

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Мосієнко Д. С., студентка гр. Т-46-17
Степанов О. В., докт. техн. наук, проф.

Транспорт в Україні як самостійна сфера матеріального виробництва має низку особливостей, що відрізняють його від інших галузей господарства. В сучасних умовах транспорт відіграє не тільки соціальне значення, а й виконує загальнодержавні господарські функції [2, 3, 6].

У загальноекономічному плані транспорт зменшує часовий і просторовий розрив між виробництвом і споживанням, між покупцем і продавцем. Вищенаведене дозволяє вважати, що транспорту в умовах суспільних трансформацій властива інтеперабельність (*interoperability*) [1, 10]. Зокрема, інтеперабельність транспорту можна спостерігати між організаціями при здійсненні своєї діяльності.

Крім того, транспорт може впливати на прискорення процесу розширеного виробництва, збільшуючи масу готової продукції, що знаходиться в процесі звернення [2, 4]. Особлива роль при цьому відводиться державному управлінню і регулюванню транспортного комплексу, які мають бути спрямовані на прискорення процесів переходу транспорту на більш високий організаційно-управлінський і технологічний рівень.

Значний внесок у розробку теорії та методології державного управління транспортним комплексом зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники, проте поза увагою дослідників ще залишаються важливі питання з'ясування особливостей транспортної інфраструктури як об'єкта державного управління, розробки пропозицій щодо впровадження механізму державного регулювання самоорганізації транспортного комплексу.

Розглядаючи питання державного управління розвитком транспортного комплексу відзначимо, що особливе місце в транспортному комплексі займає його інтеперабельність, як один з найважливіших компонентів ринкової інфраструктури. Під інфраструктурою розуміється сукупність галузей, необхідних для ефективного функціонування підприємств сфери матеріального виробництва [9, 11].

Інфраструктуру ринку можна позначити як комплекс інститутів, що забезпечують нормальне і безперервне функціонування ринку [5]. З урахуванням інтеперабельності в інфраструктурі ринку виділяється транспортна інфраструктура, як сфера транспортного виробництва, яка сприяє отриманню його кінцевої продукції — транспортної послуги.

Транспорт в силу свого інфраструктурного характеру повинен бути підданий контролю і регулюванню з боку державних і регіональних органів влади. В цей процес повинні бути включені органи державного правління на міжрегіональному рівні.

Для обґрунтування ключових напрямів удосконалення транспортної інфраструктури необхідно враховувати стратегічні зміни в основних системоутворюючих сферах, а саме: інституційної, технологічної та

макроекономічної. При цьому стратегічні розвиток транспортного комплексу, з урахуванням інтегрованості в названих сферах, можна представити наступними факторами [8].

1. Інституційні чинники: підтримка національних підприємств транспортного комплексу в міжнародній конкуренції; рішення загальнонаціональних і регіональних соціально-економічних проблем; створення міжрегіональних та міжнародних транспортно-розподільних центрів; розвиток інноваційних форм організаційно-економічної взаємодії між суб'єктами транспортного ринку.

2. Технологічні фактори: впровадження сучасних транспортно-логічних та інших технологій; розвиток швидкісних і високошвидкісних видів вантажного і пасажирського транспорту; розвиток контейнерних і пакетних перевезень як основи змішаної доставки вантажу; розвиток глобальних та корпоративних інформаційно-комунікаційних мереж; впровадження електронних систем регулювання руху транспортних засобів і документообігу на перевезеннях.

3. Макроекономічні фактори: розширення міждержавних та міжрегіональних транспортно-економічних зв'язків; формування міжрегіональних ринків товарів і послуг; формування системи національних транспортних коридорів з усуненням розривів і вузьких місць у транспортній мережі; розвиток форм власності; посилення конкуренції і розвиток транспортно-логістичного сервісу.

Відзначимо, розглядати розвиток транспортного комплексу необхідно з точки зору системного підходу та інтеграції зусиль всіх учасників процесу. Для досягнення спільної мети необхідно визнати взаємозв'язок і взаємозалежність між складовими елементами ринку. Крім того, множинність функцій, пов'язаних з реалізацією механізму розвитку. Це може бути досягнуто за рахунок переходу до корпоративної культури управління. При цьому відповідальність за розвиток транспортного комплексу є інтегративною функцією бізнесу і держави. Таким чином, погоджений розвиток всіх елементів транспортної інфраструктури вимагає використання найбільш ефективних методів та інструментів управління інтеграційної діяльністю, серед яких особливе місце займає кооперація.

Кооперація суб'єктів ринку в формі співпраці і партнерства є ефективним способом взаємодії на міжрегіональному рівні. Відзначимо, особливості технологічного укладу виробництва транспортних послуг об'єктивно ведуть до співпраці, партнерства всіх учасників процесу, включаючи державу. Слід підкреслити, що конфігурація партнерства визначається формою взаємодії, а його зміст в кожному конкретному випадку наповнюється в залежності від домінування тієї чи іншої ознаки [4]

Характер партнерських відносин залежить не тільки від комбінацій елементів, що знаходяться в рамках модельного уявлення партнерства, але і від реальних організаційних структур. Партнерство можна розглядати як форму добровільного економічної взаємодії з врівноваженим комплексом взаємних інтересів членів-учасників спільноти [7].

Партнерські відносини держави з бізнесом повинні відбуватися при дотриманні принципу оптимальності ступеня державної участі в виробничо-фінансовій діяльності транспортних підприємств з урахуванням специфічних умов та особливостей регіонального розвитку. Крім того, необхідно враховувати збереження конкуренції і взаємодії на ринку транспортних послуг, а також багатовимірність регулювання транспортної системи.

На практиці партнерські відносини реалізується у формі певної інституційного середовища, сукупності взаємозв'язків і механізму державного регулювання. При цьому формування вирішення соціально орієнтованих проектів вигідних і для держави, і для бізнесу, і для громадян має здійснюватися з інноваційного типу організаційно-економічної взаємодії [4, 5].

Вивчення наукових досліджень показало, що змістовна оцінка достатності розвитку транспортного комплексу, його ефективності та відповідності поточним і перспективним соціально-економічним потребам, повинна спиратися на певну систему моделей. Вони включають існуючі та прогностичні територіально-галузеві баланси виробництва і споживання продукції з виділенням матеріальних балансів. При цьому складання таких балансів в сучасних умовах повинно носити прогностичний, варіантний характер з урахуванням зовнішнього середовища.

Окремо слід відзначити той факт, що користувачі послуг транспорту також піддаються значним, непередбачуваним ризиків. Зокрема, альтернативної, повноцінної заміни багатьом транспортним об'єктам часто не буває. При цьому формування конкурентного середовища на транспорті пов'язане з капітальним вкладенням. Транспортні системи повинні бути високопродуктивними, стійкими до експлуатаційних навантажень, володіти достатньою різноманітністю, що адаптує їх під широкий діапазон можливих умов транспортної роботи і ринку.

Дослідження показують, що в загальній системі управління економікою держави виділяються три аспекти: народногосподарський - охоплює єдиний комплекс країни; галузевий - об'єктом якого є галузі і міжгалузеві комплекси; територіальний - включає в сфері транспорту поряд з регіональним і міжрегіональним рівень [5, 8].

Загальновідомо, що ринкові механізми не забезпечують раціонального з суспільної точки зору розподілу ресурсів. Маються на увазі випадки, коли мова йде про виробництво, що супроводжується зовнішніми ефектами або про створення суспільних благ. При функціонуванні та розвитку соціально-орієнтованого та перспективного транспорту держава повинна брати на себе функцію коригування розподілу економічних ресурсів. В цьому випадку економічні ресурси включають матеріальні, трудові та фінансові ресурси, які в сукупності представляють основні чинники транспортного виробництва.

Крім того, завдання ефективного використання фінансових ресурсів ґрунтується на певній організації. При цьому поняття «організація» означає внутрішню впорядкованість, узгодженість, взаємодія більш або менш диференційованих і автономних частин цілого. Однак у всіх випадках

організація передбачає існування певних механізмів. Маються на увазі наступні елементи організаційного механізму: цілі, завдання, принципи, методи і структура системи управління.

Виконаний аналіз наукових джерел показав, що регіоналізація, як процес розвитку транспортного комплексу, повинна бути більш тісно пов'язана з процесами державного регулювання.

В даний час існують різні наукові погляди на теорію державного управління розвитком транспортного комплексу. З одного боку, існує точка зору, що держава повинна обмежуватися виконанням мінімального набору функцій розвитку транспортного комплексу. З іншого боку, існує позиція про те, що державний розвиток транспорту в умовах ринку є об'єктивною необхідністю. При цьому слід зазначити, що саме держава повинна діяти через ринковий механізм як господарюючий суб'єкт.

Перехід до організації розвитку транспортного комплексу на принципово нових ринкових умовах обумовлює деяку необхідність зміни поглядів на роль транспортної інфраструктури в розвитку регіонів країни. Це виявляє ряд нових завдань підвищення його економічної ефективності. При цьому базою є система стратегічного управління, що є тематикою подальших досліджень.

Література:

1. Батоврин В. К. Обеспечение интероперабельности – основная тенденция в развитии открытых систем / В. К. Батоврин, Ю. В. Гуляев, А. Я. Олейников // Информационные технологии и вычислительные системы, РАН. — 2009.— №5. — С. 7–15.
2. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія / Н. М. Бондар. — Київ : НТУ, 2014. — 336 с.
3. Матеріали сайта Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/timeline/Evrontegraciya.html>
4. Малиш Н. А. Особливості реалізації механізму державно-приватного партнерства в транспортній сфері України / Н. А. Малиш // Наук. розвідки з держ. та муніцип. упр. : зб. наук. пр. – Київ : Акад. муніцип. упр., 2012. – Вип. 3. – С. 110–119.
5. Мордовченков Н. В. Рыночная экономика: инфраструктура функционирования региона. — ВГИПА, 2004. — 250 с.
6. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2030 року. [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р.
7. Про державно-приватне партнерство [Електронний ресурс] : Закон України від 1 лип. 2010р. № 2404–VI. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>

8. Стратегическое управление: регион, город, предприятие / Под ред. Львова Д.С, Гранберга А.Г., Егоршина А.П.; ООИ РАН, ИИИИ. - ЗАО «Издательство «Экономика», 2004. - 603 с.

9. Спирина, А. М. Инфраструктура, поддерживающая действие механизма стратегического планирования на предприятии / А. М. Спирина. — Текст : непосредственный // Экономическая наука и практика : материалы I Междунар. науч. конф. (г. Чита, февраль 2012 г.). — Чита : Издательство Молодой ученый, 2012. — С. 22-31.

10. State of the art on Semantic IS Standardization Interoperability & Quality. Erwin Folmer, Jack Verhoosel. University of Twente 163 pp.

11. Jochimsen, R. Theorie der infrastruktur / R. Jochimsen. Tubingen. 1966. S.99