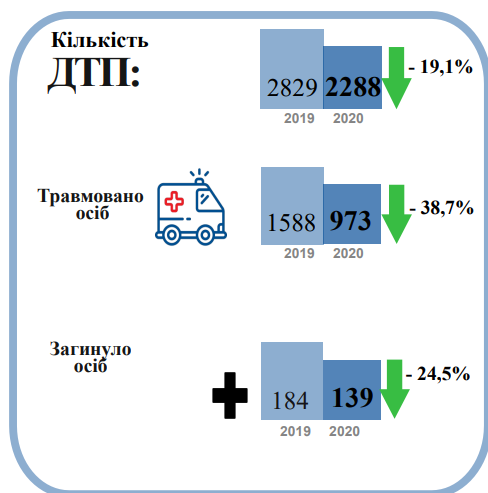
4) здійснює ліцензування господарської діяльності зі перевезення пасажирів, небезпечних вантажів й небезпечних відходів автомобільним, залізничним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів й вантажів автомобільним транспортом;

5) здійснює контроль за додержанням ліцензіатами вимог ліцензійних умов, тощо.

Укртрансбезпеки виявляє порушення на транспорті та реагує на них ,фіксує кількість ДТП, координує роботу різних видів транспорту. Науковий і практичний інтерес становить статистичне дослідження наслідків й аварійності. На рис. 1.1 подано сучасний стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування. У 2020 році значна кількість ДТП за участю ліцензованого

автомобільного транспорту, що перевозить небезпечні вантажі, в основному складали попутні зіткнення – 42%, бокові зіткнення – 32 %, наїзди та інші.

ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту, що надає послуги з перевезення пасажирів та небезпечних вантажів



ДТП за видами

- 42,3% попутні зіткнення
- 32,1% бокові зіткнення
- 6,2% наїзди на пішоходів
- 5,5% наїзд на ТЗ, що стоїть
- 5,5% наїзд на перешкоду
- 2,6 % падіння пасажирів
- 2,4 % зустрічне зіткнення
- 2,3 % перекидання ТЗ
- 0,9 % наїзд на велосипедистів
- 0,1 % наїзд на тварин
- 0,1 % зіткнення із залізничним транспортом

Рис. 1.1. Аварійність на автомобільному транспорті загального користування, 2020 рік

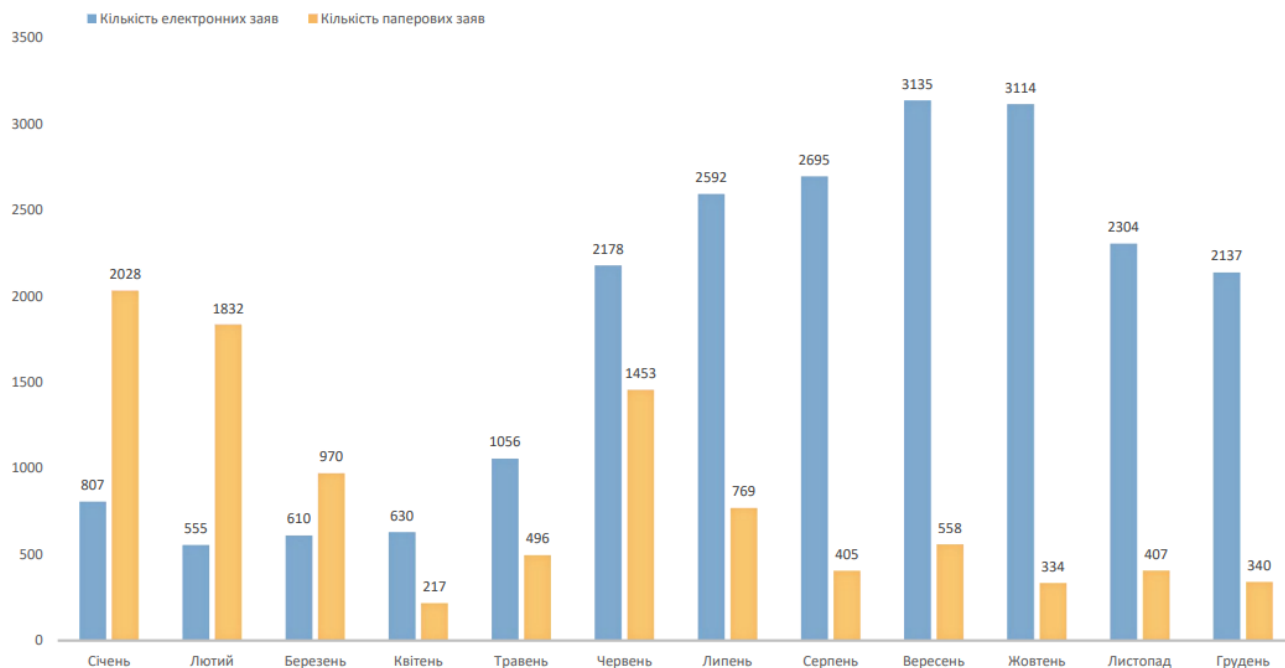


Рис. 1.2. Характеристика цифровізації адміністративних послуг
Укртрансбезпеки, 2020 рік

Варто зазначити, що у 2020 році істотно збільшилася кількість поданих заяв та повідомлень у електронній формі за допомогою чистеми «Електронний кабінет перевізника» (рис. 1.2).

Укртрансбезпеки дотримується правил карантину та «червоної зони», скасовує прийом громадян. Причому, частина адміністративних й інших послуг переведені в електронну форму. Зокрема це стосується таких послуг, як:

- анулювання ліцензії на право провадження господарської діяльності;
- видача ліцензії на право провадження господарської діяльності;
- зозширення провадження виду господарської діяльності;
- звуження провадження господарської діяльності;
- повідомлення про зміну даних до чинної ліцензії на право провадження господарської діяльності.

Укртрансбезпеки налагоджено такі важливі онлайн-сервіси, як:

- електронний кабінет перевізника - e-services.dsbt.gov.ua;
- транспортний портал електронних послуг - e-transport.gov.ua.

Варто зауважити, що з початком гібридної війни Україна зіштовхнулася із новими викликами й загрозами економічній безпеці держави внаслідок: мінування та цілеспрямованого знищення, руйнування транспортної інфраструктури Донбасу (зокрема, Міжнародного аеропорту «Донецьк» ім. Сергія Прокоф'єва, мостів і залізничних колій), захопленням п'яти українських транспортних систем, тощо. Все це негативно позначається на роботі транспорту.

На рис. 1.3 представлено характеристику діяльності автомобільного транспорту в частині безпеки, аварійності рухомого складу та причин ДТП. Впродовж 2020 року відбулося 1224 ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту на вантажному транспорті, таксі і автобусах. Є загиблі, травмовані, частка з яких є істотною у загальній чисельності постраждалих.

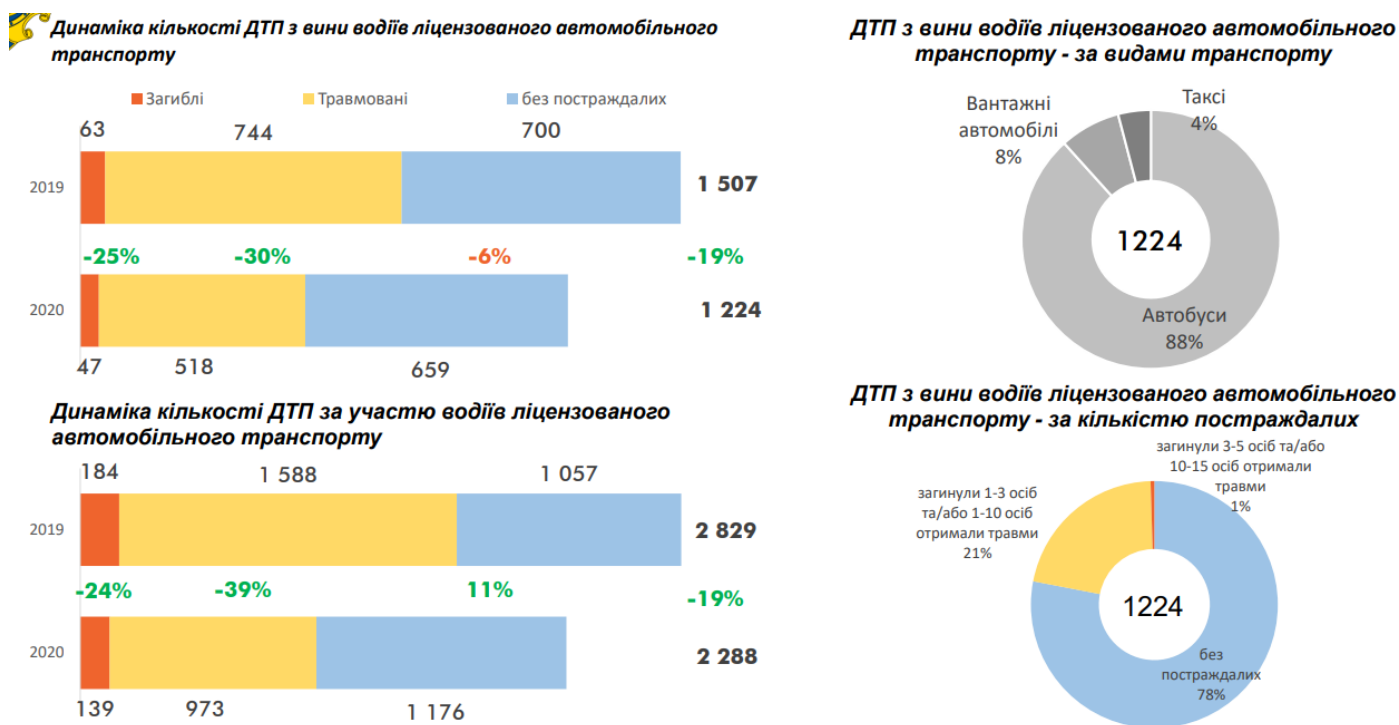


Рис. 1.3. Характеристика аварійності на автомобільному транспорті за даними Укртрансбезпеки, 2020 рік

Послуги, пов'язані із провадженням господарської діяльності щодо перевезення пасажирів й вантажів, крім послуги з видачі дозволу на поїздку територією іноземних держав під час виконання перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні (дозволи) у ПВД, до надаються по зверненню (заяві) за їх отриманням в письмовій формі, що надійшли поштовим відправленням з описом вкладення на адресу Укртрансбезпеки. Задля запобігання скупчення людей під час надання послуг щодо видачі дозволів, вхід до приміщення ПВД здійснюється по одній особі із розрахунку кількості працівників, що надають послуги.

Невід'ємною складовою структурних реформ реального сектора економіки має бути комплексне реформування транспортно-дорожнього комплексу України, і його найважливішої складової – транспортної інфраструктури. При цьому, стратегічна значущість розвитку транспортної інфраструктури в країні для економічної безпеки держави в умовах загострення зовнішніх та внутрішніх протиріч та обмеження ресурсів, вимагає від держави максимального залучення позитивного міжнародного досвіду

щодо реформування цієї сфери й застосування нестандартних стратегічних рішень.

Вирішити цю важливу практичну проблему можна завдяки її комплексному розгляду через призму забезпечення економічної безпеки держави в сфері транспортної інфраструктури, що має передбачати можливість її зміцнення задля реалізації національних інтересів, а також попередження розгортання загроз цієї сфери.

Національні економічні інтереси є одними із центральних орієнтирів розвитку економік усіх країн світу. До національних інтересів у транспортній сфері належить:

- досягнення шляхом технічного переозброєння й модернізації транспортного комплексу високої економічної ефективності й безпеки транспортного процесу доступності транспортних послуг на високому рівні, безперервність надання транспортних послуг, розвиток міжрегіональних зв'язків і ринку праці;
- задоволення потреб особи, суспільства й держави в сучасному переліку транспортних послуг;
- відповідність безпеки транспортної системи країни рівню міжнародних стандартів, що є необхідною умовою реалізації транзитного потенціалу транспортного комплексу, розвитку експортно-імпортних відносин.

Забезпечення потреб господарства країни у вантажних й пасажирських перевезеннях передбачає тісну взаємодію усіх видів транспорту, що призводить до формування відповідних тісних взаємозв'язків й утворення єдиної транспортної системи країни, розвиток якої відбувається у взаємодії із розвитком господарського комплексу країни. Транспортна галузь є комплексною і відрізняється найбільшим різноманіттям продуктів і ринків серед інших інфраструктурних галузей. Вона включає низку несхожих один на одного видів транспорту: наземний (трубопровідний, залізничний, автомобільний, нові види транспорту - на магнітній чи повітряній подушці,

монорейковий транспорт тощо), електричний, канатні дороги; підземний (метрополітени); водний (річковий, морський,); повітряний (авіаційний).

У сучасній економічній літературі термін «транспортна інфраструктура» трактується в трьох аспектах. Перший – це є сукупність галузей і сфер діяльності, головне завдання яких зводять до доведення товарів від виробників до споживачів. Другий – транспортна інфраструктура розглядається як комплекс підприємств, установ, організацій для обслуговування процесів обміну й руху товарів. Третій аспект транспортну інфраструктуру визначено як сукупність технічних засобів і устаткування, що забезпечують транспортні процеси [210].

Різні науковці дають різноманітні визначення транспортної інфраструктури. Наприклад, Ложачевська О.М. у складі транспортної інфраструктури розглядає вантажні термінали; шляхову мережу всіх видів транспорту; вантажні станції, склади; матеріально-технічну базу для утримання рухомого складу; бази та станції технічного обслуговування; ремонтні підприємства та депо. Автор Семіна І. А. зазначила, що «транспортна інфраструктура є системою просторово-виражених елементів, які включають транспортну мережу певної конфігурації, що використовують задля здійснення перевезень, а також об'єкти організаційно-сервісного обслуговування для забезпечення ефективної транспортної роботи» [217].

Транспортна інфраструктура має бути адекватна і відбивати рівень розвитку виробництва на кожному етапі еволюції суспільства. Сучасна економіка вимагає наявності потужних транспортно-складських комплексів, високоефективних засобів та механізмів транспортної інфраструктури. Порівняння стану транспортної інфраструктури України відносно інших держав світу свідчить про низький рівень її розвитку.

Відповідно Індексу глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index) за якістю інфраструктури Україна зайняла 81 місце серед 137 країн світу у 2017 році, в тому числі, за складовими: якість транспортної інфраструктури в цілому – 88 місце; якість автомобільних доріг – 130 місце; якість

залізничної інфраструктури – 37 місце; якість інфраструктури повітряного транспорту – 92 місце; якість інфраструктури портів – 93 місце [380].

Необхідною передумовою інтеграції України до загальносвітової економічної системи є високий рівень розвитку транспорту, що потребує значних капіталовкладень у модернізацію старих та будівництво нових транспортних магістралей міжнародного значення, формування парку сучасних конкурентоспроможних транспортних засобів, розвиток транспортно-логістичних систем європейського рівня. Це неможливе без розробки та впровадження державної транспортної політики, спрямованої не тільки на створення сприятливого бізнес-клімату на транспорті, а й встановлення низки вимог щодо підвищення якості транспортних послуг, захисту оточуючого середовища від шкідливих викидів транспортних засобів, підвищення рівня безпеки руху тощо.

На сучасному етапі для розвинених країн та країн, що розвиваються, є характерним перетворення транспорту з матеріальної бази процесу обігу на міжгалузевий комплекс, який визначає не тільки розвиненість усього господарства країни, рівень життя населення, а й спроможність держави досягати зовнішньо економічних та політичних цілей.

В основному проекти транспортної інфраструктури є капітало- та трудомісткими. У періоди економічних криз уряди країн часто здійснюють реалізацію таких проектів з метою прискорення виходу з кризи, зменшення її негативного тиску на суспільство шляхом створення нових робочих місць. В результаті новостворені об'єкти транспортної інфраструктури (автомагістралі, аеропорти, річкові й морські порти, залізничні шляхи) стають «каталізаторами» пожвавлення економіки країни;

Реалізація транспортною інфраструктурою своїх функцій впливає на ефективність функціонування усієї транспортної галузі. Від рівня розвитку та ефективності функціонування останньої залежить ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та суспільний добробут населення країни. Це зумовлює віднесення транспортної галузі до складу стратегічних галузей, які перебувають під контролем держави.

Отже, виконуючи ці функції, транспортна інфраструктура здійснює істотний внесок у прискорення розвитку національної економіки через підвищення ефективності процесів транспортного обігу й надання комплексу транспортних послуг, створення сприятливих умов для розвитку бізнесу що відповідає національним інтересам у економічній надмірною залежністю національної економіки від зовнішніх ринків; неефективним управлінням державним боргом; зменшенням добробуту домогосподарств зростанням рівня безробіття; активізацією міграційних процесів унаслідок бойових дій; руйнуванням економіки та систем життєзабезпечення на тимчасово окупованих територіях, втратою їх людського потенціалу, незаконним вивезенням виробничих фондів на територію Росії [23].

До сильних сторін вітчизняної залізничної інфраструктури відносять розгалужену мережу залізничних колій (рис. 1.4), яка охоплює всі регіони України і дозволяє залучити для перевезень значну кількість вантажів та велику чисельність пасажирів.



Рис. 1.4. Основні залізничні сполучення України: станції та вузли

Джерело: складено автором за даними ПАТ «Укрзалізниця»

Наявність розвиненої системи електрифікованої залізничної мережі дозволяє забезпечувати близько 90% вантажних перевезень з меншою собівартістю порівняно з тепловозною тягою. В той час наявність розгалуженої системи локальних електричних мереж забезпечує передачу електричної енергії як для власних потреб залізниць, так і для сторонніх транспорту споживачів. Додаткові можливості зі підвищення ефективності залізниць з'являються завдяки збільшенню полігону курсування прискорених пасажирських поїздів шляхом розділення на переважно вантажні та пасажирські напрямки руху поїздів.

Сталий розвиток транспортної інфраструктури є гарантією вільного переміщення товарів як в країні, так й за її межами, конкуренції й свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та її національної безпеки, і як наслідок, покращання умов та рівня життя населення, що у свою чергу впливає на зовнішньоекономічну діяльність країни. Отже, транспортний комплекс забезпечує сталий й динамічний розвиток і прискорення темпів зростання економіки, що, в свою чергу, сприяє забезпеченню економічної безпеки на всіх її рівнях. Водночас недостатній розвиток транспортної інфраструктури провокує ризики й загрози економічній безпеці держави. Поряд з цим існують загрози економічній безпеці держави, що формують внаслідок відсутності чи низької якості транспортної інфраструктури країни.

Узагальнена класифікація загроз економічній безпеці держави в сфері транспортної інфраструктури подано в табл. 1.2.

Таблиця 1.2. Класифікація загроз економічній безпеці держави в сфері транспортної інфраструктури

Класифікаційна ознака	Види загроз
1	2
1. За сферою діяльності	економічні, фінансові, зовнішньоекономічні, воєнно-транспортні, соціальні, екологічні, безпекові, інформаційні, інвестиційно-інноваційні, виробничі, енергетичні
2. За терміном дії загрози	<i>постійні</i> (при відсутності реакції на виникнення загрози в сфері транспортної інфраструктури), <i>тимчасові</i> (при існуванні швидкої реакції на виникнення загрози в сфері транспортної інфраструктури)

Продовження табл. 1.2

1	2
3. За можливістю впливу	<i>керовані</i> (які піддаються впливу на них з боку органів державної влади в сфері транспортної інфраструктури), <i>некеровані</i> , пов'язані із зовнішнім середовищем (які практично не піддаються впливу)
4. За ступенем небезпеки	<i>особливо небезпечні</i> , пов'язані з втратою транспортної інфраструктури (з максимальним рівнем впливу), <i>небезпечні</i> , пов'язані із зниженням конкурентоспроможності транспортної інфраструктури (з середнім рівнем впливу), <i>потенційно небезпечні</i> , пов'язані із повільним впровадженням інноваційних технологій у транспортну інфраструктуру (з відносно мінімальним рівнем впливу)
5. За періодичністю виникнення	<i>одноразові</i> (раптове одноразове пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури тощо), <i>систематичні</i> (зменшення глибин у портах, обледеніння злітно-посадкової смуги тощо), <i>періодичні</i> (зношення об'єктів транспортної інфраструктури: дорожнього покриття тощо).
6. Залежно від періоду ліквідації загроз	Поточні (1-3 місяця), Короткотермінові (до 1 року), довготермінові (від 1 до 5 років).
7. За механізмом впливу загроз на економічну безпеку держави	<i>прямі</i> (безпосередній вплив погіршення транспортної інфраструктури на фінансову, макроекономічну, зовнішньоекономічну, виробничу складові економічної безпеки держави), <i>непрямі</i> (опосередкован вплив погіршення транспортної інфраструктури на соціальну, демографічну, енергетичну, інвестиційно-інноваційну складові економічної безпеки держави).
8. За часом прояву деструктивного впливу загроз	<i>актуальні</i> (викликають небажані наслідки для транспортної інфраструктури одразу або через короткий проміжок часу після їх настання), <i>перспективні</i> (проявляється через значний проміжок часу після їх настання).
9. За тривалістю деструктивного впливу загроз	<i>системні</i> (90% автомобільних доріг не ремонтувалися більше 30 років) та потребують першочергового подолання), <i>додатково набуті</i> (зниження конкурентоспроможності транспортної інфраструктури внаслідок погіршення її якості).
10. За масштабами реалізації загроз	<i>Загальнонаціональні</i> (які стосуються всіх суб'єктів економічної безпеки держави та проявляються на загальнонаціональному рівні: втрата портів у Криму, знищення залізничної інфраструктури унаслідок бойових дій на частині території донецької та Луганської областей), <i>локальні</i> (проявляються за окремими складовими економічної безпеки або зачіпають національні економічні інтереси певних груп суб'єктів транспортної інфраструктури в секторальному розрізі), <i>індивідуальні</i> (які перешкоджають реалізації національних економічних інтересів окремих суб'єктів транспортної інфраструктури - Укрзалізниці, АМПУ, Укравтодору тощо).

Джерело. Узагальнено на основі [21; 29; 44; 62; 70].

Отже, вплив розвитку транспортної інфраструктури в країні на економічну безпеку держави має подвійне значення: з одного боку, створює нові можливості підвищення рівня економічної безпеки, як результату реалізації національних економічних інтересів, пов'язаних, передусім, із інтенсивним прискоренням економічного зростання, участі у міжнародному розподілі праці та світових ринків, а з іншого – підвищує загрози економічній безпеці держави в різних сферах унаслідок недостатнього розвитку транспортної інфраструктури країни.

1.2. Законодавче забезпечення процесів наданням транспортних послуг в Україні на основі інфраструктурного забезпечення та безпеки

Діяльність сфери транспорту в Україні регулюють низка нормативно-законодавчих документів, основними з яких є такі, як: Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994, Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000, Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998, Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» від 05.02.2004, Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999, Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993, Закон України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» від 04.11.1999, Постанова Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 № 1989 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними», Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.1997 № 204 «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» та інших документів [82-90].

Базовим нормативним документом є Закон України «Про транспорт». Він регулює соціальні, правові, економічні, організаційні основи діяльності транспорту. Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і має задовільняти потреби населення й суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюють згідно державних цільових програм з урахуванням його пріоритету на основі сучасних досягнень технології і забезпечується державою.

Транспортно-експедиторську діяльність здійснюють суб'єкти господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи згідно технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо. Експедитори аби виконати доручення клієнтів можуть укладати договори зі авіапідприємствами, перевізниками, портами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами чи навіть нерезидентами України. Транспортно-експедиторську діяльність можуть виконувати як спеціалізовані підприємства, так й інші суб'єкти господарювання.

Законодавство зі питань перевезення небезпечних вантажів складає Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», інших законів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також інших нормативно-правових актів, що визначають умови перевезення небезпечних вантажів, вимоги до типів та обладнання транспортних засобів, порядку підготовки, перепідготовки, навчання, підвищення кваліфікації працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, порядку одержання дозволів на здійснення зазначених перевезень. Дія даного закону поширюється на такі види діяльності: державне управління й державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; виконання робіт і надання послуг, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, забезпечення міжнародних зобов'язань у сфері перевезення небезпечних вантажів, тощо.

Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» визначає єдину транспортну систему України в особливий період. Причому складають таку систему транспорт й транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань. Державна спеціальна служба транспорту є спеціалізованим військовим формуванням, що входить до системи Міністерства оборони України, призначеним

для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в особливий період.

До основних завдань єдиної транспортної системи України в особливий період належать:

- своєчасна поставка в повному обсязі технічно справних, у тому числі й переобладнаних, транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань;
- забезпечення потреб Збройних Сил України й інших військових формувань, національної економіки і цивільної оборони в перевезеннях;
- технічне прикриття й відбудова найважливіших об'єктів й споруд оборонного значення;
- проведення ремонту транспортних засобів, які належать Збройним Силам України й іншим військовим формуванням, а також тих, які залишилися після передачі Збройним Силам України й іншим військовим формуванням;
- виробництво промислової продукції військового й загального призначення, необхідної для функціонування транспорту.

Планування роботи транспорту в особливий період здійснюють на підставі завдань, які встановлює Кабінет Міністрів України, місцеві органи виконавчої влади.

Основними завданнями Державної спеціальної служби транспорту є такі:

- охорона об'єктів національної транспортної системи України в мирний час і в особливий період;
- відбудова транспортних комунікацій, порушених унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного й природного характеру, аварій і катастроф;
- виконання інших завдань, які пов'язані із участю щодо оборони держави й забезпеченням ефективного функціонування національної транспортної системи України.
- технічне прикриття, відбудова, встановлення загороджень на об'єктах національної транспортної системи України задля забезпечення діяльності Збройних Сил України й інших військових формувань, утворених відповідно до законів

України;

– будівництво й ремонт у мирний час і в умовах воєнного стану нових й підвищення строку експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи.

В Методичних рекомендаціях щодо розрахунку рівня економічної безпеки України, затверджених Наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 № 1277, під економічною безпекою держави розуміють такий стаи національної економіки, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх й зовнішніх загроз, забезпечувати високу конкурентоспроможність у світовому економічному середовищі і характеризує здатність національної економіки до сталого зростання [16; 26; 35]. Нового змісту набула характеристика економічної безпеки держави в Україні зі початком проти неї гібридної агресії з боку РФ, коли суто військове протистояння доповнюється (а іноді замінюється) економічними методами, з використанням існуючих законодавчих прогалин, надмірної залежності її економіки від економіки інших країн в силу історичних причин.

У Стратегії національної безпеки України, затвердженій Указом Президента України від 26 травня 2015 року № 287/2015 було вперше визначено такі загрози національній безпеці, як: торговельно-економічна війна; блокування зусиль України щодо протидії монополізації стратегічних галузей національної економіки російським капіталом, щодо позбавлення залежності від монопольних постачань критичної сировини, насамперед енергетичних ресурсів. Відмічається також комплекс актуальних загроз в економічній сфері, пов'язаних із економічною кризою, виснаженням фінансових ресурсів держави, зниженням рівня життя населення, спровокованих зокрема: існуючою монопольно-олігархічною, низькотехнологічною, ресурсовитратною економічною моделлю в Україні; відсутністю на початок агресії чітко визначених стратегічних цілей, пріоритетних напрямів і завдань соціально-економічного, воєнно-економічного та науково-технічного розвитку України, а також ефективних механізмів концентрації ресурсів для досягнення таких цілей; високим рівнем «тінізації» та криміналізації національної економіки, кримінально-кланової системи

розподілу суспільних ресурсів; деформованим державним регулюванням і корупційним тиском на бізнес.

Отже, в Україні сформовано потужну законодавчу базу щодо функціонування транспортної системи.

1.3. Досвід розвинених держав світу щодо інфраструктурного забезпечення та безпеки транспортної галузі

Науковий і практичний інтерес для національної транспортної системи становить закордонний досвід, нові технології на транспорті для оновлення рухомого складу, транспортної інфраструктури в Україні. Сучасні тенденції світової практики розвитку транспортної інфраструктури пов'язані: з передаванням функції створення й експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури в сучасних умовах приватному сектору із використанням різноманітних форм партнерських взаємодій держави й бізнесу. Основною метою цього є підвищення екологічності й інклюзивності транспорту; організація належного управління транспортним сектором з застосуванням методів стратегічного планування; створенням в країні сприятливих умов для діалогу держави й бізнесу у галузі транспорту; використання переваг географічного положення України; залучення передового європейського досвіду управління розвитком транспортної інфраструктури, тощо.

Розвинені країни, для яких характерна високотехнологічна і наукоємна економіка, мобілізують фінансові ресурси шляхом трансферу технологій, контролюють джерела традиційної сировини й енергоресурсів, здійснюють прорив у шостий і сьомий технологічні уклади. Наприклад, у США в 1995 р. затверджено Національну програму забезпечення економічної безпеки, спрямовану на збереження лідерства у технологічній сфері, реалізацію інших економічних інтересів. Визначено загрози економічній безпеці, запроваджено випуск «Каталогу загроз економічній безпеці» [8; 31]. Сучасна доктрина національної економічної безпеки США базується на положеннях про стимулювання міжнародної

конкурентоспроможності вітчизняного виробництва і досягнення соціальної рівноваги. У 1996 р. у США прийнято закон «Про економічну безпеку», де вперше розглядалися проблеми економічного шпіонажу [3; 29; 55]. Україна лише зараз починає досліджувати ці питання з початком військової агресії Росії.

Становлення в більшості країн змішаного типу економіки передбачає одночасне функціонування державної та приватної власності на засоби виробництва із наданням державному сектору функцій регулятора, що забезпечує конкурентність ринків, екологічну та суспільну безпечність, інноваційність та дотримання соціальних гарантій. В той же час розвиток транспортної галузі у будь-якій країні залишається під особливою увагою з боку держави.

Транспортна інфраструктура здатна забезпечити економічне зростання для усієї країни. Прикладом цього є досвід Південної Кореї. Ця країна оточена такими країнами-гігантами, як Китай, Японія і Росія, відрізаний від зовнішнього світу по суші Північною Кореєю, з обмеженим набором природних ресурсів, Південній Кореї вдалося вийти на інтенсивний шлях економічного розвитку. У країні вражаючий розвиток транспортної інфраструктури, тут курсують високошвидкісні потяги (розвивають швидкість до 305 км / год), метрополітен Сеула здійснює перевезення не тільки 5 млн мешканців, але й з жителів агломерації, кількість яких перевищує 20 млн осіб. Міжнародну торгівлю і туризм в Південній Кореї обслуговують контейнерні та вантажні термінали, 31 порт, понад десять аеропортів, мережа платних доріг. Транспортний сектор Південної Кореї має істотні особливості, які можна відзначити для розуміння загальних тенденцій й визначення актуальних для України методів розвитку транспортної інфраструктури.

З точки зору державного управління в Південній Кореї уряд і місцевій влада задіюють низку спеціалізованих інститутів, що знаходяться в сфері управління уряду, серед них такі:

- Korea Maritime Institute (KMI), що є провідним інститутом в морській галузі. Орган надає послуги щодо досліджень у сфері портової галузі України і бути виконавцем робіт з виконання меморандуму, заключеному Україною з корейським портом Пусан.

– Korea Transport Institute (KOTI) займається розробкою 10-річних стратегій і планів для галузі. Зважаючи на членство країни в ОЕСР, може надає консультації в контексті розробки документів стратегічного характеру в Україні;

– Korea Railroad Research Institute займається розробкою технологій та інших інновацій для залізничної галузі, тестуванням рухомого складу та ін.

Налагоджено партнерські стосунки між транспортним бізнесом і державою в Південній Кореї. Держава сформувала належні умови для організації діалогу зі:

– Korea Integrated Logistics Association (KILA) була створена на основі статті 55 Рамкового закону про логістичну політику Кореї і наразі є афілійованою організацією при Міністерстві землі, інфраструктури й транспорту цієї країни. Організація об'єднує більше 500 компаній логістичного сектору, в т.ч. перевізників, складські майданчики, порти й інших учасників логістичного процесу. До її функцій належать: налагодження діалогу індустрії з державою, освітні програми (в т.ч. сертифікація з логістики), виставки й встановлення міжнародного діалогу. Через свій національний логістичний портал Асоціація встановлює комунікації щодо державної інформації зі питань транспорту й логістики: від законів – до статистики і здійснення дослідження інвестиційних можливостей за кордоном. На сьогодні, ця Асоціація готова розміщувати на своїх власних інформаційних ресурсах інформацію про інвестиційні можливості в Україні й поширювати її серед своїх членів;

– Korea Trucking Association, асоціація автоперевізників Кореї, понад 90% вантажних перевезень в Кореї здійснює автомобільний транспорт (табл. 1.1).

Таблиця 1.1. Вантажні перевезення в Республіці Корея за видами транспорту.

Вид транспорту	Обсяг (тис тон)	Частка (%)	Обсяг (млн ткм)	Частка (%)
Залізничний	37 093	1,94	9 256	5,33
Повітряний	288	0,01	112	0,06
Каботаж (ВВТ)	117 074	6,11	31 995	18,41
Автомобільний	1 761 291	91,94	132 382	76,19
Всього	1 915 746	100	173745	100

Джерело: узагальнено за даними [11; 43; 50; 69; 78; 79].

У Південній Кореї встановлено ваговий ліміт для вантажних автомобілів надорогах (40 тон). На початку двотисячного року Асоціація змогла переконати

уряд субсидувати перевізників – близько 25-30% від вартості палива, що компенсували їм у вигляді субсидій. При цьому, звичайно, застосовуються: регульована державою націнка на автоперевезення, а також лімітовані обсяги, пропонувані для компенсації.

До 99% обсягів міжнародної торгівлі Кореї здійснюється через морські порти. Всього портів 60, майже половину з них обробляють судна в каботажу. Провідний корейський порт Пусан в 2016 році перевалив близько 20 млн TEUs, 50% з яких траншипмент (тобто перевантаження контейнерів в проміжному порту з метою подальшого транспортування). Тим самим реалізується головна стратегія Кореї - стати головним сполучним містком у товаропотоку маршрутом «Китай-Японія». В цілому, країна умовно розділена на 7 географічних дивізіонів, в яких порти мають певну спеціалізацію: для торгівлі з КНР, для обслуговування металургійної промисловості, контейнерні та круїзні порти, тощо. При цьому спеціалізація відбулася завдяки природним чинникам наближеності до тих чи інших виробничих центрів, ніж за директивним методом від уряду.

Корейська залізниця KORAIL, на сьогодні, належним чином не може реалізувати свій потенціал через блокаду на півночі і жорстку конкуренцію з боку автомобільних перевізників. Очевидно на це впливає і структура економіки (в т.ч. номенклатура вантажів) і розміщення важкої промисловості поблизу портів. В Південній Кореї досить розвинене пасажирське залізничне сполучення, доходи від якого крос-субсидують вантажні перевезення. Окрім того, KORAIL управляє системою метрополітену Сеула. Розпочата за моделлю французьких залізниць, реформа доріг призвела до виділення Korea Rail Network Authority в якості менеджера інфраструктури. Своїми цілями до 2020 року залізниці ставлять: електрифікувати до 85% шляхів і досягти 79% рівня т.зв. «дабл-треку».

Для накопичення партій вантажів, оптимізації логістики в країні діють так звані «сухі порти» у вигляді митио-ліцензійних складів, контейнерних і вантажних терміналів (депо). Їх розміщення чітко сплановано, щоб оптимально обслуговувати основні маршрути, забезпечуючи гармонійний розвиток усіх регіонів країни. Реалізація таких потужностей переважно відбувається на умовах державно-

приватного партнерства, в якому держава в якості свого внеску надає земельні ділянки і будівництво адміністративних будівель [50].

Отже, досвід Південної Кореї щодо розбудови транспортної інфраструктури доцільно використати для визначення пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури України, зокрема: створити можливості для інвестицій приватного сектору в експлуатацію та обслуговування автомобільних доріг; модернізувати сполучення національних мереж автомобільних доріг із міжнародними мережами в межах основних коридорів, включаючи європейську мережу коридорів TEN-T та підвищити пропускну спроможність пунктів перетину кордону; запровадити управління стратегічним плануванням розвитку транспортної інфраструктури; збільшити протяжність автомобільних доріг I категорії в межах пріоритетних транспортних коридорів, створити інфраструктуру придорожніх сервісів у межах пріоритетних транспортних коридорів; зробити прозорим процес державних закупівель для розвитку будівництва та реалізації інфраструктурних проектів; розширити можливості місцевої влади щодо забезпечення експлуатації та утримання автодоріг місцевого значення, тощо.

В той же час в умовах повільного економічного зростання в СС морські порти північно-західного регіону Європи демонструють здебільшого зростання обсягів переробки вантажів, введення в експлуатацію нових термінальних потужностей. Все це є наслідком ефективної взаємодії портових адміністрацій цього регіону Європи з портовими операторами й власниками вантажів, а також зацікавленості публічної влади, як національного так й регіонального рівня, у розвитку портів у межах своїх юрисдикцій.

Вироблення ефективних механізмів розвитку портової інфраструктури України з урахуванням кращих європейських практик щодо створення державою сприятливих умов для розвитку цього елементу морегосподарського комплексу, впровадження різних форм власності, контрагентами та споживачами послуг є актуальним проблемом в умовах реформування вітчизняної портової галузі з її ключовим елементом – Адміністрацією морських портів України [14].

За статистичними оцінками лідерами зі перевалки вантажів серед портів європейського континенту стали порти Роттердам (466 млн т/р), Антверпен (208 млн т/р) і Гамбург (137 млн т/р) (рис. 1.5).

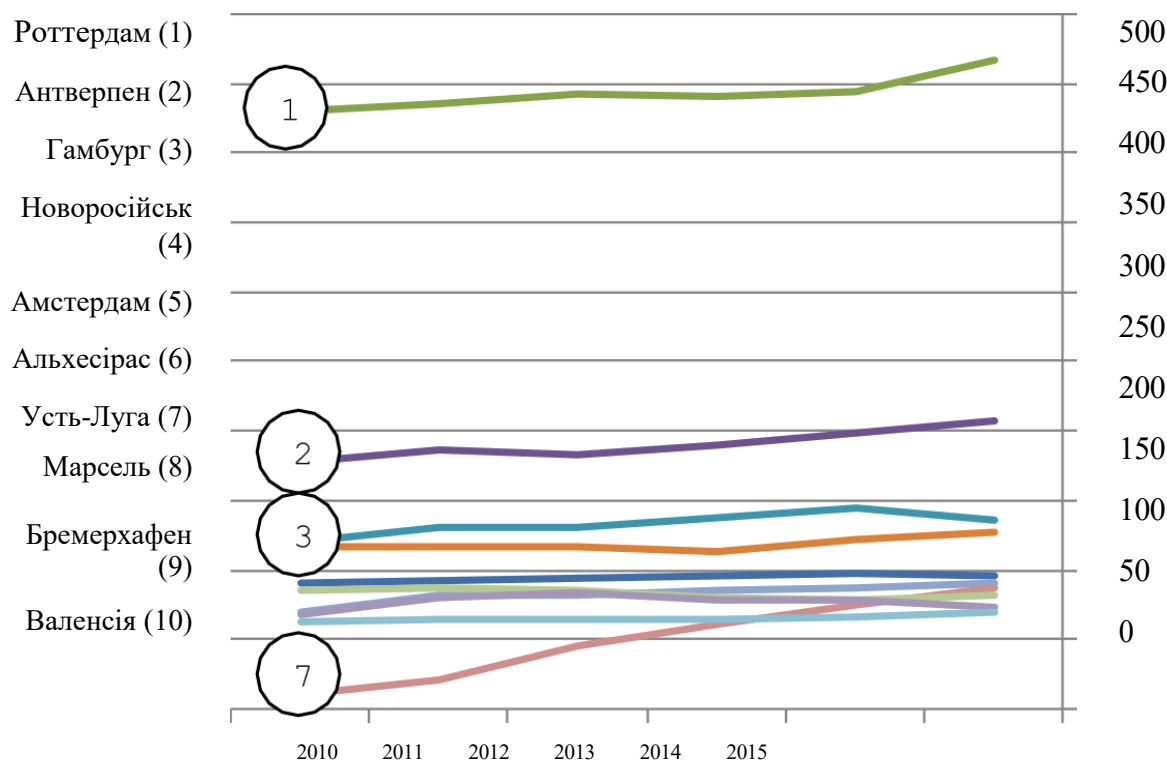


Рис. 1.5. Найбільші порти Європи за вантажообігом у 2010-2015 рр.

Цифри досить вражаючі порівняно з вантажообігом всіх морських портів України (145 млн т/р) і сумарного показника 2015 року всіх портів Чорноморсько-Азовського регіону (496 млн т/р). Незважаючи на повільне економічне зростання європейської економіки, порти-лідери з переробки продовжують демонструвати зростання або утримують свої частки на європейському ринку портової перевалки.

Розглянемо досвід функціонування морських адміністрацій у провідних морських державах світу (Велика Британія, США, Німеччина й Швеція).

Наприклад, у Великобританії зазначені функції виконує Морська берегова охоронна агенція (UK Maritime and Coastguard agency) [3; 22; 28]. Це виконавче агентство Департаменту транспорту Великої Британії, що працює задля запобігання аварій на морському транспорті та несе відповідальність за виконання британських та міжнародних морських законів, конвенцій та політики безпеки на морі. З 2015

року агенція також відповідальна за пошуково-рятувальні операції із використанням вертолітної техніки. В цілому агенція відповідальна за безпеку моряків у водах Великої Британії й тих моряків, що ходять на суднах під її прапором, а також технічне обладнання цих суден та їх справну роботу; сертифікацію кваліфікації моряків; нагляд за екологічною безпекою узбережжя і вод; нагляд за точністю гідрографічних даних та здійснення портового контролю.

У США функції морської адміністрації розділені між Береговою охороною (USCG) та Морською Адміністрацією (MARAD) [3; 21; 33; 63]. MARAD діє в рамках Департаменту транспорту США та має 10 філій, що розташовані за географічним принципом у морських портах й на внутрішніх водних шляхах.

Основні функції такої адміністрації пов'язані із регулюванням питань державної безпеки, навколишнього середовища, охорони здоров'я; регулюванням діяльності суден та судноплавства, суднобудування, судових й портових операцій; наглядом за виконанням вимог міжнародних конвенцій з охорони судноплавства. В той час USCG є єдиною військовою організацією в рамках Департаменту внутрішньої безпеки США, що регулює питання безпеки на прикордонній території й охорони навколишнього середовища. Її основними функціями є: військова оборона; забезпечення безпеки портових споруд, морських шляхів та прикордонної території; контроль розповсюдження наркотичних речовин; допомога морській навігації; здійснення пошукових та рятувальних операцій; нагляд за живими морськими ресурсами; реалізація міграційної політики; здійснення рятувальних операцій на льоду; тощо.

В Німеччині функції морської адміністрації виконує Федеральне Міністерство Транспорту та Цифрової Інфраструктури Німеччини [8], яке займається регулюванням морських й річкових шляхів Німеччини, забезпечуючи безпеку судноплавства й виконання вимог світових конвенцій. Для виконання своїх функцій Міністерство має три морські виконавчі агенції: Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті (забезпечення безпеки морського судноплавства, включаючи здоров'я і безпеку моряків, зайнятих на морських судах. При розслідуванні інцидентів, що викликають забруднення або ризики, агентство

також відповідає за інтереси захисту морського середовища); Федеральна адміністрація водних шляхів та судноплавства (забезпечення безпечного та економічно ефективного судноплавства; контроль експлуатації, модернізації та будівництва федеральних водних шляхів, таких як: мости, шлюзи, водозливи; контроль руху суден у прибережній зоні та у внутрішніх водах, а також використовує судна для різних завдань (рятувальні операції, прокладка буїв)). Федеральна морська та гідрографічна агенція виконує широкий спектр функцій, серед яких: штормові попередження для Північного і Балтійського морів і їх дослідження щодо прогнозування та вимірювання рівня води у цих морях; публікація офіційних навігаційних карт для торгових суден і малих суден; здійснення морських обстежень щодо пошуку затонулих суден; схвалення морських інженерних проєктів (офшорні вітрові електростанції, підводні кабелі та трубопроводи); надання морських послуг для комерційних перевезень, таких як: вимірювання тоннажу, оформлення документів національного прапора; підтримка та надання допоміжних засобів для німецьких комерційних судів; видача та перевірка міжнародно-правових актів для моряків; тестування та затвердження правил радіолокації, навігації та радіоустаткування; встановлення морських штрафів за результатами екологічного моніторингу а також за екологічні злочини.

У Швеції функції морської адміністрації виконують дві установи: Шведська Морська Адміністрація (ШМА) і Транспортна Агенція (ТА) [5; 8]. Орган є державною організацією, що відповідає за безпечну навігацію у портах Швеції. Центральне управління Адміністрації знаходиться у місті Норчепінг, а регіональні організації розташовані недалеко від узбережжя Швеції і великих озер. Тут значна увага приділяється розвитку інтермодальних перевезень. Концерн BASF в порту Антверпен, що переробляє нафто- і хімічні продукти, раніше відвантажував левову частку цистерн (танк-контейнерів) зі продуктами переробки автотранспортом, пізніше переключив частину вантажопотоку на залізницю (тому що ринок залізничних перевезень в Європі лібералізовано, і бізнес може створювати своїх перевізників). В результаті об'єднання зусиль з власниками рухомого складу компанії Нирас і танк-контейнерів Hoyer, BASF побудувала інтермодальний

перевантажувальний залізничний термінал Combinant. Оскільки цей проект сприяв зниженню викидів CO₂, СС де у Фландрії профінансували одну третину проекту загальною вартістю 30 млн євро. Тепер крім продукції BASF, термінал працює також і з іншими вантажами.

У світовій практиці існує велика кількість форм та моделей ефективної взаємодії приватного і державного секторів при реалізації великомасштабних і локальних соціально-економічних завдань, у тому числі й пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури. Вони відрізняються, насамперед, кількістю зобов'язань, які приймають на себе сторони угоди. Через складність і різноманітність форм і моделей взаємодії держави і приватного сектору, що застосовують у практиці господарювання, єдиний критерій для їхньої класифікації як у зарубіжній, так й вітчизняній літературі відсутній [4; 55; 72].

Так, Європейська комісія ООН виокремлює два типи ДПП:

- інституціональні, які охоплюють усі форми спільних (змішаних) підприємств між державними й приватними учасниками. У цьому випадку держава та приватний сектор приєднуються до існуючої компанії чи спільно створює змішану компанію. Особливістю змішаної компанії є участь у статутному капіталі державних (публічних) й приватних акціонерів, кожен зі яких через раду директорів прагне реалізовувати власні інтереси;

- договірні (контрактні), які охоплюють усі форми партнерства, що передбачають укладання строкових контрактів. Вони спрямовані на досягнення поставлених цілей на основі договірної координації інтересів. При цьому розрізняють: контракти управління, договори співпраці, операційні договори, договори лізингу (оренди), договори концесій [6; 22; 23; 55].

Виходячи із ступеня ризику, який приймає на себе приватний партнер Світовий банк класифікує такі типи ДПП:

- 1) Контракти на управління й договори лізингу (оренди). В основі таких контрактів знаходиться передача приватному партнеру певних функцій управління об'єктом державної власності на певний термін. В той же час право власності й основні інвестиційні рішення залишають у держави. Контракт на управління

державним об'єктом передбачає передачу державою приватному оператору певного об'єкта для управління. При цьому операційні ризики залишається за державою. За договором оренди (лізингу) держава надає приватному оператору на платній основі активи. Усі операційні ризики приймає на себе приватний оператор.

2) Концесій (або контракти на управління та експлуатацію, що передбачають великі приватні капітальні витрати). Приватний бізнес бере на себе функції управління державним об'єктом впродовж певного періоду, що супроводжують значним ризиком його інвестицій.

3) Нові проекти. Приватний бізнес або спільне державно-приватне підприємство будує «з нуля» й експлуатує новий об'єкт впродовж періоду, зазначеного у контракті. В кінці терміну контракту концесії об'єкт можуть повернути державі.

4) Продаж (приватизація) активів. Приватний бізнес купує у держави частку акцій у державному підприємстві через продаж активів на основі публічного розміщення акцій або через програму приватизації [11; 18; 44; 50; 59].

В межах цього спектру форми ДПП можуть бути класифіковані залежно від обсягу прав володіння та користування, інвестиційних зобов'язань, принципів розподілу ризиків між партнерами, відповідальності за проведення різних видів робіт, у тому числі будівництва, експлуатації, управління тощо. Вибір конкретної форми партнерських взаємодій залежить від низки чинників, які формують під впливом політичної і соціальної ситуації в країні, місцевої географії, розвиненості фінансового ринку, особливостей галузі, проекту тощо [22].

Варіанти надання державних послуг суспільству передбачають як пряме надання послуг безпосередньо державними установами, так і надання їх приватним сектором, якому державні (муніципальні) органи влади передають всі обов'язки, ризики й вигоди. Отже, участь приватного сектору у ДПП на транспорті може бути представлена у різних формах, які передбачають використання як повністю державних (наприклад, контракти на управління), так й повністю приватних активів (прикладом може слугувати модель PFI у Великобританії).

У світі різні види транспорту і підприємства підходять до вирішення проблеми зниження викидів парникових газів в атмосферу по-різному. Наприклад, Міжнародна морська організація (ІМО) розробила рекомендації для підвищення енергоефективності суднобудування, що дозволять з 2025 року зменшити споживання палива судном на 30о/ 5. Рекомендації також включають типовий план із забезпечення енергоефективності судна (Ship Energy Efficiency Management Plan) і операційний індикатор енергоефективності судна (Ship Energy Efficiency Operational Indicator). Тому стратегічним пріоритетом розвитку України у період посткризового відновлення її економіки має стати удосконалення транспортних комунікацій, які поєднують всі галузі інфраструктури в єдину систему.

Висновки до першого розділу

Незаперечним є той факт, що транспортна інфраструктура має бути адекватна і відбивати рівень розвитку виробництва на кожному етапі еволюції суспільства. Сучасна економіка вимагає потужних транспортно-складських комплексів, високоефективних засобів та механізмів транспортної інфраструктури. Порівняння стану транспортної інфраструктури України з іншими країнами світу свідчить про низький рівень її розвитку.

Економічний зміст транспортної інфраструктури країни розкривається через низку її функцій (забезпечуючу, регулюючу, стимулюючу, соціальну, продуктивну, зовнішньоекономічну, національної безпеки), реалізація цих функцій транспортної інфраструктури безпосередньо впливає на ефективність функціонування транспортної галузі, ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та суспільний добробут населення країни. Це зумовлює взаємозв'язок транспортної інфраструктури з реалізацією національних економічних інтересів та віднесення цієї сфери до складу стратегічних галузей, які перебувають під контролем держави.

Сучасний стан економіки України в цілому та сучасна політика децентралізації сприяє тому, що регіони стають більш відокремленими, при цьому

зростає роль суб'єктів господарювання, що актуалізує значення транспортної інфраструктури у розвитку економіки держави та її важливої ролі у забезпеченні її економічної безпеки держави.

Важливість та актуальність розвитку транспортної інфраструктури в контексті забезпечення економічної безпеки держави обумовлено особливим впливом транспортної інфраструктури на різні складові національної безпеки в економічній сфері: фінансову (оскільки різні види транспорту приймають участь у формуванні бюджетів різного рівня) макроекономічну (у створенні суспільного продукту та національного доходу країни), соціальну(через необхідність забезпечення необхідного рівня соціального захисту робітників транспорту, підтримки тарифів на пасажирські перевезення на рівні, що забезпечує нормальний рівень міграційних процесів, високий рівень безпеки та комфортності перевезень, покращення умов та рівня життя населення), зовнішньоекономічну (завдяки забезпеченню вільного переміщення товарів).

В Україні сформовано потужну законодавчу базу щодо функціонування транспортної системи.

Основу цього законодавства формують Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994, Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000, Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998, Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» від 05.02.2004, Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999, Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993. Створивши сприятливе законодавство, податкові стимули, екологічно орієнтовані тендерні процедури, систему моніторингу й аналізу даних, Україна має всі шанси зробити національну транспортну галузь та транспортну інфраструктуру такими, що відповідатимуть вимогам XXI сторіччя.

Проте, назважаючи на значну кількість нормативно-законодавчих актів, існує велика кількість проблем у галузі транспорту. Саме для вирішення таких нагальних проблем має працювати злагоджена система державного управління

у сфері транспорту. Основним органом державного управління у сфері безпеки на транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовує і координує Кабінет Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику зі питань безпеки на наземному транспорті. Укртрансбезпека виявляє порушення на транспорті та реагує на них, фіксує кількість ДТП, координує роботу різних видів транспорту. У 2020 році значна кількість ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту, що перевозить небезпечні вантажі, в основному складали попутні зіткнення – 42%, бокові зіткнення – 32 %, наїзди та інші. Варто зазначити, що у 2020 році істотно збільшилася кількість поданих заяв та повідомлень у електронній формі за допомогою чистеми «Електронний кабінет перевізника». Укртрансбезпека дотримується правил карантину та «червоної зони», скасовує прийом громадян. Причому, частина адміністративних й інших послуг переведені в електронну форму.

Із початком гібридної війни Російської Федерації проти України, наша держава отримала нові загрози економічній безпеці внаслідок мінування та цілеспрямованого знищення, руйнування транспортної інфраструктури Донбасу (зокрема, Міжнародного аеропорту «Донецьк» ім. Сергія Прокоф'єва, мостів і залізничних колій), захопленням п'яти українських транспортних систем, тощо. Все це негативно позначається на роботі транспорту.

Сучасні тенденції світової практики розвитку транспортної інфраструктури пов'язані: з переданням функції створення й експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури в сучасних умовах приватному сектору із використанням різноманітних форм партнерських взаємодій держави і бізнесу; ініціативами щодо підвищення екологічності та інклюзивності транспорту; із організацією управління транспортним сектором з опорою на науку і стратегічне планування; якомога повним використанням переваг географічного положення країни; європейський досвід управління розвитком портової інфраструктури тощо.

Участь приватного сектору у державно-приватному партнерстві на транспорті може бути представлена у різних формах, які передбачають використання як повністю державних (наприклад, контракти на управління), так й повністю приватних активів, що може бути ефективним в сучасних умовах України.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ І ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ТА ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ НА ПРИКЛАДІ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ПІДРОЗДІЛУ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

2.1. Аналіз стану транспортної галузі в Україні

Відомо, що галузь транспорту є провідною галуззю національної економіки, що забезпечує функціонування і розвиток всіх інших галузей, виступає фундаментальною основою їх взаємодії під час економічного розвитку. Проблеми транспортної галузі поглиблюють перевізники, які не здатні забезпечити достатні обсяги перевезень, а отже, відповідний сучасним потребам рівень дохідності.

Експертне дослідження загального стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні було проведено Європейською Бізнес Асоціацією, за інфраструктурним індексом, інтегральний показник індексу склав 2,58 балів з 5-ти можливих. Наразі фахівці членських компаній Асоціації доволі стримано оцінюють рівень розвитку інфраструктурної галузі в Україні. Більшість з них, а саме 54% опитаних вважають загальний стан інфраструктури в Україні задовільним, 35% стверджують, що він є негативним, і ще 11% оцінюють його позитивно [81].

Інфраструктурний розвиток регіонів України є дуже актуальною темою, оскільки наразі Україна крокує шляхом втілення широкого спектру реформ, спрямованих на покращання насамперед добробуту населення України. Складові інфраструктурного комплексу є головними елементами, що спроможні вивести нашу державу на новий рівень розвитку та модернізаційного оновлення.

Практичний інтерес становить вивчення сучасного стану за видами транспорту. У даній магістерській роботі на основі статистичних показників досліджено стан і динаміку транспортної галузі за період 1990-2019 років. Основні дані зведено у табл. 2.1-2.4.

Також у даній роботі проаналізовано стан інфраструктурного забезпечення транспорту в Україні, що наведено на рис. 2.1.-2.7. Транспортна інфраструктура отримала задовільну оцінку в цілому.

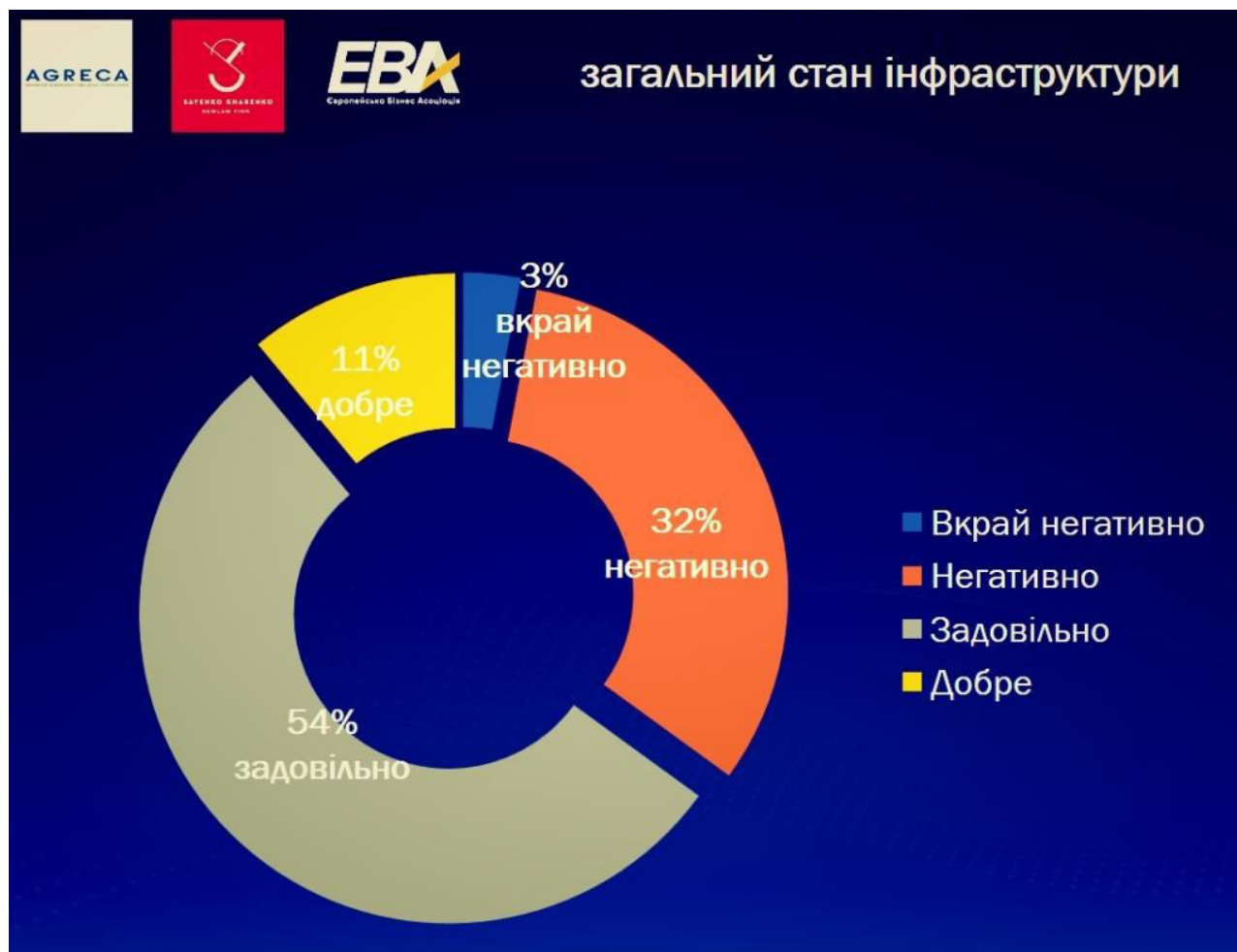


Рис. 2.1. Загальний стан інфраструктури України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Варто зауважити, що оцінка рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проєктів отримала низькі значення. Тільки 8% експертів вважають його високим, тоді як, на думку 47%, він є задовільним, і ще 45% вважають його низьким. До трійки найістотніших викликів інфраструктурного ринку респонденти віднесли:

- дефіцит кваліфікованих кадрів в органах влади;
- відсутність незалежного транспортного регулятора;
- недостатньо прозорий процес прийняття рішень щодо інфраструктурних проєктів.

Найгіршу оцінку серед складових індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі. Переважна більшість, а саме 53%

переконані, що він є низьким, ще 40% вважають його задовільним, і тільки 7% схвально оцінили рівень виконання державою транспортних стратегій.

Аналіз рівня розвитку інфраструктури у розрізі окремих транспортних галузей – залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного транспорту показав, що найбільше компанії Асоціації користуються у своїй діяльності залізничним транспортом, на другому місці – автомобільний, на третьому – морський. Найгіршу оцінку отримав рівень розвитку залізничної інфраструктури, найкращу – авіаційний транспорт.



Рис. 2.2. Оцінювання загального стану розвитку окремих галузей транспорту України

(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Аналіз сучасного стану залізничного транспорту засвідчив, що більшість респондентів оцінили загальний стан розвитку залізничного транспорту негативно – такої думки дотримується 51% експертів, ще 45% вважають, що він є задовільним і

тільки 4% дали позитивну оцінку стану залізничної галузі. Серед пріоритетних реформ, необхідних для розвитку сучасної залізниці, бізнес виділив реорганізацію Укрзалізниці, відкриття ринку приватної тяги, зміну тарифної політики й упровадження законодавчої можливості для залучення приватних інвестицій в залізничну інфраструктуру загального користування.



Рис. 2.3. Перспективні реформи залізничного транспорту України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Дослідження стану автомобільного транспорту показало, що значна кількість експертів, а саме 63% вважають, що поточний стан розвитку автомобільного транспорту є задовільним, 35% – негативним, і тільки 2% – добрим. Задля покращання ситуації у дорожній інфраструктурі бізнес очікує посилення габаритно-вагового контролю й відповідальності, залучення до технагляду й моніторингу будівництва доріг міжнародних незалежних гравців, застосування прозорих й недискримінаційних процедур державних закупівель.



Рис. 2.4. Перспективні реформи автомобільного транспорту України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Стан авіаційного транспорту є найкращим порівняно з іншими вилами транспорту. Найбільшу кількість позитивних оцінок від експертів Асоціації отримав саме авіаційний транспорт – 33% опитаних вважають, що він є розвиненим, 50% відзначають задовільний стан галузі і ще 17% стверджують, що він є незадовільним. Найбільш очікувані реформи й зміни – розвиток аеропорту «Бориспіль» у вигляді міжнародного хабу, запровадження державної допомоги українським авіаперевізникам, передача аеропортів приватному сектору на умовах державно-приватного партнерства чи концесії.

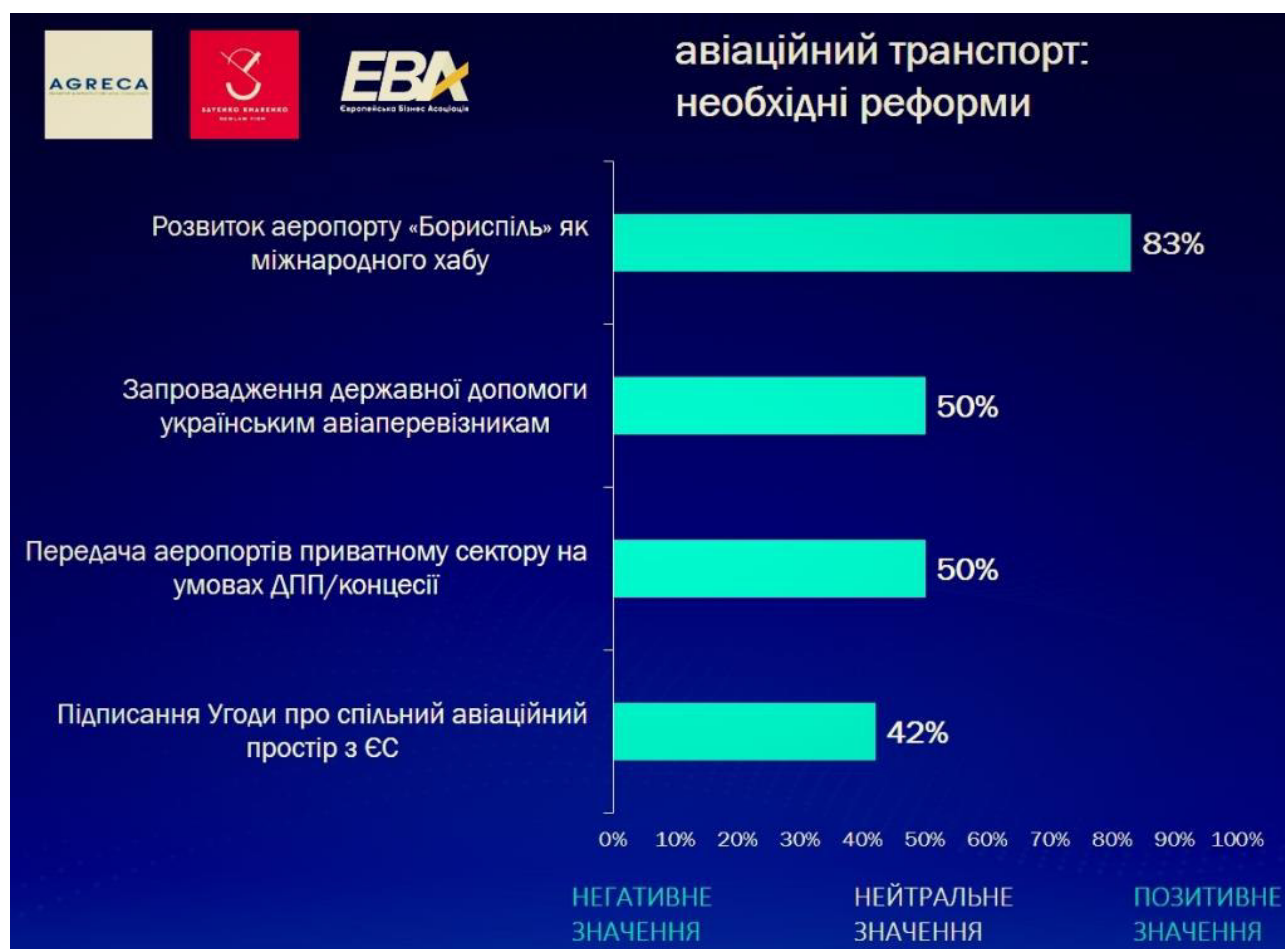


Рис. 2.5. Перспективні реформи авіаційного транспорту України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Переважна більшість респондентів, оцінюючи стан морського транспорту, зокрема 73% дали йому задовільну оцінку, ще 21% – негативну і тільки 6% – позитивну. Головні реформи й зміни у цій галузі, на які очікує бізнес, – це зниження портових зборів і відрахувань чистого прибутку АМПУ до державного бюджету, створення незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, систематизація послуг, які надаються АМПУ.



Рис. 2.6. Очікувані реформи на морському транспорті України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

При оцінюванні рівня розвитку річкового транспорту жоден з респондентів не дав йому позитивну оцінку, втім переважна більшість відзначила його як задовільний – 76%, і ще 24% вважають його негативним. Аби прискорити розвиток галузі бізнес пропонує забезпечити державну підтримку публічної інфраструктури й суднобудівної галузі, створити Державний фонд ВВШ у складі спеціального фонду державного бюджету, сформувати умови й дієві механізми задля залучення приватних інвестицій в публічну інфраструктуру.



Рис. 2.7. Перспективні реформи річкового транспорту України
(за даними Європейської Бізнес Асоціації)

Як показало дослідження, впродовж 1980-2019 років, загальна експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування (у двоколійному обчисленні), збільшилася втричі, довжина усіх інших шляхів сполучення залишилася приблизно на тому ж рівні. Зокрема, експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколійному обчисленні) зменшилася майже удвічі у 2020 році порівняно із 1980 роком. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування зменшена утричі – з 4,9 тис. км² у 1980 році до 1,6 тис. км² (табл. 2.1).

Таблиця 2.1. Аналіз динаміки шляхів сполучення в Україні впродовж 1980-2019 років, км

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій	у тому числі електрофікованих ¹	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів	Довжина автомобільних доріг загального користування	у тому числі із твердим покриттям ²	Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального	Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального	Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального
-----	--	--	---	---	--	--	--	---

	загального користуван ня ¹		загального користуванн я	ня ²		користуванн я (в однопутном у обчисленні)	користуванн я (в одноколіїно му обчисленні)	користування (у двоколіїному обчисленні)
1980	22553,0	7058,0	4910,0	163243,0	133673,0	3148,5	1990,9	43,5
1981	22647,0	7109,0	4855,0	162775,0	136090,0	3238,9	1996,3	45,6
1982	22648,0	7204,0	4793,0	163284,0	138608,0	3332,4	2009,4	47,9
1983	22635,0	7375,0	4809,0	163560,0	141560,0	3450,4	2024,5	47,9
1984	22703,0	7554,0	4859,0	162466,0	143125,0	3582,6	2031,7	56,7
1985	22698,0	7628,0	4911,0	162335,0	145236,0	3669,5	2041,3	56,7
1986	22716,0	7791,0	4922,0	162709,0	147335,0	3747,3	2074,4	60,4
1987	22737,0	7806,0	4803,0	163208,0	149463,0	3834,9	2098,0	60,7
1988	22757,0	7911,0	4815,0	165275,0	151689,0	3926,0	2116,0	60,5
1989	22758,6	8112,0	4368,5	166767,0	154724,0	3994,6	2138,8	62,4
1990	22798,5	8113,1	4005,0	167804,0	157199,0	4015,0	2139,3	62,4
1991	22794,6	8319,2	3915,5	168979,0	159118,0	4046,5	2137,5	66,8
1992	22938,1	8364,9	3748,0	169964,0	160807,0	4126,6	2151,2	70,9
1993	22754,5	8344,2	3647,0	170518,0	161784,0	4141,6	2150,1	70,9
1994	22728,8	8508,1	3662,0	172315,0	162725,0	4188,5	2150,4	73,5
1995	22756,4	8521,2	3662,0	172257,0	163255,0	4242,4	2159,2	85,9
1996	22757,2	8594,8	3181,5	172565,0	163904,0	4260,5	2174,5	89,0
1997	22701,5	8711,3	3046,0	172378,0	164097,0	4279,7	2174,4	89,0
1998	22600,1	8905,8	2993,0	168545,7	162645,9	4298,6	2186,4	89,0
1999	22471,7	9078,1	2436,2	168674,2	162957,2	4299,4	2185,1	89,0
2000	22300,7	9144,0	2413,5	169490,9	163827,0	4331,4	2144,5	91,7
2001	22217,7	9243,5	2280,5	169629,9	164089,0	4376,9	2144,5	91,7
2002	22078,0	9285,2	2282,0	169678,5	164245,4	4341,1	2119,8	91,7
2003	22051,0	9301,7	2241,0	169738,9	164633,4	4378,7	2109,5	95,0
2004	21990,2	9370,4	2253,2	169447,1	164772,2	4431,4	2071,9	99,1
2005	21980,4	9383,8	2191,2	169322,8	164956,7	4418,3	2069,2	101,5
2006	21870,4	9556,8	2151,7	169104,2	165155,0	4431,5	2047,8	101,5
2007	21852,2	9647,5	2175,7	169421,6	165611,2	4459,8	2000,0	101,5
2008	21654,7	9727,9	2165,8	169501,6	165799,9	4447,2	1983,1	102,6
2009	21657,5	9732,7	2150,2	169494,9	165820,0	4465,8	1982,3	102,6
2010	21684,2	9853,7	2184,7	169496,2	165843,6	4437,1	1980,5	108,4
2011	21644,4	10067,2	2144,7	169636,8	166024,6	4435,5	1955,0	109,9
2012	21619,4	10242,2	2125,7	169693,9	166095,1	4398,6	1939,5	110,8
2013	21604,9	10237,5	2120,7	169648,5	166084,9	4379,0	1914,6	112,3
2014 ³	20948,1	9975,5	1613,1	163027,6	159463,2	3567,9	1803,0	112,3
2015 ³	20954,2	9974,5	1562,6	163024,2	159447,1	3350,8	1584,1	112,3
2016 ³	20951,8	9926,4	1569,4	163033,0	159462,1	3293,7	1573,8	113,4

¹ За даними ПАТ "Укрзалізниця". ² За даними Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор). ³ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

У роботі здійснено аналіз обсягових показників за видами транспорту (табл. 2.2), що засвідчив значне зменшення потужностей. Зокрема, обсяг перевезення морським транспортом зменшився більше ніж удесятеро, річкового – у дванадцять разів, автомобільного більше ніж учетверо, авіаційного – утричі, трубопровідного – у 2,5 разів, залізничного – майже утричі також. Все це свідчить про необхідність покращання рухомого складу, оновлення транспортної інфраструктури.

Таблиця 2.1. Аналіз основних показників відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис тон

	залізничний : відправленн я ¹	залізнични й: перевезенн я ¹	морські й	річкові й	автомобільні й ²	авіаційні й ³	трубопровідні й
1980	981079,0		47061,0	51340,6	4391508,0	268,0	207359,4
1981	982698,0		47494,4	52865,0	4474519,0	270,2	
1982	982783,0		48422,8	54083,9	4825999,0	272,0	
1983	1009364,0		53626,7	54819,9	4792335,0	281,9	
1984	1027576,0		55773,0	55666,3	4740675,0	285,2	
1985	1023820,0		56485,9	56687,9	4727019,0	273,1	253319,0
1986	1042552,0		59868,2	58550,4	4856440,0	267,1	
1987	1029409,0		59319,7	60780,8	4832313,3	252,8	
1988	1037648,0		60475,6	62560,3	4856872,0	232,8	
1989	1017347,0		57784,0	67353,7	4831944,9	214,2	
1990	974253,0		53253,3	65728,1	4896319,1	167,3	295887,4
1991	850666,0		44002,2	60165,1	4803842,8	134,1	270181,8
1992	749217,0		33944,1	40758,2	3703539,0	55,0	264304,0
1993	534868,1		28822,0	25439,5	2810917,0	15,0	250522,3
1994	407683,0		25635,4	19881,0	1868918,7	15,9	244102,7
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1
2014 ⁴	325171,0	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015 ⁴	294301,2	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016 ⁴	292104,7	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2

¹ За даними ПАТ "Укрзалізниця". ² З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями. ³ З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби

України. ⁴Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Проведений аналіз основних показників перевезення пасажирів впродовж 1980-2016 років за видами транспорту загального користування в Україні, продемонстрував також зменшення чисельності перевезених пасажирів (табл. 2.3). Наприклад, залізничним транспортом число перевезених осіб скоротилося удвічі, морським і річковим – понад 50 разів, авомобільним – у чотири рази, авіаційним – у 1,5 разів.

Таблиця 2.3. Аналіз основних показників перевезення пасажирів за видами транспорту загального користування в Україні, млн осіб

Роки	залізничний ¹	морський	річковий	автомобільний (автобуси) ²	авіаційний ³
1980	648,8	28,5	24,8	7801,1	12,5
1981	653,2	30,7	27,5	7794,8	12,7
1982	656,5	29,4	26,6	7874,1	12,7
1983	668,3	29,7	26,8	7876,2	12,7
1984	687,6	29,3	24,9	7998,7	12,8
1985	695,2	28,7	23,8	8076,8	12,6
1986	734,2	28,7	21,0	8230,4	12,8
1987	717,5	27,6	18,7	8383,8	12,7
1988	711,1	27,9	20,3	8552,8	13,1
1989	704,1	26,5	20,2	8382,9	14,3
1990	668,9	26,3	19,1	8330,5	14,8
1991	537,4	20,8	18,3	7450,3	13,9
1992	555,3	13,2	11,2	6464,9	5,1
1993	501,5	10,5	8,1	4795,6	1,9
1994	630,9	10,4	6,9	4039,9	1,6
1995	577,4	7,8	3,6	3483,2	1,9
1996	538,5	5,1	2,7	3304,6	1,7
1997	500,8	4,3	2,4	2512,2	1,5
1998	501,4	3,8	2,4	2403,4	1,2
1999	486,8	3,1	2,3	2501,7	1,1
2000	498,7	3,7	2,2	2557,5	1,2
2001	467,8	5,3	2,0	2722,0	1,3
2002	464,8	5,4	2,2	3069,1	1,8
2003	476,7	6,9	2,2	3297,5	2,3
2004	452,2	9,6	2,1	3720,3	3,3
2005	445,5	11,3	2,2	3836,5	3,8
2006	448,4	10,9	2,0	3987,9	4,4
2007	447,1	7,7	1,8	4173,0	4,9
2008	445,5	7,3	1,5	4369,1	6,2
2009	425,9	6,2	1,5	4014,0	5,1

2010	427,2	6,6	0,985	3726,3	6,1
2011	429,8	7,1	0,962	3611,8	7,5
2012	429,1	5,9	0,722	3450,1	8,1
2013	425,2	6,6	0,631	3343,6	8,1
2014⁴	389,3	0,029	0,565	2913,3	6,5
2015⁴	389,8	0,026	0,551	2250,3	6,3
2016⁴	389,1	0,030	0,449	2024,9	8,3

¹ За даними ПАТ "Укрзалізниця". ² З 2000р. – з урахуванням перевезень пасажирів підприємцями малого бізнесу – юридичними і фізичними особами. ³ З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби України. ⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Як засвідчив проведений аналіз статистичних даних, число дорожньо-транспортних пригод впродовж досліджуваного періоду 1983-2019 років значно зменшилося, так само зменшилася кількість поранених і загиблих осіб (табл. 2.4).

Таблиця 2.4. Статистичне дослідження дорожньо-транспортних пригод в Україні, 1993-2016 рр.

Роки	Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях, одиниць ^{1,2}	у тому числі зі смертельним наслідком	Потерпілі у дорожньо- транспортних пригодах, осіб ¹	з них	
				загинуло	поранено
1983	40779	6569	47395	7141	40254
1984	40707	6261	47527	6905	40622
1985	38323	5686	46265	6266	39999
1986	37853	5566	45925	6179	39746
1987	37736	...	45888	6177	39711
1988	40222	6315	49548	7087	42461
1989	47966	7993	59406	8854	50552
1990	50908	8663	63067	9616	53451
1991	48081	8133	58822	8975	49847
1992	46615	7751	57585	8596	48989
1993	40759	6775	50915	7462	43453
1994	42252	6777	53441	7560	45881
1995	43152	6759	54473	7530	46943
1996	40088	5961	50732	6631	44101
1997	37944	5404	47952	5988	41964
1998	36299	4955	45696	5522	40174
1999	34554	4734	43546	5269	38277
2000	33339	4717	41821	5185	36636
2001	34541	5350	44180	5984	38196
2002	34488	5426	43898	5982	37916
2003	42409	6402	54607	7149	47458
2004	45592	6198	60604	6966	53638
2005	46485	6372	63228	7229	55999

2006	49491	6599	67610	7592	60018
2007	63554	8404	88102	9574	78528
2008	51279	6764	70972	7718	63254
2009	37049	4702	51023	5348	45675
2010	31914	4223	43850	4875	38975
2011	31281	4344	43086	4908	38178
2012	30699	4507	42650	5131	37519
2013	30681	4301	42354	4833	37521
2014 ³	25854	...	36448	4439	32009
2015 ³	25493	3558	35603	4003	31600
2016 ³	26782	2984	37023	3410	33613

¹ За даними МВС України. ² Кількість дорожньо-транспортних пригод, в яких були постраждалі.

³ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

В Україні з листопада 2021 року почали перевіряти безпеку транспорту. Насамперед, патрульна поліція контролює автомобілі таксі, вантажівки й автобуси, а ось приватного транспорту наразі це не стосується. При цьому патрульні поліцейські використовують спеціалізовані автомобілі для перевірки безпеки транспорту – мобільні діагностичні станції. Правоохоронці будуть контролювати відповідність технічного стану транспорту встановленим правилам безпеки дорожнього руху.

Зокрема, поліцейські будуть: вимірювати коефіцієнт димності двигунів на дизелі; вимірювати рівень зовнішнього шуму транспорту; аналізувати викиди вихлопних газів бензинових й газобензинових двигунів; вимірювати параметри світла фар; визначати сумарний люфт рульового управління; вимірювати залишкову висоту малюнка протектора шин; перевіряти інші елементи конструкції транспортних засобів.

Перевірці підлягають вантажівки вантажопідйомністю понад 3,5 тон й причеми до них, автобуси, таксі, автомобілі, які перевозять небезпечний вантаж, окремий спеціалізований транспорт, легкові автомобілі й причеми до них, які використовують для перевезення пасажирів чи вантажів з метою отримання прибутку. Разом з тим, перевірка не стосується приватного легкового транспорту. Все це свідчить про позитивну динаміку та роботу органів державного управління у сфері безпеки і транспорту.

2.2. Діагностика основних статистичних показників діяльності Рівненського відділення Державної служби України з безпеки на транспорті в контексті стану транспортної системи України

Відомо, що Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади України, утворений 10 вересня 2014 р. Постановою Кабінету Міністрів № 442 шляхом злиття Державної інспекції зі безпеки на морському й річковому транспорті, Державної інспекції зі безпеки на наземному транспорті. Цій же Службі було підпорядковано Державну спеціальну службу транспорту [5]. Відповідно до наказу від 29 липня 2021 року № 533 структуру Держслужби зі безпеки на транспорті було оптимізовано, відповідно, було ліквідовано низку відділу й утворено нові – такі, як відділ цифрової трансформації й інформаційно-технічного забезпечення Департаменту аналітики й цифровізації, відділ роботи зі зверненнями громадян й запитами на публічну інформацію, відділ обліку й використання дозволів на міжнародні перевезення Департаменту надання адміністративних послуг на наземному транспорті, створено також центри надання адміністративних послуг Північного, Південного, Подільського, Поліського міжрегіональних управлінь Укртрансбезпеки. Нову організаційну структуру Укртрансбезпеки наведено в Додатку 1. Штатна чисельність працівників становить 613 осіб, що є істотною в межах держави.

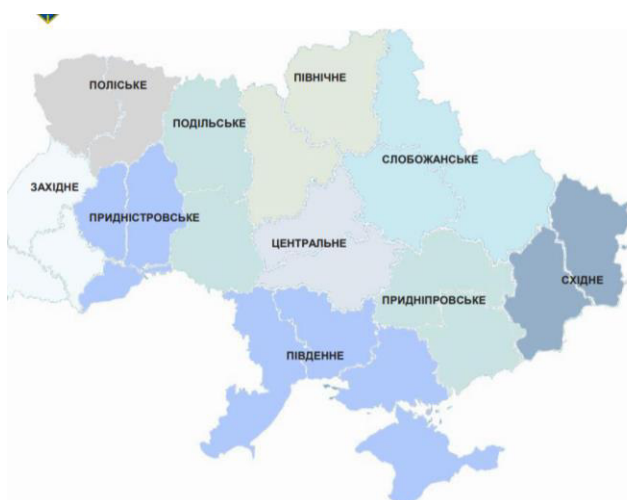
Нині Укртрансбезпека реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, залізничному, міському електричному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства). Наприклад, впродовж 2020 року завдяки роботі Укртрансбезпеки було поповнено державний бюджет України понад 172 млн. грн. (рис. 2.8). Завдяки діяльності даного органу було проведено кадрову реформу (рис. 2.9). Утворено десять регіональних управлінь. Договірна робота та закупівлі, що здійснено Укртрансбезпекою у 2020 році має позитивну динаміку д зростання, що репрезентує табл. 2.10. Проведено 88 відкритих торгів, проведені тендерні процедури закупівель з очікуваною вартістю понад 42 млн грн.



ЗУ «Про Державний бюджет України на 2020 рік»
було передбачено 137 631,6 тис. грн



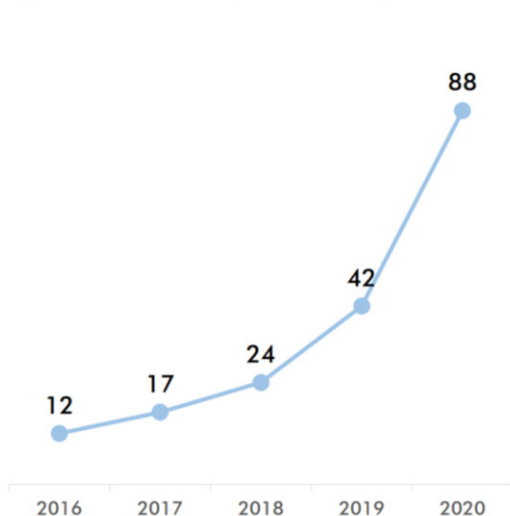
Рис. 2.8. Надходження від діяльності Укртрансбезпеки у 2020 році



- ✓ Постановою КМУ від 03.03.2020 збільшено граничну штатну чисельність працівників на **200** од.;
- ✓ **24** регіональні управління реорганізовано в **10**;
- ✓ Оптимізовано структуру та штатний розпис територіальних органів Укртрансбезпеки;
- ✓ Зменшено чисельність керівного складу територіальних органів та збільшено кількість інспекторського складу;
- ✓ Проведено добори на зайняття **212** посад державної служби категорії «Б» та «В»;
- ✓ Призначено 80 осіб. 60 осіб прийнято на посади недержавних службовців та в порядку переведення з інших державних органів на рівнозначні посади.

Рис. 2.9. Проведення реформ Укртрансбезпеки у 2020 році

Динаміка кількості проведених відкритих торгів



- ✓ У 2020 р. Проведено 88 відкритих торгів, з яких 50 – створеним у жовтні Управлінням договірної роботи та закупівель;
- ✓ Проведені тендерні процедури закупівель з очікуваною вартістю – **42 729 611,6 грн**;
- ✓ Укладено договорів на **37 851 015,3 грн**;
- ✓ Економія – **11,42%**.

Рис. 2.10. Проведення відкритих торгів Укртрансбезпекою, 2020 рік

Орган здійснює постійний державний контроль та моніторинг на автомобільному транспорті. Впродовж 2020 року було виявлено понад 80 тис порушень, перевірено понад 900 тис транспортних засобів різних видів. Накладено санкцій на порушників у сумі близько 200 млн грн (рис. 2.11).



Рис. 2.11. Фінансові санкції проти порушників, накладені Укртрансбезпекою, 2020 рік

Укртрансбезпеки надає адміністративні послуги у сфері ліцензування (рис. 2.12).



Рис. 2.12. Ліцензування діяльності різних сфер транспорту, 2020 рік

За рахунок належної організації перевезень Укртрансбезпекою було видано близько тисячі дозволів на внутрішні пасажирські перевезення, близько 9 тис дозволів на регулярні міжнародні перевезення, понад 737 тис дозволів на проїзд територією іноземних держав. Всі ці дані наведено на рис. 2.12. За рахунок проведених заходів вдалося поповнити державний бюджет на значну суму.

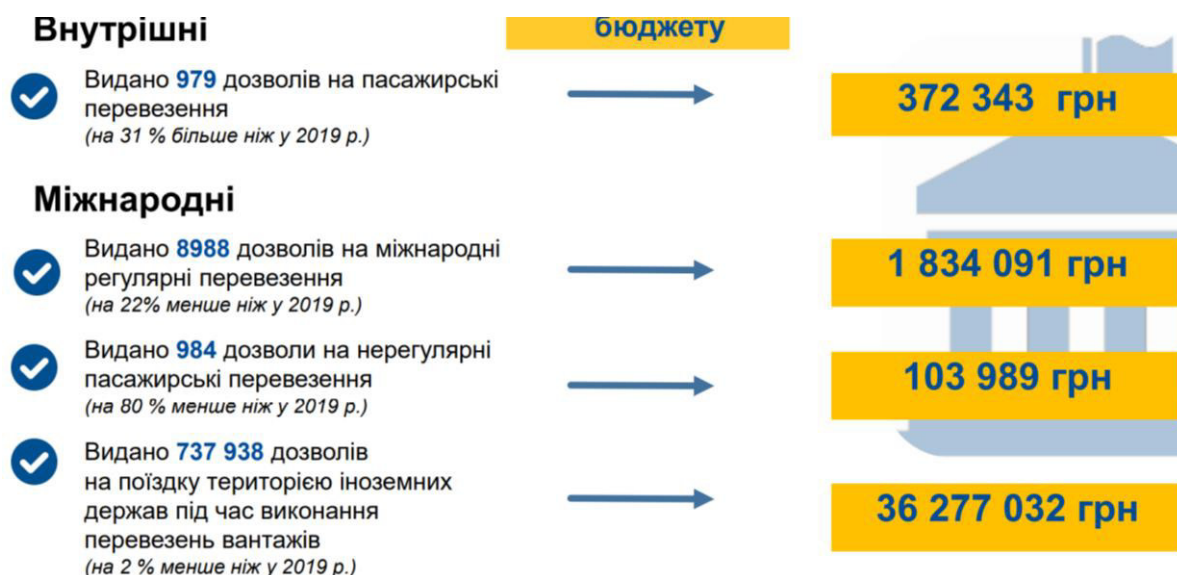


Рис. 2.12. Видача дозволів та перевезення, 2020 рік

Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 березня 2020 р. № 196-р у табл. 2.5 наведено перелік територіальних органів Укртрансбезпеки, які було реорганізовано у 2020 році.

Таблиця 2.5. Перелік територіальних органів Державної служби з безпеки на транспорті, які було реорганізовано у 2021 році

Найменування територіального органу Укртрансбезпеки, який утворюється	Найменування територіальних органів Укртрансбезпеки, які реорганізуються
Поліське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Рівненській області Управління Укртрансбезпеки у Волинській області
Західне міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Львівській області Управління Укртрансбезпеки у Закарпатській області Управління Укртрансбезпеки у Івано-Франківській області
Придністровське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Хмельницькій області Управління Укртрансбезпеки у Тернопільській області Управління Укртрансбезпеки у Чернівецькій області
Придніпровське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Дніпропетровській області Управління Укртрансбезпеки у Запорізькій області

	області
Східне міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Донецькій області Управління Укртрансбезпеки у Луганській області
Слобожанське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Харківській області Управління Укртрансбезпеки у Полтавській області Управління Укртрансбезпеки у Сумській області
Подільське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Вінницькій області Управління Укртрансбезпеки у Житомирській області
Південне міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Чорноморське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки Управління Укртрансбезпеки в Одеській області Управління Укртрансбезпеки у Миколаївській області
Центральне міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Управління Укртрансбезпеки у Черкаській області Управління Укртрансбезпеки у Кіровоградській області
Північне міжрегіональне управління Укртрансбезпеки	Київське міжрегіональне управління Укртрансбезпеки Управління Укртрансбезпеки у Чернігівській області

Інспектори управління Укртрансбезпеки у Рівненській області спільно з працівниками УПП ДПП НП в Рівненській області на стаціонарному посту на М-06 «Київ-Чоп» м. Корець, здійснювали заходи державного контролю за додержанням вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, норм й стандартів щодо організації перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, наявністю дозвільних документів на виконання

перевезень та відповідністю виду перевезень.

У листопаді 2021 було оновлено склад ДСБТ, зібрано анкети на посаду інспектора Державної служби з безпеки на транспорті. Як результат національного відбору залучено 220 нових інспекторів Державної служби України з безпеки на транспорті (ДСБТ) подано 1 824 анкети. Таким чином, загальний конкурс склав 8 осіб на місце. Лідерами за кількістю поданих стали Львівська, Одеська, Харківська та Хмельницька області, а також місто Київ. Наступним етапом добору буде проходження комп'ютерного тесту. Комп'ютерне тестування складається з 2-х частин: тесту на загальні навички, що перевіряє рівень логічного та аналітичного мислення, та тесту на знання законодавства. Набір інспекторів є ключовим етапом перезавантаження Державної служби України з безпеки на транспорті.

Отже, Рівненська область належить до Поліського міжрегіонального управління Укртрансбезпеки, що було утворено на основі прийнятого положення від 25 березня 2021 року, затверджене головою Державної служби України з безпеки на транспорті. Дане типове положення наведено у Додатку 2 до даної роботи.

2.3. Сучасні проблеми надання транспортних послуг в контексті інфраструктурного забезпечення

Варто зауважити, що існують певні проблеми надання транспортних послуг в контексті інфраструктурного забезпечення. Нагадаємо, 1 жовтня 2021, запрацював новий закон щодо посиленого ГВК та автоматичної фіксації порушень вантажних норм. За допомогою вмонтованих в дорожнє покриття датчиків, система WIM (Weight-in-Motion) дозволяє визначити вагу автомобіля. Камери фіксують швидкість, габарити й номерні знаки транспортних засобів. Дані про порушення передають та опрацьовуються до Центру обробки даних Державної служби України з безпеки на транспорті. Штрафують за перевантаження юридичного власника автомобіля або директора юридичної особи за якою зареєстровано транспортний засіб. Відповідно порушник зобов'язаний сплатити штраф впродовж 10 днів з дня отримання листа з реквізитами про оплату. У разі несплати штрафу, його стягнуть у примусовому порядку Державною виконавчою службою України. Варто зазначити,

що майже 17 млн гривень штрафів принесли Укртрансбезпеці два місяці роботи WIM-комплексів. При цьому сплачено лише трохи більше одного мільйона гривень. З 1 жовтня по 9 листопада 2021 року, інспекторами Укртрансбезпеки було складено 949 постанов про порушення, зафіксовані WIM-комплексами, на суму 16 728 000 гривень. 1 202 750 гривень штрафів вже сплачено за даних Укртрансбезпеки.

Проте існує й досьогодні низка проблем, пов'язаних із наданням транспортних послуг в контексті інфраструктурного забезпечення. Окрім економічної кризи в Україні спричиненою втратою контролю за деякими територіями зі високим індустріальним потенціалом й проблем з транзитом через Російську Федерацію, зниження вантажообігу в портах України в останні роки відбувається і через високий рівень зношеності основних фондів. Загальний рівень фізичного зношення портової інфраструктури оцінюється більш як 70 % [2; 20], що потребує інвестицій у портову галузь на суму понад 3 млрд дол. США [2; 4; 81]. Життєво необхідні структурні реформи просувають надто повільно і не завжди мають позитивні наслідки для галузі. При цьому впровадження у 2016 році норми про сплату дивідендів державними компаніями на рівні 75% [1; 8; 23; 55], до яких віднесені морські торговельні порти та Адміністрація морських портів України, значно скоротило можливості для здійснення ними капітальних інвестицій.

В умовах ринкової економіки транспортний комплекс України стане тоді конкурентноздатним, якщо адаптуватиме свою діяльність до зовнішнього середовища, вчасно вироблятиме попереджувальні заходи на вплив різних негативних чинників й вчасно використовувати можливості, надані зовнішнім середовищем.

Процеси взаємодії транспортного комплексу із зовнішнім середовищем в сучасних умовах світової економіки варіюють від жорсткої конкуренції до взаємодії суб'єктів на ринку, що передбачає встановлення партнерства й співробітництва, знаходження спільних інтересів навіть зі конкурентами в межах світової транспортно-логістичної системи. Вони охоплюють усі сфери діяльності і здійснюють їх на стадіях стратегічного і тактичного управління розвитком транспортної інфраструктури.

Сьогодні необхідна чітка стратегія розвитку транспортної інфраструктури і забезпечення безпеки на транспорті. Виходячи з цього, актуальним є завдання формування концептуальних засад щодо забезпечення економічної безпеки держави на основі управління розвитком транспортної інфраструктури зі урахуванням узгодженості інтересів, а також визначення основних напрямів реалізації розробленої концепції.

Основу концепції має складати розуміння управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави як такого, коли держава при реалізації своїх національних інтересів здійснює впровадження і вдосконалення всіх форм економічної політики, форм і методів державного регулювання економіки в сфері транспортної інфраструктури зі належним урахуванням вимог економічної безпеки держави, орієнтується, при цьому, на використання зовнішніх можливостей і запобігання розгортанню зовнішніх загроз через здійснення активної адаптації сфери транспортної інфраструктури. Таку стратегію розроблено у третьому розділі даної магістерської роботи.

Стратегічна значущість розвитку транспортної інфраструктури в країні в умовах загострення зовнішніх та внутрішніх протиріч для економічної безпеки держави, обмеження ресурсів, вимагає від держави застосування нестандартних стратегічних рішень, тобто, здійснення політики своєрідного «стрибку мавпи», що використовується, наприклад, у дослідженнях із диверсифікації структури експорту країн. Вирішенню цієї важливої проблеми у практиці сприятиме її комплексний розгляд через призму забезпечення економічної безпеки держави в сфері транспортної інфраструктури, яка, передбачає використання можливостей для її зміцнення шляхом максимальної реалізації національних інтересів, а також превентивного захисту від розгортання загроз у транспортній сфері.

Характеризуючи систему транспортної інфраструктури країни, потрібно зазначити, що вона функціонує у зовнішньому середовищі (політичному, економічному, соціальному тощо), яке динамічно змінюється. Це створює як додаткові сприятливі можливості, так й загрози для розвитку інфраструктури, що через ланцюги прямого й опосередкованого впливу відображається на покращанні

чию погіршенні стану економічної безпеки держави у сфері транспортної інфраструктури.

Особливістю сучасного внутрішнього середовища транспортної інфраструктури в Україні є її фактичний незадовільний стан і потреба значних обсягів фінансових ресурсів у відповідні інвестиційні проекти. Проте низькі інвестиційні можливості держави й місцевих бюджетів не дозволяють забезпечувати фінансування підтримки й розвитку цих об'єктів. Зазначене зумовлює потребу здійснення ретельної оцінки при виборі того, чи іншого проекту розвитку транспортної інфраструктури (за різними сценаріями), у тому числі, з урахуванням можливих наслідків їх реалізації для економічної безпеки держави.

Наприклад, внаслідок військового конфлікту на Донбасі та анексії АР Крим інфраструктурі залізниць України нанесено багатомільярдні збитки; паралізовано роботу крупних залізничних вузлів, повністю знищено залізничний вузол Дебальцеве; у АР Крим втрачено 645 км залізничного полотна [3; 4; 11; 81].

Однією із ефективних форм реалізації пасажирських перевезень має бути ліквідація субсидійності, забезпечення доступності й покращання якості залізничних транспортних послуг, що передбачає впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення (PSO, зобов'язання з громадських перевезень). Паралельно з конституційною реформою країни (децентралізація й передання регіонам повноважень щодо розпорядження фінансовими ресурсами) повинна здійснюватися робота щодо впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення залізницями відповідно до Регламенту (ЄС) 1370/2007. Урегулювання загальних питань щодо порядку визнання статусу перевезень як соціальні, особливостей укладання контракту, покладення відповідальності щодо невиконання чи зменшення обсягів соціальних перевезень потребує розроблення відповідного законопроекту спільно з Міністерством соціальної політики України. Важливим питанням лишається забезпечення доступності й покращання якості залізничних транспортних послуг, у тому числі для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. Для пасажирських перевезень мають запроваджуватися стандарти, які враховують вимоги Регламенту

(СС) № 1371/2007. Обов'язковим є також запровадження процедури контролю якості перевезень (особливо пасажирських). Окрему увагу необхідно приділити питанню доступності послуг залізничних перевезень для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

Актуальним є на транспорті удосконалення логістичних технологій й інтеграція в міжнародні транспортні системи, в тому числі: впровадження технічних стандартів інтероперабельності та системи оцінки відповідності з урахуванням норм Директиви 2008/57/СС (для цього необхідно передбачити приведення національних стандартів у відповідність із Технічними Стандартами Інтероперабельності (TSI) (у тому числі включення основних показників національних стандартів до TSI), передусім на напрямках національних мультимодальних коридорів, які входять до транс'європейської транспортної мережі TEN-T «Середземноморський коридор» (RFC № 6) та «Східний коридор» (RFC № 9)).

Сьогодні є актуальним розвиток міжнародних залізничних вантажних коридорів. Задля розвитку міжнародних залізничних вантажних коридорів, насамперед, потрібно провести аналіз стану залізничної інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів й визначити наявність вузьких місць, що можуть стати стримувальним фактором для транспортування транзитних вантажопотоків. Особливу увагу необхідно приділити питанням стратегічного планування розвитку залізничної інфраструктури в напрямку морських портів й запровадженню мультимодальних технологій.

Реалізація зазначених заходів дозволить забезпечити: для громадян – підвищення якості залізничної інфраструктури й залізничних транспортних послуг; забезпечення безпеки транспортування під час їх надання; забезпечення високих соціальних стандартів громадських послуг, підвищення якості праці залізничників; для суб'єктів підприємницької діяльності – забезпечення прозорості й недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури для користувачів різних форм власності; формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин й підвищення його конкурентоспроможності; розширення можливостей підприємницької діяльності у сфері залізничного транспорту; підвищення

інвестиційної привабливості підприємств, що обслуговують залізничну інфраструктуру. Це все дозволить для держави підвищити ефективність системи державного управління й регулювання; підвищити рівень забезпечення економічної й оборонної безпеки держави; забезпечити ефективне управління інфраструктурою залізничного транспорту та її розвитку; прискорення темпів євроінтеграції України.

Залізниці України нині стоять на порозі корінних структурних перетворень, обумовлених необхідністю формування в галузі ринкових відносин і конкурентного середовища, що потребує прийняття принципових рішень на державному рівні щодо вдосконалення структури, методів та принципів управління ними.

Починаючи з 2016 року ускладнені є транзит територію Російської Федерації у напрямку країн Центральної Азії внаслідок встановлення спеціального режиму транзиту для українських перевізників, а альтернативний інтермодальний маршрут т.зв. «Новий Шовковий шлях» (ТРАСЕКА) поки що не є привабливим для відправників та отримувачів вантажів за тарифними і часовими параметрами (рис. 2.13).

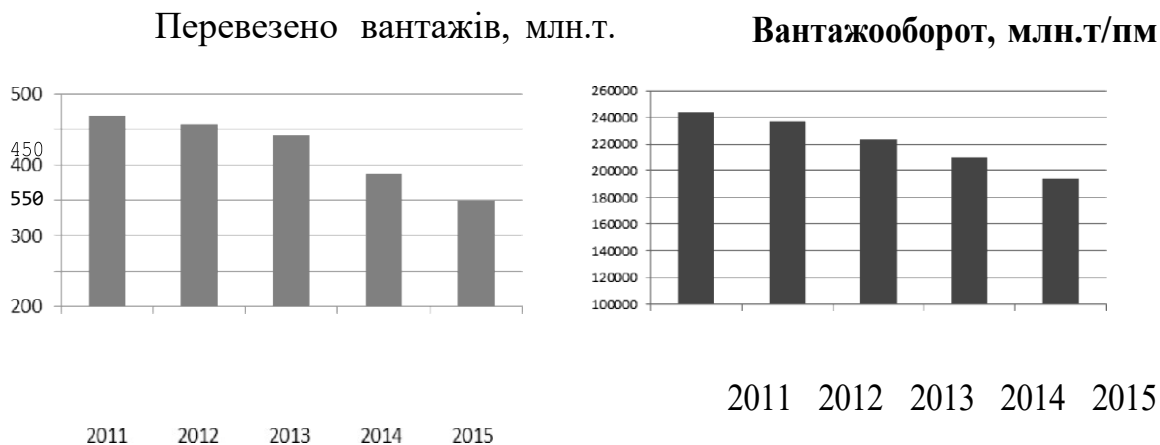


Рис. 2.13. Обсяги вантажних перевезень та вантажооборот в Україні

Джерело: складено за даними Держстату України.

Ринок залізничних перевезень залишається не лібералізованим відповідно до пакетів директив ЄС у сфері залізничного транспорту в частині допуску приватних компаній у сферу надання послуг тягового рухомого складу. В той же час проект Закону України «Про залізничний транспорт України», розроблений Кабінетом

міністрів України, який мусить створити нові рамки для учасників ринку у сфері залізничного транспорту досі не прийнято. Інституційний механізм розподілу функцій між господарськими суб'єктами (ПАТ «Укрзалізниця» та ін.), органом, що реалізує політику сфері залізничного транспорту (Міністерство інфраструктури України) та досі не утвореним незалежним органом, що формує тарифну політику (Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту) залишається не є належним чином оптимізованим.

Висновки до другого розділу

Процеси взаємодії транспортного комплексу із зовнішнім середовищем в сучасних умовах світової економіки варіюються від жорсткої конкуренції до взаємодії суб'єктів на ринку, що передбачає встановлення партнерства й співробітництва, знаходження спільних інтересів навіть з конкурентами в рамках світової транспортно-логістичної системи. Вони охоплюють усі сфери діяльності і здійснюються на стадії стратегічного і тактичного управління розвитком транспортної інфраструктури країн.

У даній магістерській роботі на основі статистичних показників досліджено стан і динаміку транспортної галузі за період 1990-2019 років, проаналізовано стан інфраструктурного забезпечення транспорту в Україні. Варто зауважити, що в цілому транспортна інфраструктура отримала задовільну оцінку. Також і оцінка рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проєктів отримала низькі значення. Тільки 8% експертів вважають його високим, тоді як, на думку 47%, він є задовільним, і ще 45% вважають його низьким. Найгіршу оцінку серед складових індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі. Переважна більшість, а саме 53% переконані, що він є низьким, ще 40% вважають його задовільним, і тільки 7% схвально оцінили рівень виконання державою транспортних стратегій.

Аналіз рівня розвитку інфраструктури у розрізі окремих транспортних галузей – залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного транспорту показав, що найбільше компанії Асоціації користуються у своїй діяльності

залізничним транспортом, на другому місці – автомобільний, на третьому – морський. Найгіршу оцінку отримав рівень розвитку залізничної інфраструктури, найкращу – авіаційний транспорт.

Аналіз сучасного стану залізничного транспорту засвідчив, що більшість респондентів оцінили загальний стан розвитку залізничного транспорту негативно – такої думки дотримується 51% експертів, ще 45% вважають, що він є задовільним і тільки 4% дали позитивну оцінку стану залізничної галузі. Серед пріоритетних реформ, необхідних для розвитку сучасної залізниці, бізнес виділив реорганізацію Укрзалізниці, відкриття ринку приватної тяги, зміну тарифної політики й упровадження законодавчої можливості для залучення приватних інвестицій в залізничну інфраструктуру загального користування.

Дослідження стану автомобільного транспорту показало, що значна кількість експертів, а саме 63% вважають, що поточний стан розвитку автомобільного транспорту є задовільним, 35% – негативним, і тільки 2% – добрим. Задля покращання ситуації у дорожній інфраструктурі бізнес очікує посилення габаритно-вагового контролю й відповідальності, залучення до технагляду й моніторингу будівництва доріг міжнародних незалежних гравців, застосування прозорих й недискримінаційних процедур державних закупівель. Стан авіаційного транспорту є найкращим порівняно з іншими вилами транспорту. Найбільшу кількість позитивних оцінок від експертів Асоціації отримав саме авіаційний транспорт – 33% опитаних вважають, що він є розвиненим, 50% відзначають задовільний стан галузі і ще 17% стверджують, що він є незадовільним. Найбільш очікувані реформи й зміни – розвиток аеропорту «Бориспіль» у вигляді міжнародного хабу, запровадження державної допомоги українським авіаперевізникам, передача аеропортів приватному сектору на умовах державно-приватного партнерства чи концесії.

Переважна більшість респондентів, оцінюючи стан морського транспорту, зокрема 73% дали йому задовільну оцінку, ще 21% – негативну і тільки 6% – позитивну. Головні реформи й зміни у цій галузі, на які очікує бізнес, – це зниження портових зборів і відрахувань чистого прибутку АМПУ до державного бюджету, створення незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне

регулювання у сфері транспорту, систематизація послуг, які надаються АМПУ. При оцінюванні рівня розвитку річкового транспорту жоден з респондентів не дав йому позитивну оцінку, втім переважна більшість відзначила його як задовільний – 76%, і ще 24% вважають його негативним. Аби прискорити розвиток галузі бізнес пропонує забезпечити державну підтримку публічної інфраструктури й суднобудівної галузі, створити Державний фонд ВВШ у складі спеціального фонду державного бюджету, сформувати умови й дієві механізми задля залучення приватних інвестицій в публічну інфраструктуру.

Як показало дослідження, впродовж 1980-2019 років, загальна експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування (у двоколіїному обчисленні), збільшилася втричі, довжина усіх інших шляхів сполучення залишилася приблизно на тому ж рівні. Зокрема, експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколіїному обчисленні) зменшилася майже удвічі у 2020 році порівняно із 1980 роком. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування зменшена утричі – з 4,9 тис. км² у 1980 році до 1,6 тис. км².

У роботі здійснено аналіз обсягових показників за видами транспорту, що засвідчив значне зменшення потужностей. Зокрема, обсяг перевезення морським транспортом зменшився більше ніж удесятеро, річкового – у дванадцять разів, автомобільного більше ніж учетверо, авіаційного – утричі, трубопровідного - у 2,5 разів, залізничного – майже утричі також. Все це свідчить про необхідність покращання рухомого складу, оновлення транспортної інфраструктури. Проведений аналіз основних показників перевезення пасажирів впродовж 1980-2016 років за видами транспорту загального користування в Україні, продемонстрував також зменшення чисельності перевезених пасажирів. Наприклад, залізничним транспортом число перевезених осіб скоротилося удвічі, морським і річковим – понад 50 разів, авомобільним – у чотири рази, авіаційним – у 1,5 разів. Як засвідчив проведений аналіз статистичних даних, число дорожньо-транспортних пригод впродовж досліджуваного періоду 1983-2019 років значно зменшилося, так само зменшилася кількість поранених і загиблих осіб.

Однією із ефективних форм реалізації пасажирських перевезень має бути ліквідація субсидійності, забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг, що передбачає впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ НАДАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

3.1. Формування стратегічних напрямів застосування механізмів державного управління безпекою транспортної галузі

Транспортна інфраструктура є рушійною силою національної економіки, яка дозволяє Україні реалізувати свої економічні інтереси. Швидке, вчасне, надійне і безпечне перевезення вантажів й пасажирів має стратегічне значення. *Налагоджена* система мультимодальних перевезень дозволить знизити витрати, вдосконалити ефективність транспортних послуг згідно європейських стандартів. Транспортна інфраструктура України має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти й річкові термінали, аеропорти й мережу авіаційних сполучень, мережу маршрутів громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій та вантажних митних терміналів.

В Чорноморському і Азовському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн тонн на рік. Територією України простягається 1 562,6 тис. км судноплавних водних шляхів. Функціонує розгалужена мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що поєднують Україну зі країнами-партнерами Чорноморського регіону. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 643 км. Залізнична мережа України є однією зі найбільших у Європі й налічує близько 19 790 км, з яких 9 354,8 км (47,3%) електрифіковані. У країні є диференційована мережа авіаційних сполучень.

Оскільки транспортна інфраструктура є важливою частиною інфраструктури економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так й експортних і імпорتنих й транзитних перевезень вантажів і пасажирів, вона є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики. Покращання якості транспортної інфраструктури дозволить підвищити рівень надання транспортних послуг, стимулює український експорт і сприяє розвитку внутрішньої торгівлі. За оцінкою експертів, потенційна вигода (пряма й непряма) від інвестицій у галузь транспорту для економіки України становить щорічно близько 8-10 млрд дол. США.

Україна має сформувати власну стратегію щодо місця, ролі й напрямів розвитку національної транспортної інфраструктури на європейському просторі, яка дозволить належно забезпечити потреби економіки і населення у перевезеннях, використати переваги географічного положення, розкрити транзитний потенціал в умовах сучасних військових викликів і загроз. Така нова стратегія розвитку транспортної інфраструктури України повинна визначити напрями забезпечення покращення якості надання транспортних послуг, передбачити наближення рівня їх надання до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки транспортних перевезень, врахувати необхідність децентралізації, запровадити принципи корпоративного управління у державному секторі економіки.

Потрібно аби стратегія врахувала темпи майбутнього росту і зміну попиту на транспортні послуги, сприяла економічному розвитку, підвищенню якості життя населення і ефективному використанню ресурсів.

Така стратегія має відповідати положенням Угоди про асоціацію між Україною, і Європейським Союзом, а також Стратегії сталого розвитку. Стратегія має відповідати комплексному баченню глобальних пріоритетів трансмодальної політики і визначити напрями розвитку транспортної інфраструктури. Очевидно, стратегія повинна враховувати загрози, що виникли в Україні після початку гібридної війни.

Загальна мета стратегії має полягати у визначенні концептуальних засад формування і реалізації державної політики в сфері розвитку транспортної інфраструктури задля створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях і покращання умов ведення бізнесу задля стійкого економічного й соціального розвитку країн. Задля досягнення цієї мети треба реалізувати стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками:

1. Впровадження системи ефективного державного управління в сферу розвитку транспорту. Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною і Європейським Союзом, необхідне впровадження нових принципів

формування й координації державної політики в галузі транспорту, створення умов задля забезпечення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади [2; 6; 38; 60]. Крім того, посилення взаємодії державного і приватного секторів, органів державної влади й органів місцевого самоврядування, запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики, може забезпечити міцну основу сталого розвитку транспортної інфраструктури галузі України.

2. Удосконалення нормативно-правового регулювання з питань формування системи ефективного управління розвитком транспортної інфраструктури. Продовження гармонізації законодавства України до норм правової системи ЄС в галузі транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, і Європейським Союзом, Європейським співтовариством. Для цього потрібно здійснити: зміцнення інституціональної спроможності органів державної влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання розвитком транспортної інфраструктури та виконують заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті; впровадження нового підходу до ліцензування перевізників, щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу; створення нової організаційно-правової й економічної моделі управління залізничною інфраструктурою, зокрема утворення центрального органу виконавчої влади, який виконуватиме функції регуляторного органу у сфері залізничного транспорту, тощо.

3. Впровадження програм зміцнення потенціалу органів державної влади у сфері транспортної інфраструктури шляхом підвищення професійного потенціалу та продуктивності праці (система підготовки й розвитку персоналу), забезпечення прозорості під час прийняття управлінських рішень в сфері розвитку транспортної інфраструктури, зокрема, шляхом впровадження структур корпоративного управління (наглядові ради та інші) на підприємствах державного сектору економіки, систем управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу діяльності; забезпечення прозорості публічних закупівель; впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів й інших заходів із запобігання та протидії корупції в сфері транспортної інфраструктури.

4. Удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг. Впровадження прозорих і ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення вантажів має здійснюватися шляхом: розроблення й затвердження методики нарахування портових зборів, перегляду їх розміру, що забезпечить відшкодування витрат на утримання і сталий розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури; проведення реформи тарифного регулювання у сфері надання послуг залізничного транспорту згідно європейського права; формування гнучкої системи тарифоутворення, яка давала би змогу вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг. На сьогодні, рівень якості транспортної інфраструктури України не відповідає сучасним вимогам щодо надання якісних послуг пасажирських і вантажних перевезень, обсягу споживання енергії та впливу на навколишнє природне середовище. Тому для максимального використання географічного положення України як транзитної країни необхідно терміново вжити заходів, зокрема, в частині забезпечення організації вантажних перевезень між країнами Європи, Азії та Сходу.

5. Покращання якості транспортної інфраструктури, що дозволить отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенційних можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень. З огляду на швидкий розвиток міжрегіональної транспортної, торговельної й інформаційної інфраструктури набуває великого значення використання науково-технічного потенціалу України. Сучасний розвиток транспортної інфраструктури країни має враховувати не тільки необхідність адаптації до європейських стандартів технічних умов, принципів управління тощо, а й те, що інновації й втілення високих технологій мають вирішальне значення під час формування нової моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Розв'язання проблем буде досягнуто в рамках реалізації таких цілей: усунення адміністративних і технічних бар'єрів, впровадження комплексного підходу до розвитку всіх видів транспортної інфраструктури, зокрема, мережі автомобільних доріг і залізничних колій пропорційно до розвитку морських портів і оновлення стратегічних об'єктів портової інфраструктури; модернізація системи

транспортної інфраструктури з урахуванням прогнозування потенційних вантажних і пасажирських потоків; удосконалення умов організації мультимодальних перевезень, шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та впровадження прогресивних схем транзитних перевезень.

6. Здійснити розвиток залізничної інфраструктури шляхом: лібералізації ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; забезпечення інтероперабельності; продовження поетапної модернізації і подальшого розвитку залізничної мережі, забезпечення сумісності з TEN-T і регіональними залізничними мережами ЄС. Розвиток авіаційної інфраструктури здійснюватиметься шляхом: гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС відповідно до положень Угоди про Спільний авіаційний простір, спрощення процедури впровадження актів законодавства ЄС в національне законодавство України у сфері авіаційної інфраструктури.

7. Розвиток автодорожньої інфраструктури забезпечити за рахунок таких заходів: збільшення обсягів дорожньо-будівельних робіт, забезпечення коротко-середньо- та довгострокового планування виконання дорожньо-будівельних робіт; стимулювання переходу вантажних перевезень від автомобільного на залізничний та водний транспорт через введення плати з вантажних транспортних засобів відповідно до Директиви ЄС 1999/62; створення конкурентного середовища для виконавців дорожньо-будівельних і ремонтних робіт; реструктуризації державних компаній задля комерціалізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості й ефективності управління; посилення відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів; визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством й системи моніторингу їх виконання; розбудови мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди про працю та відпочинок екіпажів колісних транспортних засобів та регламентів.

8. Забезпечення сталого фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування транспорту призвело до масштабного зносу основних фондів транспортної інфраструктури. Державне фінансування оновлення і технічного обслуговування автомобільних доріг загального користування є недостатнім (лише 16,5% загальної потреби) порівняно з поточними потребами дорожнього господарства. Потреби дорожнього господарства становлять 40 млрд грн на рік. Державний дорожній фонд України, утворений Законом України в листопаді 2016 року, розпочав повноцінно функціонувати з 1 січня 2018 року. Загальна потреба коштів ПАТ «Укрзалізниця» на розвиток інфраструктури залізничного транспорту становить 196,7 млрд грн. На реалізацію інвестиційних проектів у розвиток морської інфраструктури надалі планується залучити понад 1,2 млрд дол. США. Транспортна інфраструктура в Україні потребує понад 30 млрд євро інвестицій для забезпечення ефективності безпеки й обслуговування зростаючого попиту на транспортні послуги. Більша частина коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх ресурсів, переважно від міжнародних фінансових інститутів, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства.

9. Необхідно затвердження та реалізація Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху й безпеки об'єктів транспортної інфраструктури, що є важливим напрямом стратегії розвитку транспорту. Серед основних заходів в цьому напрямі варто виділити такі, як покращання пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, розвитку велосипедної інфраструктури; визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури і реалізація інженерних заходів щодо покращання показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів; впровадження новітніх технологій авіаційної безпеки, зокрема сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів; запровадження аудиту безпеки доріг згідно з Директивою 2008/96/ЄС та перевірки показників

безпеки усіх інфраструктурних проєктів згідно з критеріями Додатка 2 до Директиви 2008/96/СС; визначення суб'єктів, відповідальних за здійснення аварійно-рятувальних заходів, заходів зі ліквідації розливів нафтопродуктів і інших наслідків забруднюючих речовин у зоні відповідальності України.

10. Забезпечення доступності транспортної інфраструктури й послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та обмеженою рухливістю, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування; запровадження механізму організації надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів відповідно до Регламенту СС 1370/2007; запровадження стратегічного транспортного планування в містах, приміських і міських районах як складової частини їх стратегічного планування; використання нових технологій й інтелектуальних транспортних систем для покращання транспортної інфраструктури задля підвищення якості надання транспортних послуг, систем обліку наданих послуг, впровадження електронної і інтегрованої автоматичної системи збору плати за проїзд; створення ефективних економічно обґрунтованих моделей розвитку інфраструктури для надання послуг пасажирських перевезень між регіонами і в сільській місцевості; розвитку мережі інфраструктури для швидкісних пасажирських залізничних перевезень; забезпечення доступності інфраструктури для внутрішніх пасажирських перевезень авіаційним та водним транспортом.

Отже, розвиток сучасної транспортної інфраструктури за умов добросовісної ринкової конкуренції, розвитку і координації між різними видами транспорту, разом із впровадженням ефективної системи управління, забезпечать основу для розвитку і належного функціонального зростання національної транспортної системи відповідно до національних економічних інтересів України.

3.2.Перспективи удосконалення інфраструктурного забезпечення сфери надання транспортних послуг на основі підвищення рівня транспортної безпеки й інновацій

Відповідно до нової моделі державного управління залізничним транспортом й враховуючи вимоги європейського законодавства, функції з державного управління залізничним транспортом мають покладатися на Міністерство інфраструктури України, яке формує державну політику й забезпечує розроблення законодавчих і нормативних актів, частково управляє корпоративними правами публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця», здійснює координацію замовлень соціальних перевезень пасажирів та ін.

Державне агентство залізничного транспорту, яке реалізуватиме державну політику, регулюватиме ринок послуг й контролюватиме рівноправний доступ до інфраструктури, вестиме реєстр операторів інфраструктури, перевізників та операторів рухомого складу, а також здійснюватиме ліцензування залізничних підприємств. Національна комісія регулювання транспорту, яка має функціонувати як незалежний регулятор, виконуватиме функції з державного регулювання цін на монопольні послуги залізничного транспорту, погоджуватиме інвестиційні програми.

Істотна роль відводиться Державній службі з безпеки на транспорті. Це є державний орган, який забезпечить державний нагляд за безпекою руху (видача сертифікатів, ліцензування машиністів, авторизація операторів інфраструктури тощо). Для розслідування інцидентів на залізничному транспорті, відповідно до Директиви СС 2004/49/СС, передбачено утворити Комісію з розслідування аварій.

ПАТ «Укрзалізниця» розпочало господарську діяльність з грудня 2015 р.: затверджено статут підприємства й сформовано нові органи управління (наглядова рада, правління). Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб. Відповідно змінили свій статус більше 40 підприємств, які раніше були окремими юридичними особами, на філії, що працюють у структурі ПАТ «Укрзалізниця».

Корпоратизація, як модель інституційного ДПП, може стати альтернативою приватизації державного майна, забезпечивши і комерціалізацію державних підприємств, і врахування публічних інтересів у процесі їх діяльності, і залучення приватних інвестицій, і спільне (за участю державного й приватного партнерів) управління проектами ДПП. Зазначена обставина свідчить на користь запровадження такої форми та моделі ДПП в Україні.

Проте інновації на транспорті також повинні бути запроваджені, як одна із форм поліпшення системи державного управління. Це стосується, насамперед, створення транспортної СМАРТ-інфраструктури в умовах розвитку інформаційної економіки. Адже домінуючою тенденцією світового економічного розвитку є формування саме інформаційної економіки. Під впливом інформаційної економіки змінюється значення інститутів, форм їхніх взаємозв'язків, рушійних сил економіки, значення факторів виробництва та їх використання.

За оцінками експертів, впродовж найближчих кількох років, обсяги електронної комерції у світі зростуть до 4 трлн дол. США. Електронна комерція змінила очікування споживачів та бізнесу щодо швидкості доставки: сьогодні постачання на замовлення є конкурентною перевагою. Еволюція логістики «на вимогу споживача» має істотний вплив на транспортно-логістичне обслуговування. За експертними оцінками, до 2050 року обсяги вантажообігу світового вантажного транспорту зростатимуть більш ніж у 4 рази, обсяги експрес-доставки пріоритетних вантажів до 2025 року складатимуть 516 млрд дол. США. Попит на авіап перевезення (як способу доставки для пріоритетних вантажів) впродовж наступних 20 років зросте удвічі. Це збільшення обумовлює необхідність максимального використання діючої транспортної інфраструктури та її оновлення на інноваційних засадах.

Одним з таких прикладів у світі для забезпечення стійкої, швидкої і ефективної доставки пасажирів й вантажів є застосування Гіперлуп (з англ. «гіперпетля»). Це є проект різновиду вакуумного потягу, що вперше був запропонований американськими інженерами Джеймсом Пауелом (James R. Powell) та Кордоном Денбі (Gordon Danby) [16; 81]. Система Гіперлуп використовує магніти й турбіни, які запускають капсули на магнітній подушці, для руху зі величезною

швидкістю вакуумними трубами.

Розвинені країни найчастіше зустрічаються із проблемою підтримки функціональності застарілої інфраструктури, від якої неможливо відмовитися в силу вартісних, територіальних та інших міркувань. У таких країнах способи застосування технологій смарт-міста можуть бути спрямовані насамперед на сприяння оптимальної експлуатації наявних об'єктів інфраструктури і на моніторинг функціонування старих ресурсів такого роду. Однак в країнах, що розвиваються, так і розвинених країнах основний аргумент на користь застосування об'єктів смарт-інфраструктури повинен полягати в тому, щоб вони відповідали потребам суспільства в галузі сталого розвитку.

Смарт-інфраструктура міста є основою для всіх основних аспектів проживання в ньому, включаючи раціональну поведінку населення, раціональну мобільність, раціональну економіку, раціональний спосіб життя, раціональне управління і раціональне користування навколишнім середовищем. Основною характерною рисою, що лежить в основі більшості зазначених компонентів, є їх взаємопов'язаність і генерування даних, які можна раціонально використовувати в цілях забезпечення оптимального ресурсоспоживання і підвищення результативності [17; 28].

В Україні розбудова SMART-інфраструктури міст впевнено робить перші кроки: реалізують окремі проекти Smart City з ініціативи держави й бізнесу: оплата проїзду картами в метро, трамваї і фунікулери Києва, GPS-маячки в громадському транспорті, електронна черга в поліклініки столиці і інші речі. Влада інших українських міст теж «відкриває» простір для впровадження окремих Smart City проектів: у Львові, Одесі та області, Дніпрі, Сумах, інших населених пунктах. На Західній Україні ПРООН фінансує проекти з «діджіталізації» населених пунктів (Калуш, Івано-Франківськ, Тернопіль та інші).

За інформацією Міністерства інфраструктури України, на сьогодні, можуть бути доступними такі компоненти SMART- інфраструктури в Україні:

- *E-services* (використання інформаційних та комунікаційних технологій в різних областях): надання адміністративних послуг; обговорення нормативно-

правових актів та інше. Перевагами надання електронних послуг є: зручність отримання електронні послуги; доступність і прозорість правил їх надання; відсутність черг - економія часу заявника; зручні форми електронних заяв; широка і динамічна сфера надання електронних послуг; можливість контролювати хід виконання електронних послуг; забезпечення високого ступеню інформаційної безпеки персональних даних заявника на порталах послуг; прозорість діяльності держави; підвищення доступності послуг та відкритості державних даних (активність залучення громадян до діяльності держави зі скороченням їх часових і фінансових витрат);

- *E-квиток* - створення системи єдиного вікна продажу квитків на будь-який вид транспорту із можливістю комбінування видів транспорту. Переваги електронного квитка полягають у безконтактній купівлі квитка, що зменшує ризик зараження ковід, заощадження часу при придбанні квитка за допомогою Інтернет; можливість вибрати комбіновані маршрути з різних видів транспорту; зберігання квитка в електронному вигляді в базі даних, що захищає від втрати, викрадення, або відсутності паперового квитка; можливість придбати квиток для інших осіб, які перебувають в іншому місті або з інших причин не мають можливості самостійно придбати квиток, їм залишиться тільки прийти на реєстрацію.

- *Open budget* - створення умов для задоволення потреб громадян в інформації про використання коштів державного та місцевих бюджетів Міністерством інфраструктури України й державними підприємствами, які знаходяться у сфері управління Міністерства. Принципи функціонування відкритого бюджету: актуальність і достовірність інформації; інтеграція з геоінформаційними системами для зручності пошуку і сприйняття інформації, що надається; інтерактивний доступ до порталу незалежно від територіальної віддаленості; зручність роботи, що забезпечується постійними поліпшеннями ергономічних характеристик порталу. Перевагами відкритого бюджету є: формування єдиного відкритого інформаційного простору в сфері управління фінансами підприємств та економікою в частині (фінансового стану, обсягів і джерел надходжень до бюджету; визначення основних пріоритетів і напрямів витрат з бюджету; боргових зобов'язань підприємств);

створення позитивного образу та репутації органів державної влади і місцевого самоврядування; протидія корупції; підвищення інвестиційної привабливості підприємств.

- Open data - автоматичне висвітлення реєстрів відкритих даних які наповнюють та ведуть державні транспортні підприємства;

- Створення ситуаційного центру Мінінфраструктури України, що забезпечить контроль виконання покладених на Міністерство функцій в реальному часі, зокрема: звернення до екстрених оперативних служб на зразок «єдиного вікна»; скорочення часу реагування екстрених оперативних служб на звернення населення; передачу геоінформаційних даних для направлення найближчої бригади екстрених оперативних служб; інформування та оповіщення громадян про надзвичайні ситуації на транспорті, об'єктах транспортної інфраструктури і в місцях скупчення людей. Такий комплексний збір інформації дозволить приймати ефективні управлінські рішення і забезпечити безпеку перевезень громадян і вантажів;

- Створення онлайн-маркет плейсів за схожістю на eBay і мобільний додаток mWallet, який об'єднає в собі всі можливі фінансові сервіси, починаючи від оцифрування знижкових карт і закінчуючи P2P-перекладами, надання кожному клієнту ID post та наступних послуг: он-лайн замовлення періодичних видань; сервіс мобільних додатків для систем на iOS та Android; оплата штрафів, податків; надання страхових полісів; послуги контакт-центру; замовлення квитків (залізничних, автобус, авіа); грошові перекази; оплата послуг ЖКГ; надання державних адміністративних послуг; трекінг поштових повідомлень; основні функції особистого кабінету веб-порталу; push-повідомлення про доставку або зміни статусів обробки послуг; калькулятор послуг; пошук найближчого відділення (за місцезнаходженням);

- E-transport (авіа, залізничний, авто, водний) створення єдиної транспортної моделі, логістичних схем на різних рівнях, оптимізація в реальному часі вантажних та пасажирських перевезень, транспортних потоків. Перші кроки в цьому напрямку пов'язані із: проведенням інвентаризації, створенням системи обліку і веденням актуального «реєстру» рухомого складу; використанням в роботі актуальної

інформації про переміщення пасажирів і вантажів; прийняттям оперативної інформації про місцезнаходження рухомого складу; створенням системи аналітичної обробки сукупної інформації для оцінки витрат і комерційної ефективності виконаної роботи.

Зазначені заходи дозволять унеможливити нецільове та неефективне використання рухомого складу; створити систему екстреного реагування та сповіщення на позаштатні ситуації; створити систему оцінки ефективності якості наданих послуг. Наступні кроки передбачають: впровадження системи з оформлення імпорتنих контейнерів електронний наряд на видачу контейнера із порту; дозвіл митниці на завантаження контейнера; дозвіл на виїзд з території пункту пропуску; перехід від паперового до електронного документообігу з використанням ЕЦП; наявність затверджених технологічних схем по порту; інтеграція з системою митниці; сучасна модель реалізації системи присутність елементів відкритої архітектури з конфігурування процесів; побудова мережної й комп'ютерної інфраструктури в порту;

Подальші кроки в цьому напрямі пов'язані також із удосконаленням автоматизованих систем керування процесом управління пасажирськими перевезеннями із застосуванням інформаційних технологій, для чого необхідно: впровадити систему керування процесом управління перевезеннями та комерційною роботою; обладнати рухомий склад GPS-системами; встановити інформаційні табло на зупинках; розмістити термінали продажу квитків на зупинках; ввести геоінформаційні системи висвітлення геопросторової інформації в реальному режимі часу; сформувати мобільні аплікації – легкий й швидкий доступ до систем, можливість зворотнього зв'язку в електронному вигляді, в тому числі е-квиток, е-звернення, е-петиція та інші; хмарні обчислення і технології-забезпечення повсюдного та зручного доступу через мережу до спільного пулу обчислювальних ресурсів; кібербезпека впроваджених систем-захищеність життєвоважливих ресурсів громадян, суспільства та держави в кіберпросторі.

Потреби країни, що пов'язані з ініціативами щодо розвитку смарт-інфраструктури міст, повинні знаходити відображення в сучасній національній

політиці, що стосується НТІ та ІКТ. Облік цих потреб передбачає зміцнення сприятливої екосистеми, уможлиблює розвиток смарт-інфраструктури, включаючи людський потенціал, технологічну політику, правову основу, інституційні механізми і політику використання даних на рівні як уряду, так і трудових ресурсів.

3.3. Нова модель інфраструктурного забезпечення транспортної галузі на основі вдосконалення роботи різних видів транспорту

Класична модель планування міського транспорту доповнюється оцінкою відповідно до узгоджених критеріїв і параметрів рішення. Типовим критерієм є аналіз витрат і вигод. Такий аналіз може бути застосований після того, коли модель розподілу транспортної мережі визначить необхідну потужність (чи така спроможність є найкращою). Окрім ідентифікації етапів прогнозування й прийняття рішень (як додаткових кроків у цьому процесі), важливо зазначити, що прогнозування й прийняття рішень пронизують кожен крок процесу.

Моделі на основі активності є ще одним класом моделей, які передбачають для людей, де і коли проводять певні заходи (наприклад, робота, відпочинок, шопінг, тощо). Основна передумова моделі на основі активності, полягає в тому, що попит на поїздки походить від дій, які люди потребують чи бажають виконувати, а рішення про поїздки входять до складу рішень про планування. Подорож розглядають як один з атрибутів системи. Таким чином, модель подорожей встановлює компонент рішення щодо планування діяльності у сфері транспорту.

Моделі на основі активності пропонують інші можливості, ніж вищевказані чотириступеневі моделі, наприклад, щоб моделювати екологічні проблеми, такі як викиди й вплив забруднення повітря [3; 6; 9; 80]. Моделі на основі активності також були застосовані до прогнозування викидів [3; 8] та якості повітря [30;37]. Вони також можуть забезпечити кращу загальну оцінку впливу, а також забезпечити дезагрегування індивідуального впливу на діяльність [3; 26; 30]. Тому вони можуть бути використані для зменшення

неправильної класифікації обставин й більш точного встановлення зв'язків між впливом на здоров'я і якістю повітря [3; 40].

У формуванні політики у сфері транспорту моделі, основані на діяльності, можна використовувати для розробки стратегій, які зменшують негативний вплив на стан довкілля від діяльності транспорту, змінюючи тимчасові моделі активності або цільову спрямованість конкретних груп населення [3; 41; 42].

Проте одним з основних недоліків використання існуючих транспортних моделей на практиці є відсутність будь-яких зворотних зв'язків їх з моделями землекористування, адже шляхи й транзитні інвестиції не лише залежать від землекористування, але й формують його [78].

В сучасних умовах, коли світова економіка стає когнітивною (тобто економікою знань), продовження наукового пошуку у сфері імітаційного моделювання й прогнозування економіки отримало завдяки когнітивному підходу слабо структурованих ієрархічних систем, якими є соціально-економічні системи [1; 60]. Оскільки у зазначеному класі систем більшість методів інтелектуального аналізу даних не дають достовірних результатів через відсутність репрезентативної вибірки у процесах, які є нестаціонарними й недостатньо визначеними, це призводить до зростання впливу чинників субактивного характеру на якість рішення на усіх етапах його прийняття (аналіз ситуації, прогноз розвитку ситуації, генерація рішень, вибір кращої альтернативи). Розглянемо можливості використання когнітивного підходу до моделювання процесів розвитку транспортної інфраструктури в країні й управління цими процесами з урахуванням вимог економічної безпеки держави.

Зручним інструментом дослідження слабо структурованих, важко формалізованих завдань є когнітивна структуризація, що сприяє поглибленню розуміння проблем, визначенню суперечностей, якісному їх аналізу. Мета когнітивної структуризації полягає у формуванні та уточненні гіпотези щодо функціонування об'єкта, що досліджується. Щоб зрозуміти та проаналізувати

поведінку складної системи за допомогою когнітивного підходу, будується структурна схема причинно-наслідкових зв'язків (когнітивна карта).

Удосконалення роботи морських портів відповідно до показників їх безпеки. Відповідно до індексу ефективності логістики (ІЕЛ), що формується Світовим Банком, Україна у 2016 році зайняла 80-е місце зі 160 країн (2,74 при максимальному показнику 5), знизивши свою позицію з 61-ї у 2014 році. В умовах посилення конкуренції з боку морських портів країн Чорноморсько-Азовського й Балтійського басейнів для залучення додаткових транзитних вантажопотоків, зокрема завдяки реалізації сприятливої тарифної політики, та зниження обсягів транзитних вантажів чи до Російської Федерації, частка яких складала близько 70% від загального обсягу транзиту через порти України, обсяг транзитних вантажів скоротився втричі із 35,3 млн. тонн у 2012 році до 11,8 млн. тонн у 2017 році. Враховуючи наявну геополітичну ситуацію в регіоні, набуває актуальності розвиток комбінованих маршрутів «Європа-Азія», зокрема за Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом (ТМТМ) й «Нового Шовкового шляху» через Чорне та Каспійське моря.

За період з початку дії Закону України «Про морські порти України» в морських портах впроваджено низку дерегуляційних заходів пов'язаних із спрощенням процедури контролю й оформлення суден та вантажів. Так, час оформлення судна, в середньому, скорочено з двох годин до 20 хвилин. В країні наявні диспропорції в обсягах транспортування вантажів з морських портів різними видами транспорту: наземним транспортом перевозиться більше 96 % вантажів від загального обсягу перевезень та дуже незначна їх частина припадає на водний транспорт, зокрема внутрішні водні шляхи, потенціал яких наразі є нереалізованим. Тому в напрямі вдосконалення системи управління морськими портами в Україні потрібно втілити такі заходи:

- застосування гнучких наскрізних тарифів за послуги в морських портах разом із іншими видами транспорту задля участі у міжнародних транспортних маршрутах, інтеграція вітчизняних портів до міжнародних транспортних мереж та маршрутів, ланцюгів постачань транснаціональних корпорацій;

- імплементація положень Регламенту ЄС (ЄУ) 2017/352 щодо встановлення правових основ для надання портових послуг та загальних правил фінансової прозорості портів;
- впровадження сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кібер-загроз, які дозволяють замовникам портових послуг провести оформлення й здійснювати моніторинг вантажів, транспортних засобів з будь-якої точки світу;
- запровадження методики нарахування портових зборів, з урахуванням перегляду їх розміру відповідно до структури і напрямів вантажопотоків задля розвитку конкуренції, забезпечення привабливості морських портів для користувачів транспортних послуг;
- сприяння вільній конкуренції на ринку послуг із перевалки вантажів, буксирного флоту, бункерування, швартування, обслуговування пасажирів, збирання судових відходів та залишків вантажу, днопоглиблювальних робіт;
- впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден;
- забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання у морських портах спеціалізованих послуг суб'єктами природних монополій, а також послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;
- оновлення спеціалізованого флоту для своєчасного проведення криголамних робіт в акваторіях портів і на каналах, тощо.

Потрібний механізм залучення інвестицій у портову галузь. Проведення моніторингу та оцінки стану реалізації Стратегії здійснюється Кабінетом міністрів України, Міністерством інфраструктури України, адміністрацією морських портів України із залученням суб'єктів господарювання та місцевої влади (за згодою) в рамках діяльності Рад морських портів. Задля оцінки виконання стратегічних цілей за пріоритетними напрямками, передбачених у Стратегії, використовують основні показники ефективності (табл. 3.1).

Таблиця 3.1. Основні показники ефективності реалізації Стратегії щодо розвитку морських портів

Показник	2016 рік (базовий)	2038 рік (очікування)
Індекс ефективності логістики (LPI), Світовий банк	80	перші 40 країн
Показник якості портової інфраструктури Глобальний індекс конкурентоспроможності, World Economic Forum	3,2	> 5
Ефективність використання перевантажувальних комплексів морських портів	48 %	70-80 %
Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах	132,6 млн. тон	184-246 млн тон

Джерело: складено на основі [6; 22; 70; 78].

Актуальним питанням є створення Морської адміністрації України як напрям покращення інституційного базису безпеки морегосподарського комплексу України. Слід зазначити, що в Україні відбулась значна децентралізація повноважень в системі управління морським транспортом, що має як позитивні наслідки (залучення приватного капіталу у розвиток портової інфраструктури, початок розмежування функцій стивідорної діяльності портів від управління інфраструктурою), так і негативні: скорочення кількості одиниць флоту під прапором України й погіршення системи забезпечення безпеки судноплавства.

Розбудова національної інфраструктури річкового транспорту в аспекті економічної безпеки держави. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами є р. Дніпро - 1,205 тис. км та його протоки (р. Десна - 520 км і р. Прип'ять - 60 км), р. Дунай - 160 км та частково р. Південний Буг - 155 км). Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, і Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, взяла на себе

низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави.

Перспективами розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів в Україні мають бути такі напрями:

- гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС;
- приєднання і забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод;
- розроблення й упровадженням відповідно до міжнародних вимог технічних і технологічних регламентів і стандартів;
- забезпеченням експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), проведення планово-попереджувальних їх ремонтів.

Удосконалення системи управління автомобільними дорогами в Україні. Мережа автомобільних доріг України досить велика і охоплює всю територію країни. Уряд інвестує в розвиток основних доріг, що зв'язують основні економічні центри країни.

Проте, рівень інвестицій у регіональній дорожній мережі досить низький.

Державні дороги (автомагістралі) поділяють на чотири категорії: міжнародна (М- мережа); 8 080 км, з відгалуженнями 8 600 км; загальнодержавна (З- мережа); 4 800 км; регіональна (Р-мережа); 10000 км.

Міжнародні автомобільні дороги є дороги в Україні зі маршрутами за участю міжнародних транспортних коридорів чи автомобільні дороги, які є частиною європейської мережі (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Мережа міжнародних автомобільних доріг в Україні

Джерело. За даними Укравтодору.

Існує 23 міжнародні автомобільні дороги України, їх загальна протяжність 8080 кілометрів. Ці автомобільні дороги покривають 5% всіх автомобільних доріг в країні. Ефективне планування, проектування, будівництво і технічне утримання дорожньої інфраструктури є один зі найважливіших елементів у розвитку транспортних мереж для зростаючих потреб переміщення пасажирів і вантажів. Створення й підтримання дорожньої інфраструктури у належному стані вимагає як ефективної національної політики, так й координації дій на міжнародному рівні. Визначення інвестиційних потреб і пошук фінансових джерел для поліпшення дорожньої інфраструктури в незадовільному стані є складним завданням для Уряду України.

Сьогодні необхідно забезпечити такі заходи для удосконалення системи управління дорогами в Україні:

- впровадити аудит безпеки руху як системного, детального, технічного, незалежного процесу оцінювання інженерних рішень щодо складових

автомобільних доріг задля визначення їх впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху;

- розбудувати цифрову інфраструктуру шляхом прокладення кабельної каналізації електрозв'язку та відповідних телекомунікаційних мереж уздовж автомобільних доріг, побудувати автоматизовані системи й сервіси;
- запровадити автоматичний габаритно-ваговий контроль задля зменшення частоти й ступеню перевантаження вантажними перевізниками.

Важливим є формування державно-приватного партнерства у сфері експлуатації автодоріг. Зокрема, запропоновано напрями підвищення привабливості будівництва доріг (рис. 3.2), що створить фінансову підтримку (прямую участь держави у капіталі проектної компанії, надання різноманітних гарантій, субсидій, податкових канікул, застосування пільгового оподаткування, тимчасового звільнення від сплати податків тощо).

Підвищення привабливості інвестиційних проектів будівництва автомобільних доріг загального користування				
Техніко-економічне, юридичне обґрунтування інвестиційного проекту	Система законів/ норм щодо регламентування інвестиційної діяльності	Підвищення рівня перспектив стабільного функціонування підприємства	Забезпечення очікуваної ефективності інвестицій	Використання інноваційних рішень
Створення державою сприятливих умов для інвесторів шляхом забезпечення фінансових, законодавчих та інших державних гарантій рівного захисту прав, інтересів та майна суб'єктів інвестиційної діяльності на основі <i>державно-приватного партнерства</i>				
Інституціональна підтримка	Фінансова підтримка		Адміністративна підтримка	

Рис. 3.2. Напрями підвищення привабливості будівництва доріг в Україні

Джерело: Складено на основі праць [5; 14; 25]

Актуальності набуває необхідність вирішення проблеми вдосконалення існуючого фінансово-економічного механізму розвитку автомобільних доріг, що зараз є недостатньо ефективним і неповною мірою адаптованим до особливостей транспортної галузі України, через що зростання обсягів транспортних перевезень зростає лише за рахунок зростання інтенсивності

використання існуючих основних фондів. В Україні в цьому напрямку останнім часом зроблено важливий крок: для розвитку сучасної автодорожньої інфраструктури створено спеціалізований дорожній фонд завдяки прийнятим у 2016 році Закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» який удосконалює механізм фінансування будівництва доріг, Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» і Закону «Про внесення змін до Бюджетного кодексу щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» та залученням кредитів міжнародних фінансових організацій під державні гарантії.

Висновки до третього розділу

Стратегічними напрямками розвитку транспортної інфраструктури України визначено: впровадження ефективного державного управління в сфері розвитку транспортної інфраструктури; забезпечення відповідності транспортної інфраструктури завданням щодо надання якісних транспортних послуг й інтеграції транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі. Транспортна інфраструктура є важливою частиною інфраструктури економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так й експортних транзитних перевезень вантажів і пасажирів, є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики й забезпечення обороноздатності країни. Сучасна транспортна інфраструктура забезпечує основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи відповідно до національних економічних інтересів України.

Покращання якості транспортної інфраструктури дозволить підвищити рівень надання транспортних послуг, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішньої торгівлі. За оцінкою експертів, потенційна

вигода (пряма й непряма) від інвестицій у галузь транспорту для економіки України становить близько 8-10 млрд дол. США на рік.

Нова стратегія розвитку транспортної інфраструктури має враховувати темпи майбутнього зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяти економічному розвитку, підвищенню якості життя населення і ефективному використанню ресурсів. Стратегія повинна відповідати положенням Угоди про асоціацію між Україною і Європейським Союзом, а також Стратегії сталого розвитку. Стратегія має відповідати комплексному баченню глобальних пріоритетів трансмодальної політики і визначити напрями розвитку транспортної інфраструктури. Нарешті, стратегія має враховувати загрози економічній безпеці держави у сфері транспортної інфраструктури, що виникли в Україні після початку проти неї гібридної війни РФ.

Визначено істотний потенціал корпоратизації об'єктів транспортної інфраструктури України у зміцненні економічної безпеки держави, як інституційної форми державно-приватного партнерства, система обмежених у часі інституційних й організаційних відносин між суспільним (публічним) та приватним сектором щодо об'єктів державної (комунальної) власності, а також послуг, які надаються державою, органами місцевого врядування.

У роботі розглянуто смарт-технології міст, що стосуються досягнень НТІ та ІКТ. Облік цих потреб передбачає зміцнення сприятливої екосистеми, яка уможливить розвиток смарт-інфраструктури, включаючи людський потенціал, правову основу, технологічну політику, інституційні механізми і політику використання даних на рівні як уряду, так і трудових ресурсів.

Серед таких технологій є *E-services* (використання інформаційних та комунікаційних технологій в різних областях): надання адміністративних послуг; обговорення нормативно-правових актів; *E-квиток* - створення системи єдиного вікна продажу квитків на будь-який вид транспорту із можливістю комбінування видів транспорту; *Open budget* - створення умов для задоволення потреб громадян в інформації про використання коштів державного та місцевих бюджетів

Міністерством інфраструктури України й державними підприємствами, які знаходяться у сфері управління Міністерства; *E-transport* (авіа, залізничний, авто, водний) створення єдиної транспортної моделі, логістичних схем на різних рівнях, оптимізація в реальному часі вантажних та пасажирських перевезень, транспортних потоків; *Open data* - автоматичне висвітлення реєстрів відкритих даних які наповнюють та ведуть державні транспортні підприємства; створення ситуаційного центру Мінінфраструктури України, що забезпечить контроль виконання покладених на Міністерство функцій в реальному часі, зокрема: звернення до екстрених оперативних служб на зразок «єдиного вікна»; скорочення часу реагування екстрених оперативних служб на звернення населення; створення онлайн-маркетплейсів за схожістю на eBay і мобільний додаток mWallet, який об'єднає в собі всі можливі фінансові сервіси, починаючи від оцифрування знижкових карт і закінчуючи P₂P-перекладами, надання кожному клієнту ID post та наступних послуг: он-лайн замовлення періодичних видань; сервіс мобільних додатків для систем на iOS та Android. Зазначені заходи дозволять унеможливити нецільове та неефективне використання рухомого складу.

Запропоновано напрями підвищення привабливості будівництва доріг, що створить фінансову підтримку (пряму участь держави у капіталі проектної компанії, надання різноманітних гарантій, субсидій, податкових канікул, застосування пільгового оподаткування, тимчасового звільнення від сплати податків тощо).

У даній магістерській роботі розроблено десять стратегічних напрямів удосконалення системи державного управління транспортним комплексом: впровадження системи ефективного державного управління в сферу розвитку транспорту; удосконалення нормативно-правового регулювання з питань формування системи ефективного управління розвитком транспортної інфраструктури; впровадження програм зміцнення потенціалу органів державної влади у сфері транспортної інфраструктури шляхом підвищення професійного потенціалу й продуктивності праці; удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг; покращання якості транспортної інфраструктури, що

дозволить отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенційних можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень; здійснити розвиток залізничної інфраструктури шляхом: лібералізації ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; розвиток автодорожньої інфраструктури забезпечити; забезпечення сталого фінансування розвитку транспортної інфраструктури; затвердження й реалізація Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху й безпеки об'єктів транспортної інфраструктури, що є важливим напрямом стратегії розвитку транспорту; забезпечення доступності транспортної інфраструктури й послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з особливими потребами й обмеженою рухливістю, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування, забезпечення доступності інфраструктури для внутрішніх пасажирських перевезень водним й авіаційним транспортом.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження, у магістерській роботі здійснено аналіз основних складових системи державного управління транспортною сферою загалом, були сформовані пропозиції щодо підвищення ефективності системи державного управління транспортним комплексом в Україні, розкрито значення поняття «державне управління транспортною діяльністю», запропоновано механізм формування державного регулювання транспортних інновацій на базі смарт-технологій. Аналіз проведено на основі статистичних даних, розміщених на офіційних сайтах Держстату України, Державної служби з безпеки на транспорті. Результати проведеного дослідження дозволили сформулювати такі висновки:

1. Аналіз світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури дозволив виявити такі сучасні тенденції: передача державою функції зі створення й експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури приватному сектору із використанням різноманітних форм партнерських взаємодій держави і бізнесу; створенням сприятливих умов для діалогу держави й бізнесу у транспортно-логістичному секторі; використання переваг географічного положення України; підвищення екологічності й інклюзивності транспорту; організація управління транспортним сектором з опорою на науку і стратегічне планування; комплексне управління розвитком портової інфраструктури.

2. Сучасний стан економіки України в цілому та сучасна політика децентралізації сприяє тому, що регіони стають більш відокремленими, при цьому зростає роль суб'єктів господарювання, що актуалізує значення транспортної інфраструктури у розвитку економіки держави та її важливої ролі у забезпеченні її економічної безпеки держави. Важливість розвитку транспортної інфраструктури в контексті забезпечення економічної безпеки держави обумовлено особливим впливом транспортної інфраструктури на різні складові національної безпеки в економічній сфері: фінансову, макроекономічну, соціальну, зовнішньоекономічну.

3. В Україні сформовано потужну законодавчу базу щодо функціонування транспортної системи. Основу цього законодавства формують Закон України «Про

транспорт» від 10.11.1994, Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000, Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998, Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» від 05.02.2004, Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999, Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993. Проте, наважаючи на значну кількість нормативно-законодавчих актів, існує велика кількість проблем у галузі транспорту. Саме для вирішення таких нагальних проблем має працювати злагоджена система державного управління у сфері транспорту.

4. Основним органом державного управління у сфері безпеки на транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовує і координує Кабінет Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику зі питань безпеки на наземному транспорті. Укртрансбезпеки виявляє порушення на транспорті й активно реагує на них, фіксує кількість ДТП, координує роботу різних видів транспорту. У 2020 році значна кількість ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту, що перевозить небезпечні вантажі, в основному складали попутні зіткнення – 42%, бокові зіткнення – 32 %, наїзди та інші. Варто зазначити, що у 2020 році істотно збільшилася кількість поданих заяв та повідомлень у електронній формі за допомогою чистеми «Електронний кабінет перевізника». Укртрансбезпеки дотримується правил карантину та «червоної зони». Причому, частина адміністративних й інших послуг переведені в електронну форму. Витрати на утримання із держбюджету Укртрансбезпека уп'ятеро менші, ніж ті кошти які даний орган акумулює до бюджету, що є надзвичайно вигідним з економічної точки зору.

5. Із початком гібридної війни Російської Федерації проти України, наша держава отримала нові загрози економічній безпеці внаслідок мінування та цілеспрямованого знищення, руйнування транспортної інфраструктури Донбасу (зокрема, Міжнародного аеропорту «Донецьк» ім. Сергія Прокоф'єва, мостів і

залізничних колій), захопленням п'яти українських транспортних систем, тощо. Все це негативно позначається на роботі транспорту.

6. Сучасні тенденції світової практики розвитку транспортної інфраструктури пов'язані: з переданням функції створення й експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури в сучасних умовах приватному сектору із використанням різноманітних форм партнерських взаємодій держави і бізнесу; ініціативами щодо підвищення екологічності та інклюзивності транспорту; із організацією управління транспортним сектором з опорою на науку і стратегічне планування; якомога повним використанням переваг географічного положення країни; європейський досвід управління розвитком портової інфраструктури тощо. Участь приватного сектору у державно-приватному партнерстві на транспорті може бути представлена у різних формах, які передбачають використання як повністю державних (наприклад, контракти на управління), так й повністю приватних активів, що може бути ефективним в сучасних умовах України.

7. Рівненська область належить до Поліського міжрегіональне управління Укртрансбезпеки, що було утворено на основі прийнятого положення від 25 березня 2021 року, затверджене головою Державної служби України зі безпеки на транспорті. В роботі запропоновано науково-практичні рекомендації щодо формування нової моделі державного управління в цій сфері з урахуванням вимог європейського законодавства й особливостей управління модернізацією залізничної інфраструктури України у формі організаційного, клієнтського і технологічно-інвестиційного блоків заходів.

8. У даній магістерській роботі на основі статистичних показників досліджено стан і динаміку транспортної галузі за період 1990-2019 років, проаналізовано стан інфраструктурного забезпечення транспорту в Україні. В цілому транспортна інфраструктура отримала задовільну оцінку. Також і оцінка рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проєктів отримала низькі значення. Тільки 8% експертів вважають його високим, тоді як, на думку 47%, він є задовільним, і ще 45% вважають його низьким. Найгіршу оцінку серед складових індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі.

Переважна більшість, а саме 53% переконані, що він є низьким, ще 40% вважають його задовільним, і тільки 7% схвально оцінили рівень виконання державою транспортних стратегій.

9. Проведений аналіз рівня розвитку інфраструктури у розрізі окремих транспортних галузей – залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного транспорту показав, що найбільше компанії Асоціації користуються у своїй діяльності залізничним транспортом, на другому місці – автомобільний, на третьому – морський. Найгіршу оцінку отримав рівень розвитку залізничної інфраструктури, найкращу – авіаційний транспорт. Аналіз сучасного стану залізничного транспорту засвідчив, що більшість респондентів оцінили загальний стан розвитку залізничного транспорту негативно – такої думки дотримується 51% експертів, ще 45% вважають, що він є задовільним і тільки 4% дали позитивну оцінку стану залізничної галузі. Серед пріоритетних реформ, необхідних для розвитку сучасної залізниці, бізнес виділив реорганізацію Укрзалізниці, відкриття ринку приватної тяги, зміну тарифної політики й упровадження законодавчої можливості для залучення приватних інвестицій в залізничну інфраструктуру загального користування.

10. Дослідження стану автомобільного транспорту показало, що значна кількість експертів, а саме 63% вважають, що поточний стан розвитку автомобільного транспорту є задовільним, 35% – негативним, і тільки 2% – добрим. Задля покращання ситуації у дорожній інфраструктурі бізнес очікує посилення габаритно-вагового контролю й відповідальності, залучення до технагляду й моніторингу будівництва доріг міжнародних незалежних гравців, застосування прозорих й недискримінаційних процедур державних закупівель. Стан авіаційного транспорту є найкращим порівняно з іншими видами транспорту. Найбільшу кількість позитивних оцінок від експертів Асоціації отримав саме авіаційний транспорт – 33% опитаних вважають, що він є розвиненим, 50% відзначають задовільний стан галузі і ще 17% стверджують, що він є незадовільним. Найбільш очікувані реформи й зміни – розвиток аеропорту «Бориспіль» у вигляді міжнародного хабу, запровадження

державної допомоги українським авіаперевізникам, передача аеропортів приватному сектору на умовах державно-приватного партнерства чи концесії.

11. Стан морського транспорту переважна більшість респондентів оцінили так: 73% дали йому задовільну оцінку, ще 21% – негативну і тільки 6% – позитивну. Головні реформи й зміни у цій галузі, на які очікує бізнес, – це зниження портових зборів і відрахувань чистого прибутку до державного бюджету, створення незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, систематизація послуг, які надаються АМПУ. При оцінюванні рівня розвитку річкового транспорту жоден з респондентів не дав йому позитивну оцінку, втім переважна більшість відзначила його як задовільний – 76%, і ще 24% вважають його негативним. Аби прискорити розвиток галузі бізнес пропонує забезпечити державну підтримку публічної інфраструктури й суднобудівної галузі, створити Державний фонд ВВШ у складі спеціального фонду державного бюджету, сформувати умови й дієві механізми задля залучення приватних інвестицій в публічну інфраструктуру.

12. Як показало дослідження, впродовж 1980-2019 років, загальна експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування (у двоколіїному обчисленні), збільшилася втричі, довжина усіх інших шляхів сполучення залишилася приблизно на тому ж рівні. Зокрема, експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколіїному обчисленні) зменшилася майже удвічі у 2020 році порівняно із 1980 роком. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування зменшена утричі – з 4,9 тис. км² у 1980 році до 1,6 тис. км².

13. У роботі здійснено аналіз обсягових показників за видами транспорту, що засвідчив значне зменшення потужностей. Обсяг перевезення морським транспортом зменшився більше ніж удесятеро, річкового – у дванадцять разів, автомобільного більше ніж учетверо, авіаційного – утричі, трубопровідного у 2,5 разів, залізничного – майже утричі також. Все це свідчить про необхідність покращання рухомого складу, оновлення транспортної інфраструктури. Проведений аналіз основних показників перевезення пасажирів впродовж 1980-2016 років за

видами транспорту загального користування в Україні, продемонстрував також зменшення чисельності перевезених пасажирів. Наприклад, залізничним транспортом число перевезених осіб скоротилося удвічі, морським і річковим – понад 50 разів, авомобільним – у чотири рази, авіаційним – у 1,5 разів. Як засвідчив проведений аналіз статистичних даних, число дорожньо-транспортних пригод впродовж досліджуваного періоду 1983-2019 років значно зменшилося, так само зменшилася кількість поранених і загиблих осіб.

14. Однією із ефективних форм реалізації пасажирських перевезень має бути ліквідація субсидійності, забезпечення доступності й покращання якості залізничних транспортних послуг, що передбачає впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення. Визначено, що використання державно-приватного партнерства (ДПП) та запровадження платних доріг є інструментами підвищення інвестиційної привабливості проектів з будівництва автомобільних доріг. В роботі визначено інструменти впливу ДПП на підвищення інвестиційної привабливості проектів будівництва автомобільних доріг в Україні за напрямками: створення державою сприятливих умов для інвесторів і підвищення привабливості інвестиційних проектів будівництва автомобільних доріг загального користування.

15. Стратегічними напрямками розвитку транспортної інфраструктури України визначено: впровадження ефективного державного управління в сфері розвитку транспортної інфраструктури; забезпечення відповідності транспортної інфраструктури завданням щодо надання якісних транспортних послуг й інтеграції транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі. Транспортна інфраструктура є важливою частиною інфраструктури економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так й експортних транзитних перевезень вантажів і пасажирів, є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики й забезпечення обороноздатності країни. Сучасна транспортна інфраструктура забезпечує основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи відповідно до національних економічних інтересів України. Покращання якості транспортної інфраструктури дозволить

підвищити рівень надання транспортних послуг, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішньої торгівлі. За оцінкою експертів, потенційна вигода (пряма й непряма) від інвестицій у галузь транспорту для економіки України становить близько 8-10 млрд дол. США на рік.

16. Нова стратегія розвитку транспортної інфраструктури має враховувати темпи майбутнього зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяти економічному розвитку, підвищенню якості життя населення і ефективному використанню ресурсів. Стратегія повинна відповідати положенням Угоди про асоціацію між Україною і Європейським Союзом, а також Стратегії сталого розвитку. Стратегія має відповідати комплексному баченню глобальних пріоритетів трансмодальної політики і визначити напрями розвитку транспортної інфраструктури. Нарешті, стратегія має враховувати загрози економічній безпеці держави у сфері транспортної інфраструктури, що виникли в Україні після початку проти неї гібридної війни РФ.

17. Визначено істотний потенціал корпоратизації об'єктів транспортної інфраструктури України у зміцненні економічної безпеки держави, як інституційної форми державно-приватного партнерства, система обмежених у часі інституційних й організаційних відносин між суспільним (публічним) та приватним сектором щодо об'єктів державної (комунальної) власності, а також послуг, які надаються державою, органами місцевого врядування.

18. У роботі розглянуто смарт-технології, що стосуються досягнень НТІ та ІКТ. Облік цих потреб передбачає зміцнення сприятливої екосистеми, яка уможливить розвиток смарт-інфраструктури, включаючи людський потенціал, правову основу, технологічну політику, інституційні механізми і політику використання даних на рівні як уряду, так і трудових ресурсів. Серед таких технологій є: Open budget - створення умов для задоволення потреб громадян в інформації про використання коштів державного та місцевих бюджетів Міністерством інфраструктури України й державними підприємствами, які знаходяться у сфері управління Міністерства; E-services (використання інформаційних та комунікаційних технологій в різних областях); Е-квиток - створення системи єдиного вікна продажу квитків на будь-

який вид транспорту із можливістю комбінування видів транспорту; E-transport (авіа, залізничний, авто, водний) створення єдиної транспортної моделі, логістичних схем на різних рівнях, оптимізація в реальному часі вантажних та пасажирських перевезень, транспортних потоків; Open data - автоматичне висвітлення реєстрів відкритих даних які наповнюють та ведуть державні транспортні підприємства; створення ситуаційного центру Мінінфраструктури України, що забезпечить контроль виконання покладених на Міністерство функцій в реальному часі, зокрема: звернення до екстрених оперативних служб на зразок «єдиного вікна»; скорочення часу реагування екстрених оперативних служб на звернення населення; створення онлайн-маркетплейсів за схожістю на eBay і мобільний додаток mWallet, який об'єднає в собі всі можливі фінансові сервіси, починаючи від оцифрування знижкових карт і закінчуючи P2P-перекладами, надання кожному клієнту ID post та наступних послуг: он-лайн замовлення періодичних видань; сервіс мобільних додатків для систем на iOS та Android. Зазначені заходи дозволять унеможливити нецільове й неефективне використання рухомого складу.

19. У даній магістреській роботі розроблено десять стратегічних напрямів удосконалення системи державного управління транспортним комплексом: впровадження системи ефективного державного управління в сферу розвитку транспорту; удосконалення нормативно-правового регулювання з питань формування системи ефективного управління розвитком транспортної інфраструктури; впровадження програм зміцнення потенціалу органів державної влади у сфері транспортної інфраструктури шляхом підвищення професійного потенціалу та продуктивності праці; удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг; покращання якості транспортної інфраструктури, що дозволить отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенційних можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень; здійснити розвиток залізничної інфраструктури шляхом: лібералізації ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури й справедливої конкуренції між перевізниками; розвиток автодорожньої інфраструктури забезпечити; забезпечення сталого

фінансування розвитку транспортної інфраструктури; затвердження та реалізація Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху й безпеки об'єктів транспортної інфраструктури, що є важливим напрямом стратегії розвитку транспорту; забезпечення доступності транспортної інфраструктури й послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та обмеженою рухливістю, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування, забезпечення доступності інфраструктури для внутрішніх пасажирських перевезень авіаційним й водним транспортом.

Впровадження розробленого комплексу заходів дозволить підвищити рівень національної безпеки на транспорті в Україні, підвищити рівень інформаційних комунікацій із пасажирами на основі розвитку смарт-технологій, покращити систему державного управління галуззю транспорту в Україні на основі кращого закордонного досвіду.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Господарський кодекс України від 16.01.03 № 436- IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. №18,19-20.
2. Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 № 964-IV (в редакції від 30.11.2017) // Верховна Рада України. - [Електронний ресурс]. URL: [http:// zakon5.rada.gov.ua/laws/show/964-15](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/964-15).
3. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 № 1763-VIII //Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>.
4. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» від 17.11.2016 № 1764-VIII//Верховна Рада України. [Електроннийресурс]. URL: <http:// zakon2.rada. gov.ua/laws/show/1764-19>.
5. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1.07.2010 №2404-VI// Офіційний вісник України від 09.08.2010 2010 р., № 58, стор. 17, стаття 1988, код акту 52182/2010.
6. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 № 18 вересня 1991. Відомості Верховної Ради України від 19.11.1991 р., № 47, ст. 648.
7. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» //Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>.
8. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 № 1560- XII. Відомості Верховної Ради України від 19.11.1991 - 1991 р., № 47, ст. 646.
9. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12. 1999 №1286-XIV. Відомості Верховної Ради України від 21.01.2000 - 2000 р., № 3, ст. 21 (В редакції Закону N 891-VI від 15.01.2009, ВВР, 2009, № 25, ст. 312).
10. Закон України «Про концесію» №997-XIV від 16.07.1999. Відомості Верховної

Ради України від 15.10.1999 - 1999 р., № 41, стаття 372.

11. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709- VI із змінами, внесеними згідно із Законом № 406-VII від 04.07.2013, ВВР, 2014, № 20-21, ст.712). [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

12. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553) [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.

13. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994, №232/94-ВР. Відомості Верховної Ради України від 20.12.1994 - 1994 р., № 51, ст. 446.

14. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 696. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/derzhavna-cilova-ekonomichna-programa-rozvitku-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-na-2018-2022-roki>.

15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Затв. розпорядженням КМУ від 20.10.2010 №2174-р. Урядовий кур'єр від 22.12.2010. № 240.

16. Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг. затв. наказом Міністерства інфраструктури України та Міністерства фінансів України № 573/1019 від 21.09.2012. Офіційний вісник України від 05.11.2012 р., № 82.

17. Стратегія національної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 26 травня 2015 року № 287/2015.

18. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 542. [Електронний ресурс]. URL: <http://mtu.gov.ua/documents/445.html>.

19. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 543 від 18 грудня

2015 № 543. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/files/>.

20. Указ Президента України «Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів Краковець» від 4 липня 1998 року № 739/98.

21. Указ Президента України «Про невідкладні заходи щодо розвитку південно-західної частини Одеської області» від 15.01.2008 № 16/2008. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/16/2008>.

22. Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020"» від 12 січня 2015 року № 5/2015. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

23. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішня та зовнішня становище України в 2017 році». К.: НІСД, 2017. 928 с.

24. Аналітична доповідь «Економічна безпека України в умовах гібридної агресії» /За заг. ред. Я.Б.Базилук. К.: НІСД. 2017. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.niss.gov.ua/anicles/2540/>.

25. Баранов А.А. Информационная инфраструктура: проблемы регулирования деятельности [Текст]: [монография] / баранов А. А. К.: Видавничий дім Дмитра Бураго, 2012. 351 с.

26. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. М.: Наука, 2005. 315 с.

27. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія. Львів, 2008. 384 с.

28. Васьков Ю.Ю. 5 шагов для вывода портов из инвестиционного тупика Ю.Ю. Васьков. Порты Украины, 2016 [Електронний ресурс]. URL: <http://pons.com.ua/opinions/5-shagov-dlya-vyvoda-ponovoy-otrasli-iz-tupika>.

29. Власюк Т.О. Застосування аналітичного планування для оцінки стану зовнішньоторговельної безпеки держави. Стратегічні пріоритети. № 1 (38), 2016 р.- С.112-123. URL: <http://www.wpec.ru/text/200704241811.htm>.

30. Гаценко Л.В. Ринок перевезень водним транспортом України: історичний аспект формування, сучасний стаи та перспективи розвитку. Водний транспорт:

збірник наукових праць Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. К.: КДАВТ, 2016. №2 (24). С.152-161.

31. Геець В. М. Економіка України: ключові проблеми і перспективи. Економіка і прогнозування. 2016. № 1. С. 7-22. URL: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog> 2016.

32. Герасимчук З. В. Інноваційна інфраструктура регіону: методологія формування і розвитку / Герасимчук З. В., Рудь Н. Т. Актуал. пробл. економіки. 2010. № 3. С. 197-207.

33. Гурнак В. М. Залізничний транспорт України. 2004. № 6. С. 14-17.

34. Давиденко А. Транспорт наших соседей: Румыния / А. Давиденко, Я. Шпигельман. Транспорт Украины: справ. Одесса: Судоходство, 1998.

35. Данько М.І., Дикань В.Л., Конратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: Монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2010.190 с.

36. Делмон Д. Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти / Джеффри Делмон Дж.- Астана: The World Bank Group. 2010. 250 с.

37. Ильченко С.В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: бмонография. НАН Украины. Ин-т пробл. рынка и эконом.-эколог. исслед. Одесса, 2012. 456 с.

38. Іляш О.І. Трансформації системи соціальної безпеки України: регіональний вимір: монографія. Львів: ПАІС, 2012. 592 с.

39. Коваль О.П. Перспективи впровадження загально-обов'язкової накопичувальної пенсійної системи в Україні: вплив на економічну безпеку: монографія. Київ: НІСД, 2012, 240 с.

40. Колесник В.М. Роль вітчизняних портів у забезпеченні розвитку зовнішньоекономічної діяльності на зерновому ринку. Економіка АПК. 2009. №6. С. 104-109.

41. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: монографія. К.: КУЕТТ, 2007-349 с.

42. Макаренко М.В., Голубничий В.і. Нечипоренко Н.С. «Основи правового

регулювання діяльності залізниць України: М.В. Макаренко, В.Б. Голубничий, Н.С. Нечипоренко; за заг. ред. М.В. Макаренка. К.: Київський університет економіки і технологій транспорту, 2005. 261 с.

43. Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізми забезпечення: монографія. НАН України, ін.-т. економіки промисловості. Донецьк, 2006. 408 с.

44. Олійник Д.І. індекс глобальної інформаційної політики, як інструмент визначення економічної безпеки державина основі технологічних можливостей підприємств. Стратегічні пріоритети. 2015. №2 (25). С.87-92.

45. Пильтяй О.В. Типові моделі розподілу ризиків державно-приватного партнерства. Економіка України. 2013. №7. с. 23-29.

46. Рибчук А.В. Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства: автореф. дис. д-ра екон. наук: спец. 08.00.02. Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. К., 2010. 32 с.

47. Рудь Н. Т. Інноваційна інфраструктура регіону: теорія, методологія, практика: монографія / Рудь Н. Т.; ред.: Герасимчук З. В.; Луц. нац. техн. ун- т. Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2011. 492 с.

48. Рудяга І. М. Щодо корпоратизації активів Укрзалізниці: моделювання холдингових відносин// Економічна теорія та право. 2016. № 4 (27). С. 227-239.

49. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України: Монографія. К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.

50. Садовский В. Н. Основания общей теории систем: Логико- методологический анализ. / Садовский В. Н. М.: Наука, 1974. 280 с.

51. Сайт Д.П. «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. URL: <http://uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty/pokazateli-raboty-2015>.

52. Самуэльсон П.Э. Экономика: пер. с англ. / Самуэльсон П. Э., Нордхаус В. Д. 18-е изд. М. и др.: Вильямс, 2010. 1358 с.

53. Седікова І. О. Умови експорту зернових вантажів України в нових реаліях / І.О. Седікова // Економіка харчової промисловості. 2015. № 25. С. 26-32.

54. Селіванова І. А. Приватизація та відчуження державного майна:

співвідношення понять / І. А. Селіванова // Право України. 2004. № 6. С. 121-126.

55. Семина И.А. Транспортная инфраструктура: теоретико- методологический аспект исследования. [Электронный ресурс]. URL: geoecko.mrsu.ru/2009-1/pdf/11Semina.pdf.

56. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналітична доповідь. / Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Смелянова О. Ю.; за заг. ред. фі. А. Жаліла. К.: НІСД, 2012. 112 с.

57. Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/2015>.

58. Филюк Г. М. Конкуренция и монополия в эпоху глобализации: монография. Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І.Франка, 2009. 404с.

59. Форрестер Д. Мировая динамика: пер. с англ. М: ООО «Издательство АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2003. 379с.

60. Хрутьба В. О. Основи управління проектами і програмами поводження з відходами в транспортно-дорожньому комплексі: монографія. Нац. трансп. ун-т. К.: НТУ, 2013. 191с.

61. Шемаева Л.Г. Забезпечення економічної безпеки підприємства на основі управління стратегічною взаємодією із суб'єктами зовнішнього середовища: монографія. Рада нац. безпеки і оборони України, Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки. К.: НІПМБ, 2009. 357 с.

62. Шеннон Р. Имитационное моделирование систем - искусство и наука. М.: Мир, 1978. 420 с.

63. Шерстюк О.Л. Проблеми контролю інвестиційної привабливості підприємств. Економіка та підприємництво: стаи та перспективи: 36.наук.праць. К.: КНТЕУ. 2001. С. 341-346.

64. De Sousa, J. (2012). The currency union effect on trade is decreasing over time. *Economics Letters*, 117 (3), pp. 917-920.

65. Dhondt; et al. (2012). Health impact assessment of air pollution using a dynamic exposure profile: Implications for exposure and health impact estimates. *Environmental Impact Assessment Review*. 36: 42-51.

66. Economic Research Centre. Privatization of Railways: Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics Held in Paris on 4Th-5Th February 1993. Organization for Economic; December 1993. 162 p.
67. European Maritime Safety Agency (2007). An overview of the 29 European maritime administrations. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/621/23.html>.
68. Santos Silva, J.M.C. and Silvana Tenreyro (2006) The Log of Gravity. The Review of Economics and Statistics, vol. 88(4), pp. 641-658.
69. Savas E. S. (2000). Privatization and Public Private Partnerships. Chatham House Publishers, 2000. 328 pp.
70. Thiemann, Franziska, Euan Fleming and Rolf A.E. Mueller (2012) Impact of information and communication technology (ICT) on international trade in fruit and vegetables: A gravity model approach. The International Association of Agricultural Economists (IAAE).
71. WTO (2018). I-TIP GoodS Portal. URL: <http://i-tip.wto.org/goods/Default.aspx>.
72. Hauski Y., Morisugi H. (2000). International comparison of background concept and methodology of transportation projects appraisal. Transport policy.
73. Малиновський В.Я. Державне управління: навч. посібн. Вид. 2-ге, доп. і перероб. К.: Атіка, 2003. 576 с.
74. Про затвердження Положення про порядок проведення перевірок додержання законодавства про захист економічної конкуренції: розпорядження АМК України від 25.12.2001 р. № 182-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0139-02> (дата звернення: 06.12.2021).
75. Податковий кодекс України: Проект закону України від 14.05.2002 р. № 935 [Електронний ресурс]. URL: <http://www.liga.net>.
76. Податковий кодекс України. Проект Закону України від 10.06.2000 р. № 3266-1 [Електронний ресурс]. URL: <http://www.liga.net>.
77. Податковий кодекс України. Проект Податкового кодексу України, підтриманий на засіданні Кабінету Міністрів України 17 жовтня 2007 року [Електронний ресурс]. URL: <http://www.sta.gov.ua/news.php3?13720>.

78. Ярощук В.В. Кліматична безпека. Інформаційне забезпечення управління екологоекономічною безпекою держави: колект. моногр. за ред. проф. А. Ю. Якимчук, 2018. 240 с.

79. Ярощук В.В. Військово-політична стабільність держави в аспекті інтелектуалізації економіки: колект. моногр. / Якимчук А.Ю. та ін. // за ред. проф. А. Ю. Якимчук, 2019. 208 с.

80. Якимчук А. Ю., Ярощук В. В., Державна політика інформатизації суспільства. *International Journal of New Economics and Social Sciences*. 2016. № 2 (4). С. 233–239.

81. Стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні: на трієчку. *Logistics in Ukraine* (logistics-ukraine.com).

82. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994.

83. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004.

84. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000.

85. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998.

86. Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» від 05.02.2004.

87. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999.

88. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993.

89. Закон України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» від 04.11.1999.

90. Постанова Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 № 1989 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними».

91. Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.1997 № 204 «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» та інших документів.

ДОДАТКИ