

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ПОЛІСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет права, публічного управління  
та національної безпеки  
Кафедра економічної теорії,  
інтелектуальної власності та публічного  
управління

Кваліфікаційна робота  
на правах рукопису

**Земелєв Максим Юрійович**  
(прізвище, ім'я, по батькові здобувача вищої освіти)

УДК 354:656.078  
(індекс)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**  
**УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ**  
**СИСТЕМИ УКРАЇНИ**  
(тема роботи)

281 «Публічне управління та адміністрування»

(шифр і назва спеціальності)

Подається на здобуття освітнього ступеня магістр

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

М.Ю. Земелєв  
(підпис, ініціали та прізвище здобувача вищої освіти)

Керівник роботи

**Дубовик Анастасія Володимирівна**  
(прізвище, ім'я, по батькові)  
к.держ.упр.,  
(науковий ступінь, вчене звання)

## АНОТАЦІЯ

Земелєв М.Ю. Удосконалення державного регулювання транспортної системи України. – Кваліфікаційна робота на правах рукопису.

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування» – Поліський національний університет, Житомир, 2021.

Визначено сутність транспортної системи як об'єкту державного регулювання та досліджено вектори розвитку транспортної системи України з урахуванням кращого зарубіжного досвіду.

Проведено аналіз структури державного управління транспортною системою України та обґрунтовано методичне забезпечення державного регулювання транспортної системи, а також удосконалено організаційно-економічний механізм державного регулювання транспортної системи України.

*Ключові слова:* державне регулювання, державні програми, загальнонаціональні інтереси, інфраструктура, методи управління, модернізація, національна безпека, органи управління транспортом, система, стратегія, транспортна система, транспортні комунікації, транспортна сфера, удосконалення.

## ANNOTATION

Ziemieliiev Maksym. Improving state regulation of the transport system of Ukraine. – Qualifying work based on the rights of a manuscript.

Qualifying work for obtaining an academic Master's degree specialized in 281 «Public management and administration» – Polissia National University, Zhytomyr, 2021.

The essence of the transport system as an object of state regulation is determined and the vectors of development of the transport system of Ukraine are studied taking into account the best foreign experience.

The analysis of the structure of state management of the transport system of Ukraine is carried out and the methodological support of the state regulation of the transport system is substantiated, and the organizational and economic mechanism of the state regulation of the transport system of Ukraine is improved.

*Key words:* state regulation, state programs, national interests, infrastructure, management methods, modernization, national security, transport management bodies, system, strategy, transport sector, transport communications, transport sphere, improvement.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ	7
1.1. Сутність транспортної системи як об'єкту державного регулювання	7
1.2. Вектори розвитку транспортної системи України з урахуванням кращого зарубіжного досвіду	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	29
2.1. Аналіз структури державного управління транспортною системою України	29
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	36
3.1. Методичне забезпечення державного регулювання транспортної системи	36
3.2. Організаційно-економічний механізм державного регулювання транспортної системи України	43
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56
ДОДАТКИ	62

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** В умовах надмірної відкритості українського ринку транспортних послуг, неефективної державної політики по відношенню до вітчизняних перевізників, відсталість транспортної мережі та зношеність рухомого складу, український транспорт може втратити свої позиції на світовому ринку перевезень. В свою чергу це призведе до використання транспортної мережі України переважно іноземними транспортними компаніями, а оскільки транспортна система є сполучною ланкою між усіма галузями економіки країни, то дана ситуація буде мати негативні наслідки для економічної безпеки України.

Враховуючи проблеми розвитку транспортної системи України в умовах глобалізації економічних відносин, у тому числі і на транспорті, та необхідність дотримання національних інтересів суспільства та економічної безпеки країни, першочерговим завданням є розробка державних програм з питань забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної системи на світовому ринку транспортних послуг.

Проблемам становлення та розвитку єдиної транспортної системи в Україні присвячені роботи таких вчених, як Л.О. Боровицької, Х.А. Висоцької, Д.В. Зеркалова, С.А. Матійка, Т.Г. Остапенка, О.В. Савчук, Ю.О. Цвєтова. У даних роботах розглянуті різні аспекти відродження транспортного комплексу України та надання йому належного місця у світовій транспортній системі.

**Мета дослідження.** Дослідити теоретичні підходи, проаналізувати державне управління транспортною системою України та розробити відповідні напрями удосконалення.

Згідно мети були поставлені наступні **завдання:**

– визначити сутність транспортної системи як об'єкту державного регулювання;

- дослідити вектори розвитку транспортної системи України з урахуванням кращого зарубіжного досвіду;
- провести аналіз структури державного управління транспортною системою України;
- обґрунтувати методичне забезпечення державного регулювання транспортної системи;
- удосконалити організаційно-економічний механізм державного регулювання транспортної системи України.

**Об’єкт дослідження** є державне регулювання транспортної системи України.

**Предмет дослідження** є процес удосконалення державного регулювання транспортної системи України.

**Методи дослідження:** для вирішення поставлених у роботі задач була використана система методів наукового дослідження, а саме: аналіз і синтез (для обґрунтування теоретичних положень і практичних рекомендацій); комплексний аналіз; кількісні методи (аналітичні, статистичні); якісні методи.

**Інформаційною базою дослідження** є нормативні та законодавчі акти, що регулюють транспортну систему України, положення про органи транспорту, наукові статті та монографії вітчизняних та зарубіжних науковців.

**Елементи наукової новизни полягають** в удосконаленні напрямів державного регулювання транспортної системи України шляхом: обґрунтування методичного забезпечення державного регулювання транспортної системи та удосконалення організаційно-економічного механізму державного регулювання транспортної системи України.

**Практичне значення одержаних результатів дослідження.** Сформульовані теоретичні положення та практичні рекомендації можуть бути використані органами державної влади в процесі удосконалення управління транспортним комплексом України.

**Апробація результатів дослідження.** На IV Всеукраїнській науково-практичній конференції «Публічне управління та адміністрування у процесах

*економічних реформ» 25 березня 2020 р. м. Херсон: ДВНЗ «ХДАУ» були апробовані результати дослідження; на Ювілейній Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка та менеджмент у період цифрової трансформації бізнесу, суспільства і держави» яка пройшла 28-29 травня 2020 року у м. Запоріжжя були озвучені питання дослідження; та на II Всеукраїнській науково-практичній конференції за міжнародною участю у м. Житомир, 23 червня 2020 року «Інструменти і практики публічного управління в контексті децентралізації».*

**Структура кваліфікаційної роботи** магістра зумовлена метою та завданнями дослідження і складається із вступу, 3 розділів, що включають 5 підпунктів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг роботи – 67 сторінок машинописного тексту, з них список використаних джерел складає 6 сторінок (49 джерел).

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

### 1.1. Сутність транспортної системи як об'єкту державного регулювання

Транспорт є однією з галузей інфраструктури, яка окрім усіх видів магістрального транспорту, включає в себе енергетику, зв'язок, комунальне господарство тощо. Транспорт задовольняє одну з найважливіших потреб людини – потребу в переміщенні. Однак практично жодний вид транспорту «не може самостійно забезпечити повний цикл переміщення за схемою «від дверей до дверей»» [2]. Організація роботи цієї системи, як єдина транспортна мережа, є складним завданням для економіки країни, що відповідає інтеграційним тенденціям соціально-економічного розвитку суспільства, досягненням науково-транспортного прогресу і стратегічних інтересів країни.

Транспорт здатний значно впливати на економічний розвиток, розширення торгівлі, підвищення рівня життя. Він сприяє підвищенню продуктивності праці, скороченню часу доставки вантажу чи проїзду до місця роботи. В науковій літературі [4; 8] вирішення проблем розвитку транспорту пов'язують з такими поняттями «як транспортна система та транспортний комплекс країни».

Транспортна система найчастіше [8, с.100] розглядається як «цілісна галузь національної економіки, до складу якої входить чотири елементи: транспортна сітка всіх видів транспорту загального та незагального користування, рухомі транспортні засоби (незалежно від форми власності на них), трудові ресурси транспорту та система управління всіма видами транспорту на державному, регіональному та муніципальному рівнях».

На відміну від транспортної системи, транспортний комплекс є більш

широким поняттям і являє собою сукупність декількох галузей національної економіки, призначених для задоволення потреб перевезень вантажів та пасажирів. До нього належать «транспорт, який забезпечує процес переміщення, транспортна промисловість (транспортне машинобудування, транспортне будівництво, матеріально-технічне забезпечення перевезень), установи та організації по підготовці транспортних кадрів, проведенню проектних та науково-дослідних робіт». [8, с.29].

Транспортна мережа визначає собою сукупність ефективно взаємодіючих незалежно від форми власності і відомчої підпорядкованості видів транспорту – шляхів сполучення і транспортних засобів, що забезпечують навантажувально – розвантажувальні роботи, перевезення людей і вантажів.

Транспорт загального користування виступає як галузь матеріального виробництва. Він обслуговує сферу обертання, забезпечуючи зв'язок між сферою виробництва і сферою споживання. Транспорт загального користування – це транспорт, що відповідно до чинного законодавства зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, ким би ці перевезення не були пред'явлені: державним підприємством або установою, громадською організацією, фірмою або приватною особою.

На відміну від транспорту загального користування, транспорт незагального користування виконує перевезення продукції усередині сфери виробництва, тобто для конкретного підприємства, організації або фірми. Перевезення, що він виконує, є внутрішньовиробничими, або технологічними. Відомчий транспорт промислових підприємств називається промисловим транспортом.

Характерним результатом інноваційної діяльності на світових транспортних ринках є постійне зростання конкурентоспроможності різних видів транспорту, посилення потенційної можливості їхньої взаємозамінності, розвиток інтермодальних перевезень.

Найбільш гостра конкуренція на транспортних ринках виникає між сухопутними видами транспорту: залізничним та автомобільним. Все



активніше до конкурентної боротьби сьогодні підключається трубопровідний транспорт на ринку перевезень нафтопродуктів та транспортування газу. Монополізація транспортних засобів, що відбувається паралельно з інноваційної діяльності, тільки загострює конкуренцію.

Транспортний ринок можна охарактеризувати як олігопольний, де усього декілька виробників-продавців транспортних послуг (видів транспорту) і велика кількість їхніх споживачів-покупців. Специфіка транспорту полягає в тому, що в силу сформованих геополітичних умов у багатьох регіонах один вид транспорту є переважно монопольним, а інші види його доповнюють, в основному в кінцевих і початкових пунктах переміщення товарів і людей.

У світовому вантажообігу провідну роль займає морський транспорт, частка якого поступово зростає й нині сягає 62 % [16]. Приблизно аналогічна ситуація має місце відносно пасажирообороту легкового автомобільного індивідуального транспорту – 60 % [16]. Разом із тим відбувається інтенсивна зміна структури перевезень між окремими видами транспорту. На промислово розвинуті країни Заходу і Сходу припадає приблизно 80 % вантажообігу світового внутрішнього (без морського дальнього плавання) транспорту [17, с.169], який розподіляється десь на половину між цими двома групами країн. однак співвідношення видів транспорту носить принципове розходження. У провідних країнах у цілому «на залізничний транспорт припадає 25 %, автомобільний – 40 %, а останні 35 % - на внутрішній водний, морський та трубопровідний» [17, с.170]. В країнах Східної Європи в цілому « у вантажообігу домінують залізниці – близько 60 % у середньому, тоді як на вантажний автомобільний транспорт припадає лише 9 %» [17, с.170]. У Північній Америці частки залізничного та автомобільного транспорту у вантажообігу практично зрівнялися. «Значна різниця в собівартості залізничних та автомобільних перевезень об'єктивно стримує розвиток останніх у нашій країні. Майже 90 % вантажообігу повітряного транспорту припадає на промислово розвинуті країни» [17, с.171].

У багатьох країнах світу основні транспортні комунікації (залізниці,

автомагістралі, частина інфраструктури морського флоту і цивільної авіації) знаходяться в державній власності. Це викликано специфікою технологічних процесів на транспорті, їх важливою інфраструктурною роллю в державі й особливостями одержання економічного ефекту від великих фондоемних виробництв, що забезпечують загальнонаціональні інтереси.

Транспортні системи за своїм технічним рівнем, масштабами, організаційними формами та якістю транспортного освоєння міжнародних вантажних і пасажирських потоків адаптуються до сучасних вимог клієнтури. Сьогодні на передній план виступає фактор якості транспортного обслуговування, сучасні вимоги якого пов'язані [19]:

- «з диференціацією відправлень, що посилюється поряд зі зростанням розміру вантажовідправлень, збільшенням територіального розриву у технологічному процесі виробництв, що зумовлює перевезення вантажів дрібними партіями;

- зі швидкістю доставки пасажирів та вантажів;
- із збереженням вантажів та безпекою пасажирських перевезень;
- із забезпеченням регулярності та ритмічності вантажних та пасажирських перевезень;

- із прагненням до підвищення ефективності перевезень у зв'язку зі зростанням транспортних витрат та з необхідністю пристосування до змін структури економічних зв'язків;

- із необхідністю забезпечення безпеки руху за умов зростання інтенсивності в умовах територіальної концентрації населення та виробництва, особливо щодо районів транспортних вузлів та вздовж основних транспортних магістралей;

- із різким підвищенням рівня комфортності в міжнародних пасажирських сполученнях та з необхідністю врахування екологічного аспекту розвитку транспорту (за винятком питання відчуження території під транспортне будівництво);

- з необхідністю зниження енергомісткості транспорту» [19, с.92].

Таким чином, якість транспортного обслуговування набуває особливого значення у зв'язку з розвитком міжнародних форм виробничого кооперування.

Усі ці фактори сприяють зрушенням у структурі перевезень і визначають випереджальний розвиток автомобільного та повітряного транспорту. Це обумовлює вдосконалення міжнародних транспортних комунікацій шляхом розвитку та модернізації інфраструктури, що саме обслуговує ці зв'язки, інтенсивного розвитку змішаних безперевантажувальних сполучень, що відповідає спеціалізації транспортних засобів і послуг. Безпосередньо розвиток транспортної інфраструктури як складової транспортної системи здійснює суттєвий вплив на економіку країни, що показано у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

### Властивості інфраструктури у транспортній системі [47]

<b>Транспортна інфраструктура</b>	
<b>Властивості</b>	<b>Наслідки, прояви властивостей</b>
Висока фондомісткість і капіталомісткість об'єктів інфраструктури	Значний обсяг капітальних інвестицій, тривалий період окупності; довгий період амортизації основного капіталу
Тривалий термін створення інфраструктури та тривалий термін функціонування	
Прояв основного ефекту від функціонування інфраструктури поза її галузями – у базисних галузях	Невелика частка транспорту у ВВП (5-8%), в той час як на транспорт припадає 20% всіх капітальних інвестицій [47]
Високий ефект випереджального в порівнянні з основним виробництвом розвитку інфраструктури	Інтенсифікація розвитку і підвищення просторової еластичності виробництва, збільшення динамізму розміщення
<i>Продовження табл. 1.1</i>	
Невіддільність процесів виробництва та споживання продукції транспорту, нематеріальний характер продукції транспорту	Неможливість нагромадження, збереження, складування продукції, що вимагає значних резервних потужностей
Значна сезонна, місячна і добова нерівномірність експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури	
Просторова регіональна невзаємозамінність об'єктів транспортної інфраструктури	Необхідність розвитку спеціалізованих об'єктів інфраструктури у відповідності з потребою в них
Нееластичність функціонування, зв'язана з дискретністю розвитку транспортної інфраструктури	Відсутність твердого зв'язку між рівнем розвитку інфраструктури й потреби в ній призводить до недооцінки нових капітальних інвестицій у посилення об'єктів і мереж
Територіальна концентрація об'єктів транспортної інфраструктури	Відображення територіальної картини господарства
Наднаціональний характер "роботи"	Підвищення розвитку держави, участь

транспортної інфраструктури	України у транзитних перевезеннях, розбудові міжнародних транспортних коридорів; сприяння розвитку зовнішньоекономічних відносин
Економія на масштабах виробництва (цілісна система простягнутих в просторі мереж, для яких необхідно управління із єдиного центру	Позитивний ефект від економії на масштабах виробництва проявляється у зниженні витрат у розрахунку на одиницю продукції з одночасним ростом обсягів пропозиції

Крім того, транспортна система містить в собі багато інших властивостей, у тому числі контрольовану і фіксовану здатність задовольняти потреби в перевезеннях, забезпечувати їхню регулярність, динамічність, запас міцності, стійкість, максимум продукції при заданих витратах та ін.

З глобалізацією сучасного виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язана інтеграція виробництва і транспорту, головною метою якої є реалізація переваг поєднання, тобто досягнення економії ресурсів або створення нової, більш привабливої для споживачів якості послуг як показано у (табл. 1.2) [21].

Характерними рисами комплексного транспортного обслуговування є повний контроль та управління всіма операціями, що входять до цього обслуговування, одним оператором та наявність комп'ютерної системи спостереження за всім ланцюгом операцій, що складають єдиний процес доставки і розподілу, до якої клієнтура у будь-який момент повинна мати безпосередній доступ. Найважливішою умовою при цьому є тісна взаємодія між оператором перевезення та клієнтом на основі договорів, які чітко визначають їх взаємні права та обов'язки.

*Таблиця 1.2*

**Характеристика ієрархічних рівнів транспортної системи України як складової Глобальної транспортної системи [21]**

Ієрархічний рівень транспортної системи	Транспортна структура	Стадія розвитку структури	Вид сполучення
<b>Мега</b> - міжпланетарний рівень	Космічний	Експериментальне сполучення з дослідницькими цілями	Сполучення Землі з найближчими до Сонячної системи планетами
<b>Мега</b>	Планетарій	Програмно-цільова і	Міжнародне

- міжконтинентальний рівень, - внутрішньо континентальний рівень; - міждержавний.		проекти	сполучення
<b>Макро</b> - національний рівень	Державний	Пасивне формування	Транспорт окремих країн і міжнародних об'єднань (груп країн)
<b>Мезо</b> - міжрегіональний; - регіонального; - міжгалузевий.	Регіональний	Активне формування	Транспорт економічних районів, міських агломерацій і великих міст, міжміське сполучення
<b>Суб</b> - районний рівень; - місцевий рівень;	Субрегіональний	Внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих населених пунктів і низових ланок мережі шляхів сполучення.
<b>Мікро</b> - міжфірмовий	Місцевий	Активне використання, внутрішні технологічні зміни	Транспорт окремих юридичних осіб,
<b>Нано</b> - «людина-людина»	Індивідуальний	Власне використання	Транспорт окремих фізичних осіб.

Проте, інтеграція виробництва і транспорту, з однієї сторони, сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки; а з іншого боку, вона висуває особливі вимоги до транспортних процесів. Основою інтеграції транспортних систем є ідея глобальної уніфікації і стандартизації модулів, що входять до складу транспортної системи. З цього виходить, що світовий ринок транспортних послуг прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті.

Розвиток окремих видів транспорту призвів до удосконалення систем та методів управління кожною із транспортних галузей – залізничною, автомобільною, авіаційною, морською, річковою, промисловою та трубопровідною. Сьогодні задача полягає у тому, щоб «розробити та повсюдно впровадити методи організації комплексної взаємодії транспортних систем в умовах ринку з метою найбільш ефективного використання технічних засобів, які є на кожному з видів транспорту, досягнення найбільш високої

продуктивності праці та економії витрат загальнотранспортних та галузевих ресурсів» [19, с.91].

Втім, недостатність розвитку транспортних ресурсів, недосконалість економічних і юридичних механізмів взаємодії видів транспорту, відсутність достатньо апробованих сучасних інтермодальних транспортних технологій, нестача грамотних фахівців з організації ефективної взаємодії різних видів транспорту є перешкодою на шляху сучасної інтеграції різних транспортних систем.

Як видно, усі ці проблеми знаходяться, насамперед, в галузі публічного управління і управління транспортом, що повинні виконувати об'єднуючу роль у створенні і функціонуванні ефективної транспортної системи країни.

Також важливою задачею на сучасному етапі є зниження собівартості перевезень через раціональне використання трудових, матеріальних ресурсів та засобів праці. Звідси визначаються основні напрямки зниження собівартості перевезень: підвищення продуктивності праці при випереджальному темпі її зростання порівняно із збільшенням заробітної плати; інтенсифікація використання рухомого складу та основних виробничих фондів в цілому, що є наслідком підвищення фондівіддачі та зниження амортизаційних відрахувань; економне витрачання матеріальних ресурсів (палива, електроенергії, матеріалів, запасних частин та ін.), ліквідація невиробничих витрат та збитків.

Необхідно також удосконалити тарифи різних видів транспорту для більшості родів вантажів. Їх важливо доробити з урахуванням особливостей витрат на перевезення різних вантажів як за транспортними галузями, так і у змішаних сполученнях.

Кожний період економічного розвитку історично наклав свій відбиток на формування транспортної системи України, і взагалі транспорт в Україні розвивався паралельно та взаємопов'язано з відповідними процесами в Європі. Сьогодні транспортна мережа України є найбільш розвиненою системою транспортного сполучення між населеними пунктами та об'єктами господарського призначення для всього євразійського континенту.

Однак тільки вигідне географічне розташування на перехресті багатьох транспортних магістралей не сприятиме у повній мірі розвитку нашої держави. Мова йде про необхідність врахування впливу міжнародних транспортних коридорів на економіко-господарський комплекс територій, через які він проходить (зона впливу складатиме близько 200 км), а також про забезпечення взаємодії залізничного, автомобільного, водного транспорту, шляхового, портового та складського господарств і відповідної сервісної інфраструктури [18].

В Україні функціонують всі основні види транспорту, представлені у будь-якій високорозвинутій державі – залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний та трубопровідний. Їх діяльність в певній мірі координується та контролюється Міністерством інфраструктури України [23], але вони ні юридично, ні фактично не об'єднані у єдину транспортну систему країни. У роботі цих видів транспорту відсутня система і системність як така, тим більш необхідна для єдиної транспортної системи.

Кожний з вказаних видів транспорту має свій певний рівень організації та централізації управління, знаходиться на певній стадії життєвого циклу, працює з відмінним від інших навантаженням та ефективністю, обумовленими історичними передумовами їх формування та розвитку.

Звідси випливає, що програма розвитку кожного виду транспорту повинна розроблятися, виходячи з вимог забезпечення ефективного функціонування єдиної транспортної системи в Україні. Керівництво нею повинно бути покладене на Міністерство інфраструктури України [23], яке також повинно взяти на себе і створення цієї системи.

Робота з об'єднання зусиль всіх транспортних відомств зі створення сучасної системи транспортного обслуговування експортних, імпорتنих, транзитних та внутрішніх вантажопотоків в Україні не повинна відкладатися, оскільки відставання у цій сфері діяльності буде гальмувати розвиток економіки та зовнішньоекономічних зв'язків.

На думку українських вчених [21; 47], «досягти ефективної координації

всіх видів транспорту з урахуванням спеціалізації економічного розвитку регіонів, можна при застосуванні макрологістичних технологій. Тобто, найактуальнішим завданням України у сьогоденні часи є розбудова єдиної національної транспортної мережі на базі організації інтермодальних перевезень». Провідна роль у такій транспортній системі належатиме залізничному транспорту. Опорними пунктами запропонованої мережі замість транспортних вузлів стануть транспортні розподільчі центри (торгівельно-транспортні комплекси) з надання повного комплексу транспортно-логістичних послуг. Таким чином, у перспективі в Україні вченими вважається доцільним формування інтермодальної транспортної системи на основі логістичних транспортно-розподільчих комплексів. Під інтермодальною транспортною системою ними розуміється сукупність систем контейнерних, контрейлерних та пакетних перевезень вантажів на взаємодіючих і конкуруючих видах транспорту, де основним є залізничний. Провідна роль залізничного транспорту вченими обґрунтовується тим, що «більша частина перевезень в Україні здійснюється на середні відстані, де безперечним є використання залізничного транспорту саме на середні та далекі відстані, а також при доставці вантажів на підприємства, що мають у розпорядженні під'їзні шляхи» [47].

Узагальнюючи, можна сказати, що інтермодальним сполученням називається транспортно-технологічна система організації перевезень з використанням у перевізному процесі декількох видів транспорту, при якій перевезення «вантажного місця», тобто вантажу у вантажному модулі або самого модуля порожнім, виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним документом за варіантом «від дверей до дверей» та «точно у строк», яке сплачується за єдиною наскрізною ставкою зі звільненням вантажовідправника від турбот у частині вибору маршруту, засобів транспорту, портів, складських приміщень, перевантажувального обладнання.

Одним з найбільш перспективних напрямків залучення міжнародного вантажопотоку на транспортну мережу України є організація і розвиток системи контейнерно-контрейлерних перевезень. За міжнародною



класифікацією під узагальненою назвою «контейнерно-контрейлерні перевезення» варто розуміти перевезення спеціалізованим рухомим складом залізничного транспорту насамперед навантажених автопоїздів, напівпричепів і знімних автомобільних кузовів [44, с.28]. У цілому контейнерно-контрейлерні перевезення відносяться до змішаних залізнично-автомобільних перевезень, як правило, у прямому сполученні.

Такий вид перевезень є найбільш пристосованим до вимог ринку, оскільки максимально орієнтований на задоволення потреб споживачів транспортної продукції. Збільшення «темтів росту перевезень номенклатурних груп вантажів з більш високою об'ємною масою є однією з найважливіших обставин, що поряд із пріоритетністю транзитних перевезень необхідно враховувати в довгострокових програмах по освоєнню внутрішнього ринку транспортних послуг і удосконалюванню вітчизняної контейнерно-контрейлерної системи». [44, с.64].

Таким чином, безперевантажувальні сполучення забезпечують перехід на якісно нові критерії ефективності перевезень – висока швидкість доставки, надійність, збереженість вантажів та безпека руху, впровадження в управління транспортом логістичних технологій з доставкою вантажів за варіантом «від дверей до дверей» та «точно у строк» [29, с.122]. Такі технології у багатьох випадках дозволяють клієнтурі відмовитися від складів (або скоротити їх ємність), підвищити обіговість капіталу, а звідси, й ефективність підприємницької діяльності. Все це дає підстави вважати, що безперевантажувальні сполучення є транспортною технологією ХХІ ст.

Складність створення інтермодальної транспортної системи в Україні полягає в недостатності вітчизняного досвіду реформування залізничного сектору. Створення національної інтермодальної транспортної системи, на думку вітчизняних вчених [29, с. 124], «повинно отримати широку підтримку на загальнодержавному рівні із врахуванням регіональних особливостей, яка полягатиме у цілеспрямованих економічних і організаційних методах управління». Система економічних методів передбачатиме, «по-перше, вплив

фінансової політики на формування господарських зв'язків, по-друге – стимулювання інвестицій в розвиток транспорту і фінансову підтримку товаропровідної мережі і, по-третє, – вплив на транспортні підприємства при допущенні ними нераціональних перевезень» [29, с. 130].

Сьогоднішня концепція розвитку та модернізації транспортної системи України виходить з необхідності досягнення світових стандартів транспортного обслуговування, високої економічної та енергетичної ефективності транспорту, забезпечення вимог екології та безпеки руху. Це підтверджується «угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення» [48]

В даний час, незважаючи на інтенсивний розвиток ринкових відносин, залізничний транспорт, як основа функціонування транспортної системи країни, залишається однією з найбільш регульованих галузей економіки будь-якої держави. Проте як загальносвітову тенденцію можна відзначити «відхід» держави з експлуатаційної сфери, у тому числі від поточного планування і управління виробничо-господарською і фінансовою діяльністю залізниць [49, с. 185].

В умовах конкуренції з іншими видами транспорту залізниці поступово втрачають свої традиційні переваги за рівнем тарифів, масштабності перевезень і якості транспортних послуг, що надаються. Це не може не позначитися на економічних складових роботі залізничного транспорту – ефективності основної виробничо-господарської і фінансової діяльності, платіжно-розрахункової дисципліні, що у певній мері обумовлює складності у взаєминах з бюджетами різних рівнів.

У зв'язку з цим у таких розвинутих капіталістичних країнах, як США, Японія, Канада, Німеччина, Франція, Великобританія, процеси реструктуризації національних залізниць одержали досить широке поширення. [6, с. 411]. Реформування залізниць у зазначених державах носило досить глобальний, фундаментальний характер, що припускає [12, с.29]:

- «реструктуризацію власності залізничного транспорту;

- зміну домінант у системі управління і контролю, державної політики;
- основні принципи державного регулювання виробничо-господарської і фінансової діяльності підприємств і структурних підрозділів залізничного транспорту» [12, с.29].

Важливе державне значення транспортної системи, як складової національного транспортного комплексу, потребує активного державного регулювання її діяльності, яке забезпечувало б врахування інтересів суспільства та розвиток цієї сфери у напрямку, що відповідає цим інтересам. Тому державному регулюванню підлягають:

- розвиток та технічне удосконалення загальнодержавної та регіональної транспортної інфраструктури відповідно до вимог світового ринку транспортних послуг;
- «формування та ефективне функціонування ринку транспортних послуг» [26];
- «питання технічної та екологічної безпеки роботи підприємств всіх видів транспорту» [16];
- інституційні перетворення в транспортній сфері;
- забезпечення мобілізаційної готовності всіх компонентів транспортної системи;
- соціальна сфера та трудові відносини у транспортній сфері;
- взаємовідносини галузей транспортної системи з постачальниками технічних засобів та інших матеріальних ресурсів;
- міжнародна діяльність транспортних підприємств та організацій.

Державне регулювання транспортної сфери здійснюється переважно економічними методами, у тому числі державною підтримкою, обсяги та вид якої повинні залежати від характеру діяльності транспортних підприємств і виконуваних ними функцій.

Україна має всі технічні, організаційні та природні умови для створення єдиної транспортної системи країни, яка забезпечить високу якість перевезень, сучасну швидкість доставки вантажів та пасажирів до пунктів призначення і,

головне, виконає перевезення з мінімальними витратами, прийнятними як для кожного виду транспорту, так і системи в цілому.

Пріоритетами національної транспортної стратегії України повинні стати: сприяння змішаним перевезенням, особливо питанням взаємодії залізничного транспорту з іншими видами; розробка політики залучення інвестицій до інфраструктури, створення адміністративних структур з метою забезпечення пріоритетів планування у специфічних секторах та участь у розвитку міжнародних транспортних коридорів. Крім того, особливої уваги потребують питання щодо встановлення оптимального балансу між державним регулюванням і приватним ринком перевізних послуг, проведення єдиної тарифної політики, оновлення рухомого складу з урахуванням розвитку комбінованих схем переміщення вантажів, а також створення системи терміналів для обробки вантажів за новими технологіями.

Для вирішення завдань, пов'язаних з більш впевненим входженням транспорту України в міжнародну транспортну систему, необхідно з наукових позицій оцінити його сучасний стан [43], «можливості пристосування до міжнародних стандартів, перспективні вантажо- та пасажиропотоки (транзитні, внутрішні та міжнародні) та своєчасне і якісне їхнє освоєння». Оцінюючи вигідне геополітичне положення України, не слід виключати й позначення негативних факторів, які виникають у багатьох випадках, пов'язаних з вирішенням політичних питань і можуть бути прогнозовані при використанні розроблених науково-методичних підходів, що передбачають їхню можливу появу та вчасну підготовку до нейтралізації та зменшення негативних явищ.

## **1.2. Вектори розвитку транспортної системи України з урахуванням кращого зарубіжного досвіду**

Інтеграція до світової системи господарювання та захист національних інтересів України, забезпечення однакового рівня розвитку всіх транспортних галузей відповідно до сучасних світових вимог, подолання монополістичних

конкурентних переваг сприяють впровадженню в транспортному комплексі країни нових технологій перевізного процесу, серед яких можна виділити організацію інтермодальних, перш за все контейнерно-контрейлерних, перевезень.

Становлення єдиної транспортної системи України тісно пов'язано з необхідністю інтеграції у європейські транспортні мережі шляхом створення на території країни низки міжнародних транспортних коридорів. Сучасні методологічні підходи до дослідження інфраструктури коридорів сполучають закордонний досвід розробок у цій галузі та специфіку формування вітчизняної транспортної мережі, що відображає пріоритетність її розвитку з позиції національних інтересів України. У дослідженнях Прейгер Д.К., Новікової А.М. [29, с.121], Свенчіцкі Марчіна [44] у складі міжнародної транспортної інфраструктури як елементи інтермодальної системи розглядаються залізнична, автодорожня та комбінована транспортні інфраструктури, включаючи допоміжні споруди.

Сьогодні відмічається також важливість проблеми розвитку низової транспортної інфраструктури. При цьому робиться висновок, що «магістралізація» мережі, на яку спрямовано створення міжнародних транспортних коридорів, буде стимулювати також розвиток підходів до магістралей, допоміжних інтермодальних пристроїв, у тому числі вантажних та пасажирських терміналів, складів та сервісних пунктів.

Розвиток транспорту на базі існуючих підприємств можливий шляхом їх реструктуризації, підвищення технічної оснащеності, розширення зони перевезень. Отже, необхідні їх цілеспрямована транспортна діяльність на рівні країни та окремих регіонів, а також пошук нових резервів зростання результатів господарської діяльності всієї транспортної системи.

Саме питання управління та державним регулюванням процесу функціонування всіх видів транспорту України як єдиною, у тому числі і організаційно, транспортною системою держави розроблені сьогодні у меншому ступені.

Транспортна система будь-якої країни – найважливіша передумова інтеграції її до світової економіки. В сучасних умовах світове співтовариство, використовуючи потужний ресурсний потенціал, прагне до формування єдиної та керованої транспортної системи (Додаток А).

Україна, займаючи стратегічно важливе геополітичне положення, сама є великим транзитним пунктом, оскільки розміщена в центрі основних зв'язків між Західною і Східною Європою. Крім того, через Україну проходить самий короткий шлях в Азію, між Балтійським, Чорним і Каспійським морями та іншими регіонами. Велику роль грає і вихід України до Чорного моря, її добре розвинуте портове господарство. Можлива поява і нових зв'язків зі створенням нових транспортних шляхів на Закавказзя, у країни Скандинавії і Балтики, відновлення і поглиблення зв'язків з використанням р. Дунай та інших рік.

Враховуючи географічне положення України та її ресурсні можливості, необхідно визначити у якості пріоритетного напрямку удосконалення транспортних комунікацій, знайти шляхи реалізації існуючих транспортних стратегій, впроваджувати новітні технології та підвищувати конкурентоздатність галузі. Всі ці напрямки є ланками єдиної мети – відродити Україну як транспортну державу, яка повинна зайняти відповідні сегменти транспортного ринку Євразійського континенту.

Оцінюючи вигідне геополітичне положення, не слід виключати і негативні фактори, що виникають у більшості випадків, зв'язаних з рішенням політичних питань. Передбачення можливої появи і завчасної підготовки до нейтралізації і зменшення негативних явищ можна досягти за умови розробки науково обґрунтованих підходів до формування загальної моделі організації перевезень різними видами транспорту в напрямках міжнародних транспортних коридорів, що представляють собою єдині технологічні комплекси, відповідають міжнародним нормам і функціонують в умовах уніфікованого законодавства.

Інтеграція виробників світового ринку організувала новий виробничий етап – складання готової продукції на проміжних складах, часто розташованих

на значній відстані від самого виробника. Ці обставини сприяли збільшенню вантажопотоків, жорсткості часових параметрів доставки вантажів і зажадали великих вкладень в організацію транспортних шляхів. Переорієнтація географії економічних зв'язків ще більше ускладнила світову транспортну систему.

Ринок транспортних послуг у теперішній час можна поділити на чотири групи:

- «вантажовласники – покупці транспортних послуг;
- експедитори – організатори процесу доставки вантажу у мульти- та інтермодальних перевезеннях, які організують та контролюють повністю або частково логістичний ланцюжок доставки вантажів;
- перевізники – залізниці, пароплавства, авіація, трансагенства тощо;
- організації, які безпосередньо виконують операції, пов'язані з навантаженням, вивантаженням, передачею на інші види транспорту та інші».

[15]

При перевезенні вантажу будь-який вантажовласник шукає найбільш дешевий, швидкий та надійний спосіб доставки вантажу споживачеві, довіряючи свій вантаж експедитору.

Тому транспортна політика будь-якої сучасної держави ґрунтується на принципах стабільного переміщення вантажів. Здійснюється комплексний розвиток всіх видів транспорту з урахуванням впливу на економіку, навколишнє середовище, рівень та якість життя, на працевлаштування.

Інтеграція України у міжнародні транспортні мережі шляхом створення на своїй території транспортних коридорів потребує вирішення проблеми, що пов'язана із становленням єдиної транспортної системи країни через міжвидомчу взаємодію різних видів транспорту з метою забезпечення конкурентоспроможності національного транспортного комплексу на світовому ринку транспортних послуг.

В умовах надмірної відкритості українського ринку транспортних послуг, неефективної державної політики по відношенню до вітчизняних перевізників, відсталість транспортної мережі та зношеність рухомого складу, внаслідок чого

відбувається зниження якості транспортного обслуговування (швидкість руху, збереження вантажів та ін.), вітчизняний транспорт поступово втрачатиме свої позиції на світовому ринку перевезень. Втрата вітчизняним транспортом ринків перевезень призведе до використання транспортної мережі України переважно іноземними транспортними компаніями, а оскільки транспортна система є сполучною ланкою між усіма галузями економіки країни, то дана ситуація буде мати негативні наслідки для економічної безпеки України. Ця проблема особливо загострюється із вступом України до Всесвітньої торгової організації.

Сьогодні фактично здійснюється експансія іноземних транспортних і експедиторських компаній, що мають потужну сучасну техніку і діють в багатьох країнах світу, із установленням контролю на ринку автомобільних послуг України. Вітчизняними перевізниками при загальному зростанні міжнародних перевезень на 20-30% щороку здійснюється тільки 35% вантажних та 45% пасажирських перевезень. Частка українських перевізників в Молдову складає біля 14%, Литву – 25%, Болгарію – 10%, Туреччину – 1%. Втім, в перевезеннях із країн Західної Європи домінують вітчизняні перевізники – їх частка складає біля 95%, що пояснюється небажанням західних компаній використовувати українські дороги [17].

На деяких повітряних лініях 80% українського ринку перевезень контролюють іноземні авіакомпанії, які, застосовуючи демпінгові тарифи, несанкціоновані знижки тарифів, надання безкоштовних готелів у аеропортах пересадки, віднімають пасажирів у вітчизняних перевізників. Ці авіакомпанії, здійснюючи транзит пасажирів з України в свої країни, надалі надають пільги до США, Канади, Австралії та інших країн світу, тоді як Україна потенційно сама могла би бути великою транзитною територією [20].

Найважливіший критерій ефективності діяльності вітчизняного транспорту залежить від багатьох обставин. Першочергову роль тут відіграють особливості транспортної інфраструктури (автомобільних доріг, залізничних шляхів, аеропортів, річних та морських портів), господарська діяльність, пов'язана з транспортом (навантаження та вивантаження, різного роду



контролю, процедур перетину кордону, оформлення необхідних документів тощо), а також адміністративна ефективність такої діяльності.

Поступове та пропорційне зростання економіки країни має на увазі не тільки стабільну, безперебійну роботу транспорту, але й його здатність саморозвиватися. Разом з тим на динаміку цього розвитку накладається ряд негативних факторів, обумовлених високим рівнем зносу основних фондів транспорту (майже 60 %) [26], і в першу чергу його активної частини (75-85 %) [26], що являє собою загрозу економічної та територіальної безпеки країни.

Крім того, для забезпечення економічної безпеки країни необхідна підтримка такого рівня розвитку та функціонування об'єктів інфраструктури, який дозволяє при будь-яких умовах задовольняти життєво важливі потреби економіки, озброєних сил та населення, зберігає економічну єдність країни шляхом створення умов для розвитку економічних зв'язків між її регіонами.

Боротьба України за транзит і конкурентноспроможність національного транспортного комплексу вимагає значних капітальних інвестицій, спрямованих на приведення інфраструктури транспорту до світових стандартів. З метою економічної безпеки країни доцільно залучати внутрішні інвестиційні ресурси. Однак освоїти інвестиції в необхідних обсягах зможуть тільки великомасштабні організації, до яких відносяться промислово-фінансові групи, стратегічні альянси та інші інтегровані структури. Крім того, упровадження на транспорті сучасної екологічно чистої техніки і модернізацію транспортної інфраструктури доцільно здійснити через надання вітчизняним підприємствам держзамовлень на здійснення цих робіт з гарантованим фінансуванням.

Обмеженість доходних надходжень до бюджету не дозволяє державі надавати належної дотаційної підтримки вітчизняному транспорту. При цьому відсутні і необхідні засади для самостійного вирішення назрілих проблем, що постали перед окремими видами транспорту та всією транспортною галуззю взагалі, на вигідних для держави умовах. Багато з тих проблем, з якими стикаються різні транспортні відомства України, носять достатньо загальний характер, тому і вирішувати їх доцільно сумісно, на основі встановлення

єдиних задач та методичної бази їх вирішення. Необхідна розробка і реалізація державних програм, спрямованих на захист інтересів вітчизняних перевізників, вирішення комплексних проблем власності на транспорті, сприяння об'єднанню його в єдиний комплекс, особливо в умовах здійснення змішаних транзитних перевезень.

Також представляється можливим і доцільним, з одного боку, зберегти систему державних асигнувань, а з іншого – створити корпорації у вигляді акціонерних товариств. У цьому зв'язку, взаємопов'язане та комплексне вирішення поставлених питань, на наш погляд, дозволить забезпечити більш стійке функціонування транспортного комплексу країни.

В силу свого геополітичного положення Україна була, є і залишається країною з величезним транзитним потенціалом. Разом з тим помилково покладатися на те, що значні пасажиро- та вантажопотоки автоматично будуть проходити по її території. Сьогодення підносить жорстку конкурентну боротьбу за міжнародний транзит. В сучасній транзитній політиці ціняться передбачуваність, довгостроковість та вміння гнучко реагувати на нові умови транспортного ринку. Успішне вирішення стоячих перед транспортної галуззю задач – це застава просування України у європейському напрямку, зміцнення та удосконалювання геополітичних позицій, залучення необхідних коштів для розвитку транспортної інфраструктури.

Щоб не втратити транспортний ринок і значний прибуток від залучення транзитних потоків Україні необхідно всіма засобами активізувати роботу зі створення міжнародної транспортної мережі, залучаючи в більшому ступені недержавні структури і капітал, залишаючи при цьому державний контроль над транспортним комплексом і проводячи зважену тверду політику дотримання інтересів держави і народу України.

Таким чином, для розвитку транспортної системи України можна визначити наступні вектори:

- удосконалення державного регулювання і системи управління транспортним комплексом, реалізація протекціоністської політики держави

щодо вітчизняних перевізників;

- оновлення основних виробничих засобів транспортної галузі, в першу чергу рухомого складу;

- забезпечення безпечної роботи транспорту, впровадження ресурсозберігаючих технологій, підвищення рівня транспортного обслуговування;

- удосконалення економічних відносин, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг як фактору підвищення ефективності діяльності транспорту.

## РОЗДІЛ 2

# АНАЛІЗ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

### **2.1. Аналіз структури державного управління транспортною системою України**

Основним документом, що регулює відносини на транспорті, є Закон України «Про транспорт» [30], прийнятий постановою Верховної Ради 10 листопада 1994 р. № 233/95-ВС. За ним державне управління транспортом здійснюють Міністерство інфраструктури України [23], а також «місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на це органи у відповідності до їх компетенцій» [23].

Саме система органів управління транспортом та їх компетенція представляє наступне, «управління транспортом здійснюється відповідними органами державної виконавчої влади. Віщий орган загальної компетенції – Кабінет Міністрів України приймає постанови, на основі яких забезпечує загальне керівництво усіма видами транспорту» [16].

Центральним органом виконавчої влади у цій галузі є Міністерство інфраструктури України [23].

Керівництво підприємствами транспорту та дорожнього господарства Міністерство інфраструктури України [23] «здійснює через департамент автомобільного транспорту. Положення про цей орган затверджено Кабінетом Міністрів України» [16].

Завдання Міністерство інфраструктури України [23]:

- «здійснення державного управління транспортним комплексом України;
- реалізація державної політики становлення та розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного та якісного

задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях;

- забезпечення взаємодії та координації роботи усіх видів транспорту;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств всіх форм власності;
- забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи» !

«Характеризуючи у цілому законодавчі та нормативні акти, що регламентують спільну діяльність на транспорті слід відмітити, що більшість з них були прийняті ще за часи СРСР. Природно, що вони у теперішній час не відповідають умовам господарювання, що склалися в Україні. Це підтверджується, насамперед, практикою взаємодії різних видів транспорту» [31].

До них належать – Закони України: «Про транспорт» [30], «Про залізничний транспорт» [35], «Про автомобільний транспорт» [36], «Про трубопровідний транспорт» [37], «Про державну спеціальну службу транспорту» [38; 39], Кодексу торговельного мореплавства [13], Повітряного кодексу [28], Положень про органи транспорту. Господарська діяльність підприємств транспорту та їх правовий статус визначаються: Конституцією України [14], Господарським кодексом України [3] та Законами України «Про господарські товариства» [40], та іншими чинними нормативно-правовими актами.

До структури Міністерства увійшли [23] : «Державна авіаційна служба України Державне агентство автомобільних доріг; Державна служба України з безпеки на транспорт; Державна служба України з морського та річкового транспорту; Державне агентство інфраструктурних проектів України».

Однією із задач Закону про транспорт [30] «є забезпечення координації роботи різних видів транспорту (ст. 3) та організація їх взаємодії з метою більш ефективного використання транспорту і підвищення якості обслуговування суспільного виробництва та населення (ст. 5). Разом з тим ст. 3 та ст. 5 не конкретні: не ясно – у чому полягають ці задачі, що входить до прав Міністерства у частині координації та взаємодії різних транспортних галузей».

Стаття 39 Закону [30] «регулює відношення взаємодії підприємств різних видів транспорту при перевезеннях вантажів. Ці відносини, як сформульовано у Законі, «визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами)» [30].

Стаття 40 Закону [30] передбачає, «що координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється Міністерством, а на регіональному рівні – комісіями з координації роботи транспорту, які утворюються органами місцевої влади та самоуправління».

Діяльність Міністерства [23] «спрямований на прискорений розвиток національної транспортної системи, впровадження у життя державної політики в області транспорту, забезпечення його безпечного функціонування». Важливе місце в них відведено координації роботи та взаємодії різних видів транспорту.

У числі важливіших завдань, визначених [39], поставлені: «розробка цільових державних програм розвитку транспорту за основними напрямками економічної, науково-технічної, соціальної політики; безпечна та екологічно чиста робота транспорту; формування державної тарифної та інвестиційної політики на транспорті; контроль за використанням державної власності; його ефективна участь у зовнішньоекономічній діяльності».

Для вирішення цих задач до структури Міністерства включені департаменти [23]: «Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень (в частині забезпечення виконання Міністерством функцій з визначення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів відповідно до законодавства ); Департамент управління об'єктами державної власності та фінансово-господарської діяльності; Директорат автомобільного та електричного міського транспорту; Директорат дорожньої інфраструктури Директорат стратегічного планування та європейської інтеграції; Директорат морського та річкового транспорту».

В ньому регламентується діяльність Міністерства зі створення організаційних структур, які здатні гнучко реагувати на економічні процеси, що відбуваються в країні.

Декретом Кабінету Міністрів України «Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства» [33], затвердженого у 1993 р., визначений механізм створення об'єднань, корпоратизації та акціонування в транспортній галузі. Згідно з цим Декретом транспорт віднесений до галузей національної економіки з переважанням державної форми власності. Створення нових організаційних структур, їх ліквідація та реорганізація здійснюється Міністерством інфраструктури України [23] (за виключенням залізничного транспорту, реорганізацію якого проводить Кабінет Міністрів України) за узгодженням із Антимонопольним комітетом [25]. Транспортні об'єднання, що утворені на новій основі, функціонують як єдина господарська структура, мають права юридичної особи, їх Статут затверджується Міністерством інфраструктури України [23] за узгодженням з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України [24] і Антимонопольним комітетом України [25]. Підприємства, що входять до складу об'єднань, зберігають права юридичної особи і на них розповсюджується дія Господарського кодексу України [3].

Порядок створення нових організаційних структур найбільш складний на залізничному транспорті, основної ланки транспортного комплексу України і запропонованої корпорації.

Так, створення, реорганізація і ліквідація залізниць, зміна їх меж здійснюється Кабінетом Міністрів України за рекомендацією Міністерством інфраструктури України [23]. Вихід державних підприємств із складу залізниць здійснюється за узгодженням Міністерства інфраструктури [23]. На залізничному транспорті зміна форм власності і господарювання проходить повільно і в мінімальних обсягах.

Практично всі країни-члени ЄС протягом останніх 10 років реформують залізничний транспорт, приділяють велику увагу факторам прибутковості. Деякі країни вибрали шлях приватизації державних структур, деякі просто вносять елементи комерції в роботу державних залізничних підприємств. Домінування великих приватних компаній можна спостерігати в Канаді та

США. Потреби часу вимушують державні залізничні відомства багатьох країн світу переглядати свої позиції та виводити цей транспорт на істотно новий економічний рівень. Так, Німеччина стала однією з перших країн ЄС, що почала реформування державних залізниць. У 1994 р. було прийнято програму, на основі якої був створений єдиний холдинг, до складу якого увійшло п'ять компаній, утворених за функціональним принципом. Сьогодні холдинг має статус державного акціонерного товариства, певну частку акцій якого придбав приватний капітал. Реструктуризація дозволила окремим частинам холдингу сконцентрувати увагу виключно на сфері своєї діяльності, що позитивно відобразилося на загальному рівні доходів. У Великобританії в 1993 р. було прийнято нове законодавство, згідно якого її залізниці трансформувалися у приватну корпорацію. Державне відомство забезпечило правову базу подальшої приватизації. У 1999 р. Національне товариство залізниць Бельгії було розділено на 11 окремих комерційних одиниць, які діють самостійно з певною часткою відповідальності; ступінь впливу держави обмежується правовим регулюванням. Цей крок дозволив підняти доход галузі тільки від пасажирських перевезень до 3,5 млрд. бельгійських франків (1998 р.). З 1999 р. статус акціонерного товариства отримали Федеральні залізниці Швейцарії, що раніше являли собою закриту державну монополію. З 1 січня 2009 року SBB-CFF-FFS підрозділяється на 4 служби [21, с.20].

Стрімкий розвиток альтернативних видів транспорту (авіація, морський, автомобільний), де домінує приватний капітал, обумовило зміни у системі залізничного транспорту. Перед урядами багатьох країн, в тому числі і України, постала проблема реформування національних залізниць, щоб цей транспорт із збиткового перетворився на прибутковий. Але, на сьогоднішній день, в Україні державі має належати не менше 75 % акцій залізничного транспорту.

В Указі Президента України [39] «викладені основні концептуальні положення та напрямки подальшого становлення і розвитку транспортної системи. Важливе місце в них відведено координації роботи і взаємодії різних видів транспорту. Підкреслено, що Міністерство інфраструктури повинно



формувані загальні вимоги до всіх видів транспорту (в тому числі і уразі створення запропонованої інтегрованої структури) шляхом видання обґрунтованих нормативів, стандартів, технічних умов на перевізні та вантажні роботи, директивно не втручаючись при цьому в поточну господарську діяльність підприємств».

Традиційна методика розвитку транспортної інфраструктури міститься в тому, що державна установа випускає облігації для збільшення капіталу, який є необхідним для фінансування проекту, і окремо заключає угоди підряду з приватними фірмами, послуги яких потрібні для розробки проектно-конструкторської документації, будівництва і експлуатації об'єкту. Якщо об'єкт залишається у державній власності, держава може передати його у довгострокову оренду приватній фірмі або укласти угоду на його обслуговування (експлуатацію) з визначеною державною організацією. З іншого боку, проект може знаходитися у спільній володінні держави і приватного сектору, або повністю належати приватній стороні.

Нажаль, Господарський кодекс України [3] Законодавством України поки що забороняється створення в сфері транспортних послуг промислово-фінансових [11], які б забезпечили не тільки підвищення конкурентоспроможності всіх видів транспорту в процесі їх взаємодії, але й інвестування всіх необхідних перетворень на транспорті відповідно до світових стандартів.

Законодавчі та нормативні акти, які регламентують діяльність транспортного комплексу, розроблюються сьогодні з урахуванням наближення їх правової бази до вимог міжнародного права, а також міжнародних організацій, учасником яких є Україна. Одним з найважливіших напрямків розвитку та реформування транспортної системи є подальше вдосконалення її управлінських структур, у тому числі на регіональному рівні, яке повинно забезпечувати підвищення керованості та ефективності роботи шляхом приведення управлінських та виробничих структур у відповідність до виконуваних функцій на основі впровадження сучасних інформаційних

технологій (Додаток Б)

Доцільним є формування ефективної системи господарського управління об'єктами та майном транспорту, що залишається у власності держави з поступовим перенесенням значної частини управлінських функцій на регіональний рівень.

Також необхідно заохочувати формування корпорацій, асоціацій та інших об'єднань, що займаються комерційною діяльністю у транспортній сфері. Для підвищення ефективності роботи об'єктів виробничої інфраструктури транспорту держава повинна надавати усіляке сприяння формуванню та розширенню ринків послуг, розвитку підприємництва та здорової конкуренції. Це потужний фактор зниження витрат та підвищення якості інфраструктурного обслуговування населення та підприємств, створення умов, за яких кожний споживач мав би вільно вибирати найбільш прийнятний вид обслуговування з урахуванням його ціни та якості.

Досягненню цього повинні сприяти реалізація державних та регіональних програм соціально-економічного розвитку та заходи державного регулювання підприємств транспортної системи всіх форм власності, у тому числі природних монополістів, включаючи розробку та удосконалення організаційних форм управління, контроль та нагляд за їх діяльністю.

Реалізація державної програми щодо створення інтегрованої структури на транспорті та регулювання і підтримка її діяльності дозволить побудувати гнучку систему управління єдиним транспортним комплексом країни з урахуванням впливу зовнішнього середовища та адекватну ринковим відносинам.

## РОЗДІЛ 3

### НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

#### **3.1. Методичне забезпечення державного регулювання транспортної системи**

Настільки важлива увага з боку держави до розвитку транспортної системи пояснюється її величезною роллю в економічному та соціальному розвитку, а також високою капіталомісткістю та повільною окупністю більшості її галузей. Держава робить великий вплив на розвиток транспорту, використовуючи при цьому весь арсенал засобів: підприємництво, капіталовкладення, кредити, податки, адміністративне регулювання.

Напрямки вирішення даних проблем різноманітні і залежать від комплексної програми соціально-економічних реформ та від обсягу виробничих ресурсів, які виділяють на її реалізацію. Транспорт широко використовується і як важіль регіональної політики. В умовах посилення надлишковості та суперечливості розвитку транспорту підсилюються протекціоністські та дискримінаційні економічні, фіскальні та правові дії держави, що направлені на пом'якшення конкуренції та захист національних транспортних компаній.

Основною задачею державного регулювання ринку транспортних послуг повинно стати підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу України, об'єднання конкурентних переваг окремих видів транспорту, особливо тих, що задіяні в міжнародних перевезеннях, через впровадження програм міжвідомчої інтеграції транспортних підприємств з метою забезпечення конкурентоспроможності українського транспорту у створенні міжнародних транспортних коридорів і залучення до них транзитних вантажопотоків.

Необхідність втручання держави в сферу транспортного виробництва обґрунтована особливостями самої транспортної галузі.

По-перше, в умовах міжнародної взаємодії виникає необхідність підписання різноманітних угод на рівні держави, що обумовлюють таку взаємодію і не суперечать законодавчим, технічним та іншим вимогам, встановлених в Україні.

По-друге, транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні обороноздатності, екологічної безпеки країни і безпеки руху як суспільного фактора. Роль держави полягає у стимулюванні впровадження на транспорті сучасної екологічно чистої техніки і модернізації транспортної інфраструктури через надання вітчизняним підприємствам держзамовлень на здійснення цих робіт з гарантованим фінансуванням, а також контроль за виконанням проектів.

По-третє, впровадження державних програм у напрямку міжгалузевої взаємодії транспортних підприємств окремих відомств з метою забезпечення конкурентоспроможності всього транспортного комплексу країни, а не окремих його видів через регулювання пасажиро- і вантажопотоків.

По-четверте, транспортна складова у кінцевій вартості продукції займає чималу частку, що в нестабільній економіці може породжувати інфляційні процеси. Тому необхідний контроль з боку держави за встановленням тарифів, які б відповідали не тільки забезпеченню рентабельності транспортної продукції, але й її якості з метою захисту і підтримки споживачів транспортної продукції.

По-п'яте, необхідність державного втручання обумовлена тим, що транспорт є часткою національної економіки, одночасно стимулюючи і її розвиток.

Державне управління в сфері транспорту здійснюють Міністерство інфраструктури України [23], «уповноважені органи, місцеві ради народних депутатів у відповідності до їх компетенції» [23].

У відповідності до Закону України «Про транспорт» [30], державне управління у транспортній системі повинно забезпечити (Додаток В):

- «своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення та сучасного виробництва у перевезеннях та потреб оборони України;
- безпечне функціонування транспорту» [30];
- дотримання необхідних темпів та пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- «захист економічний інтересів України, законних інтересів підприємств та організацій транспорту та споживачів транспортних послуг, а також прав громадян під час їх транспортного обслуговування» [30];
- координацію роботи різних видів транспорту;
- розвиток сумлінної конкуренції, обмеження монополізму;
- ліцензування окремих видів діяльності у транспортній галузі;
- охорону навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту.

Формами державного регулювання діяльності транспортної системи країни є закони України та інші нормативно-правові акти, цільові програми розвитку окремих видів транспорту, механізми ліцензування, сертифікації та контролю. Для конкретного виду транспорту основною організаційною формою вирішення його проблем сьогодні є державні програми. Вони повинні містити як пріоритетні напрямки розвитку різних видів транспорту, так і методи їх реалізації.

Одним з найважливіших напрямків розвитку та реформування транспортної системи країни є подальше вдосконалювання її управлінських структур, яке повинно забезпечити підвищення керованості підприємствами транспортного комплексу та безумовне проведення державної політики, здійснення державного регулювання та контролю діяльності підприємств транспортної системи у виробничій та соціальній сферах.

У рамках цього напрямку першочерговою задачею є створення відповідної до нових умов господарювання законодавчо-правової та нормативної бази, яка б забезпечувала узгодження інтересів підприємств транспортної системи із суспільними інтересами, юридичне закріплення прав та обов'язків цих підприємств, їх статусу.

Ця робота повинна здійснюватися у рамках законодавства через розробку нових та перегляду вже діючих законодавчих та нормативних актів, які передбачають однакові підходи до регулювання відносин при функціонуванні різних видів транспорту, та з врахуванням законодавства України, яке встановлює базові правові та організаційні основи із споживачами транспортних послуг, з державними та місцевими органами влади та управління.

Поряд із розробкою законодавчих та нормативних актів в цій сфері специфіка транспортної системи та її інтереси повинні отримати належне відображення у нормативно-правових документах, що мають загальноекономічний характер. Законодавча база як основа державного регулювання діяльності повинна відображати появу транспортних підприємств різних форм власності, забезпечувати ефективну взаємодію таких підприємств, державний захист прав споживачів послуг, безпеки та охорону навколишнього середовища.

Регулювання ринку транспортних послуг здійснюється за допомогою правових, адміністративних і економічних методів впливу на діяльність транспортного комплексу, що мають значення як в довгостроковій перспективі, так і в оперативному регулюванні.

В умовах ринку відношення підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами місцевого самоуправління будуються на основі не прямого керівництва, але за допомогою методів непрямого впливу на їх функціонування, тобто регулювання за допомогою економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної (надання дотацій) політик.

До правових методів державного регулювання можна віднести [41]: «впровадження в національний транспортний комплекс узгоджених міжнародних норм, нормативів і параметрів діяльності транспорту, що відповідають інтересам держави; удосконалення правил перевезення вантажів в умовах міжвідомчої інтеграції різних видів транспорту; ліцензування

транспортної діяльності; введення стандартів по екологічній безпеці на транспорті та безпеці руху. Формування законодавчої бази, перш за все, повинно забезпечити розмежування функцій регулювання діяльності транспортних підприємств між різними рівнями влади».

Серед адміністративних методів можна виділити: перерозподіл пасажиро- і вантажопотоків між різними видами транспорту з метою максимального їх завантаження; впровадження системи штрафів за невиконання правил перевезення, що може спричинити збій у роботі суміжних транспортних підприємств чи втрати або пошкодження вантажу, що перевозиться; регулювання тарифної політики (встановлення граничних рівнів зниження і підвищення цін на транспортну продукцію з метою усунення недосконалості ринкових механізмів на внутрішньому ринку транспортних послуг та забезпечення конкурентоспроможності всього транспортного комплексу при залученні імпортно-експортних та транзитних перевезень); пряме встановлення цін на продукцію транспорту, створену в державному секторі та інші.

У числі економічних методів регулювання можна відзначити: удосконалення тарифної системи; надання субсидій і дотацій транспортним підприємствам, перш за все активно задіяних у створенні та обслуговуванні міжнародних транспортних коридорів; впровадження систем надання пільг та пільгового оподаткування прибутку підприємств транспортної галузі з метою нагромадження фінансових ресурсів для модернізації і впровадження інновацій на транспорті; фінансування науково-дослідних робіт і надання державних замовлень вітчизняним підприємствам на виробництво нової техніки і обладнання, що відповідають потребам ринку; забезпечення пільгового кредитування комерційними банками транспортних підприємств державного значення та інші. Основною метою удосконалення тарифної системи є забезпечення економічних інтересів держави, споживачів транспортних послуг та підприємств транспорту. Вона повинна забезпечити стабільність тарифів, їх гнучкість, прогнозованість та достатній рівень рентабельності діяльності транспорту в цілому.

Тарифна політика держави є одним з найважливіших інструментів його впливу на хід економічних та соціальних процесів в країні. Складаючи частину державної цінової політики, вона повинна реалізувати загальноекономічну тенденцію та вплив вільних тарифів на рівень інфляції та платоспроможний попит, а також необхідність державної фінансової підтримки незаможних верств населення та підприємств виробничої інфраструктури, що працюють за фіксованими тарифами.

Для цього в сфері тарифної політики держави необхідно визначити схематично основні завдання тарифної політики держави як одного з економічних методів регулювання діяльності транспорту відображені у Додатку Г [10] :

Основним напрямком удосконалення системи тарифів є диференціація за класами якості транспортних послуг. Повинна бути припинена практика перехресного фінансування та дотування збиткових видів діяльності за рахунок рентабельних. У кінцевому рахунку тарифна політика повинна стимулювати внутрішні та міжнародні економічні зв'язки, забезпечувати доступність життєво важливих послуг для всіх верств населення.

Специфіку транспортної системи слід враховувати і при здійсненні податкової політики, при цьому повинна бути прийнята до уваги необхідність:

підвищення конкурентоспроможності вітчизняних об'єктів виробничої інфраструктури транспортної системи на міжнародному та внутрішньому ринках послуг; збільшення інвестиційного потенціалу підприємств транспорту;

- зниження транспортних витрат і тарифів з метою вирішення соціальних проблем та розвитку транспортно-економічних зв'язків;

- скорочення дотацій з бюджету;

залучення додаткових джерел фінансування галузей національної економіки.

Для виконання вищенаведених задач з використанням правових, адміністративних, економічних методів та підвищення ефективності самої регулюючої функції державний вплив на діяльність транспортного комплексу



України повинен мати наступне забезпечення:

1) правове, яке полягає, перш за все, у формування адекватної до сучасних вимог економіки системи законодавчих і нормативних актів державного регулювання у транспортній сфері;

2) організаційне, яке визначається можливістю формування ефективної системи державних органів регулювання транспортної діяльності, а також створення відповідних технологій організації розробки і реалізації державних програм, спрямованих на підвищення якості транспортного обслуговування в країні;

3) інформаційне, яке полягає у створенні, насамперед, автоматизованої системи отримання інформації про діяльність суб'єктів транспортної сфери, а також формування на цій основі досконалої системи дослідження і прогнозування розвитку транспортного ринку як зовнішнього, так і внутрішнього;

4) економічне, основне призначення якого полягає у пошуку надійних джерел надходження інвестиційних коштів для фінансування державних програм, що реалізуються у транспортній галузі. На сьогодні саме ця складова забезпечення державного регулювання на транспорті є найактуальнішою і потребує як найскорішого формування [18; 45].

Система державного регулювання транспортної діяльності в умовах міжнародної взаємодії наведена у Додатку Д.

Впровадження наведеної системи державного регулювання транспортної діяльності забезпечить зміцнення позицій транспорту України на міжнародних транспортних ринках, збільшення доходів кожного виду транспорту за рахунок залучення додаткових вантажопотоків і пасажиропотоків, підвищення якості і обсягів транспортних послуг, які приведення до потреб національної економіки і населення країни в перевезеннях, а також у відповідність до міжнародних норм і стандартів.

В аспекті інтеграції транспортного комплексу України в міжнародну транспортну мережу реалізація даної системи регулювання забезпечить:

- надання державної підтримки в умовах конкуренції з іноземними транспортними системами;
- адаптацію законодавчих та правових актів, регулюючих транспортну діяльність, до світових стандартів;
- рівноправне приєднання України до міжнародних угод стосовно створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів, укладання міжурядових угод в транспортній сфері, що відповідають інтересам України;
- збільшення обсягів міжнародних перевезень на національній транспортній мережі, а звідси – приток додаткових валютних надходжень до бюджету держави;
- здійснення співпраці з передовими транспортними компаніями світу в сфері освіти, науки і техніки.

Використання наведених та інших методів державного регулювання в цілому буде сприяти подальшому вдосконаленню управління єдиною транспортною системою України.

### **3.2. Організаційно-економічний механізм державного регулювання транспортної системи України**

Забезпечення потреб суспільства у послугах транспорту потребує нових підходів до управління, а саме: функціонально-цільовий та логістичний підходи, які сприяють розкриттю, оцінці та виконанню транспортом своїх функціональних завдань.

Функціонально-цільовий підхід з використанням теоретичних основ мобільності транспорту та транспортної логістики висувають основні вимоги до управління транспортною системою: гнучкість організаційно-технологічної структури управління; визначення можливостей та напрямків адаптації перевезень до передбачуваних просторових, економічних та соціальних змін; просторово-часова відповідність перевезень соціально-економічному середовищу, що обслуговується.

Ці вимоги можливо виконати при умові дотримання основних принципів ефективності функціонування механізму управління транспортною інфраструктурою, а саме: доставкою до точно обумовленого строку; надлишковістю, що передбачає наявність резервів при наданні послуг; доступністю послуг транспорту будь-якому клієнтові; можливістю функціонування транспорту за будь-яких катаклізмів природного або суспільного характеру; безпекою та комфортністю перевезень, а також їх економічністю (при обґрунтованому ціноутворенні) та самозабезпеченістю транспорту.

Уточнення функціонально-цільових задач транспортної системи висуває необхідність створення адекватного до них механізму управління. У цьому зв'язку, на наш погляд, найбільш прийнятна концепція логістики, в основі якої полягає швидка реакція на вимоги ринку, гнучка адаптація до ситуацій, що змінюються, та своєчасна доставка вантажів та пасажирів до місця призначення точно у строк.

Практично всі країни-члени ЄС протягом останніх 15 років реформують залізничний транспорт, приділяючи велику увагу факторам прибутковості. Деякі країни вибрали шлях приватизації державних структур, деякі просто вносять елементи комерції в роботу державних залізничних підприємств. Розглянемо ці процеси на конкретних прикладах.

В Німеччині реформування залізниць почалося у 1994 році. одночасно з об'єднанням Державних залізниць ФРН (DB) та колишньої НДР (DR) було створено Акціонерне товариство «Державні залізниці Німеччини» – DBAG. Хоча формально DBAG знаходиться у державній власності, за законодавством ФРН ця компанія має ознаки приватизованого підприємства [29].

Реструктуризація залізниць Німеччини здійснюється у три етапи. На першому етапі були утворені чотири підприємницьких сектори: інфраструктури (управління станціями, мережею та будівництвом шляхів), перевезень пасажирів і вантажних перевезень, а також центральних управлінь та сервісних центрів. На другому етапі була створена цільова структура із самостійних

акціонерних товариств на чолі з холдинговою компанією. Були утворені три самостійні експлуатаційні компанії (перевезення вантажів, перевезення пасажирів у дальньому сполученні, місцеві та регіональні перевезення пасажирів) та дві для обслуговування інфраструктури залізниць. Були ліквідовані відділення потягів та рухомого складу, а їх основні фонди приписані до відповідних експлуатаційних компаній. Кожна експлуатаційна компанія орієнтована на свій сектор ринку, але користується при цьому однією мережею залізниць. У рамках нової структури холдингова компанія несе відповідальність за кінцеві результати роботи залізниць та розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями. На третьому етапі планувалося, що холдинг буде розпущений, а акціонерні компанії інфраструктури та експлуатації стануть самостійними. До розпуску холдингової компанії вона буде виконувати керівну, координаційну та контролюючу функції та об'єднає у собі переваги децентралізованого управління з можливостями та силою концерну, який має єдине керівництво.

Вже у перші роки реформ DBAG змогла досягнути зростання приведенного вантажообігу на 12,9 %, обсягу пасажирських перевезень на 15,1 %, вантажних – на 12 %, обороту холдингу на 9 % та продуктивності праці на 83,5 %. крім того, за перші три роки було інвестовано 42 млрд. марок, що відповідає сумарному обсягу капіталовкладень за останні 10 років, а також мала місце економія у 16 млрд. марок бюджетних коштів [20].

Реформа залізничного транспорту Франції була розпочата у 1997 році, що призвело до розподілу функцій утримання інфраструктури та експлуатації. Власником інфраструктури стало знов утворене відомство *Reseau Ferre de France* (RFF), експлуатаційна робота залишилася в сфері діяльності *Societe Nationale Chemins de Fer* (SNCF), яке й уповноважено керувати інфраструктурою від імені RFF. Вона несе відповідальність за модернізацію та відповідає за пріоритетність інвестиційних проектів та їх фінансування, визначає ступінь та форми відповідальності SNCF з управління інфраструктурою та розміри платні за користування інфраструктурою та

займається збиранням цих коштів. SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF. Як SNCF, так і RFF залишаються державними підприємствами.

Особливість французької моделі полягає у тому, що SNCF залишається монополістом, право доступу сторонніх осіб до інфраструктури не передбачено. В цьому плані реформа Франції не відповідає Директиві ЄС 91/440. Однак в результаті проведення реформи все ж таки відмічено зростання обсягів перевезень та доходів від них, особливо вантажних, де залізничний транспорт домогся збільшення частки ринку на 1 %, пасажирообіг збільшився майже на 2 млрд. пас-км, вантажообіг – на 4 млрд. т-км, доходи від перевезень зросли [20].

На відміну від багатьох країн Європи, де залізниці залишаються у державній власності, у Великобританії проведена повна приватизація. Після проведення приватизації потреба в оперативному управлінні залізничною інфраструктурою відпала, і основним завданням державного регулювання стало забезпечення справедливої конкуренції та захист інтересів споживачів та платників податків.

В результаті реформ за рахунок підвищення рівня комфорту збільшився обсяг пасажирських перевезень, а також на 30 % підвищилася точність дотримання графіку руху поїздів [20].

Структурні перетворення на залізницях Італії (FS) почалися ще у 1994 році, коли були створені три експлуатаційні служби: далеких, місцевих пасажирських та вантажних перевезень, але без надання їм легального статусу. Проте уряд Італії тільки у 1998 році ввів у дію положення директивних документів ЄС, які вимагали відокремлення експлуатаційної діяльності від управління інфраструктурою та забезпечення вільного доступу сторонніх осіб до інфраструктури. Крім того, було прийняте рішення про передачу відповідальності за місцеві залізничні перевезення на регіональний рівень. Цим FS були поставлені у нові умови і продовжувати свою діяльність вони змогли б лише при виконанні відповідних змін, у чому вони істотно відставали від

більшості залізниць Європи. Передбачалося, що у майбутньому FS залишаться єдиним підприємством, але з чітким розподілом функцій між окремими підрозділами, які отримують певну самостійність, у тому числі по фінансовим питанням.

До основи проекту реорганізації залізниць Італії покладені принципи: 1) повного пріоритету основного виду діяльності; 2) відповідності кожної з трьох основних сфер діяльності до їх специфічних особливостей – по відношенню до ринку, клієнтам, державним економічним та соціальним програмам; 3) передачі підрозділам FcIS всього оснащення, необхідного для управління їх діяльністю, відповідного штату, засобів автоматики та телемеханіки; 4) розподілу управлінських задач всередині об'єднання, яке має єдиний вищий орган управління та загальну систему адміністративного забезпечення діючих підрозділів [20].

Швеція першою у Європі провела реформу залізниць. Шведська модель структурної реформи мала свої особливості. В основі реформи згідно з Директивою ЄС був розподіл інфраструктури та експлуатації. В результаті залізниці Швеції (SJ) у 1988 році були поділені на дві компанії: BV, яка займалася питаннями розвитку та утримання інфраструктури, та SJ, яка займалася безпосередньо експлуатацією. Ці компанії мають державну форму власності, але працюють на комерційній основі.

Сильна сторона шведської моделі – принцип замовлення для нерентабельних залізничних перевезень, які дотуються державою та регіонами. Цей принцип працює в повній мірі, коли замовлення на перевезення отриманий у конкурентній боротьбі. Але там, де SJ має монопольні права, така конкуренція неможлива. Тому основний обсяг робіт виконується державною компанією SJ. Однак при цьому не повністю виконуються вимоги Директиви 91/440 та обмежується можливість подальшого покращення фінансового стану залізниць, оскільки впровадження конкуренції сприяє отриманню економії витрат у розмірі 30-40 % [20].

Європейські залізниці проводили реструктуризацію управління різними

шляхами, у зв'язку з чим з'явилися нові організаційні структури. Підприємства, що виникли в результаті реформування, відрізняються за трьома основними ознаками: 1) за формою власності; 2) за рівнем та типом конкуренції; 3) за ступенем ієрархії. Однак, незважаючи на ці відмінності, реформи, які проводилися у всіх європейських країнах, мали одну загальну особливість: відповідність Директиві ЄС 91/440 про розподіл функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи [20].

Вищевикладене свідчить про те, що реформи на залізницях проходять, як правило, за трьома напрямками: видалення залізниць з ведення уряду та прийняття обома сторонами переглянутого переліку задач та відповідальності; реструктуризація залізниць з метою посилення орієнтації при збереженні ролі уряду в утриманні інфраструктури та підтримки соціально необхідних видів обслуговування; перегляд меж між суспільним та приватним секторами у наданні транспортних послуг.

Узагальнення досвіду управління закордонних транспортних компаній показують [7]., що «на етапі становлення та розвитку ринку найбільш прийнятні ті системи управління транспортним комплексом, які забезпечують неухильне підвищення мобільності транспорту як головної умови переходу від цільової функції до соціально-економічної доцільності».

Покращенню роботи транспортних підприємств України сприятиме підвищення ефективності управління, яке передбачає перетворення організаційної структури управління у два етапи. Перший етап полягає у перерозподілі завдань за рівнями управління. При цьому функції з підготовки та прогнозування перевізного процесу централізовані. У відповідності до цього вирішуються завдання розвитку матеріально-технічної бази, соціального розвитку. Другий етап – це створення об'єднань транспортних підприємств, робота яких оцінюється за новим показником, що характеризується результатом роботи транспорту з урахуванням вартості одного пасажиромісця або одного тоннокілометра.

В умовах ринкової економіки взаємодія підприємств окремих відомств

повинна ґрунтуватися на міжгосподарських зв'язках, що являють собою соціально-економічні відношення між зацікавленими партнерами через укладання договорів, для зміцнення яких застосовуються госпрозрахункові стимули та санкції. Наявність таких зв'язків дозволяє визначити ресурси, якими розпоряджаються окремі транспортні підприємства, підвищити їх маневреність і збалансованість. З розвитком змішаних перевезень в Україні та її інтеграцією до світової транспортної мережі виникає необхідність у розробці механізму організованої сумісної діяльності всіх транспортних підприємств як єдиного транспортно-виробничого комплексу.

Організаційно-економічний механізм координації взаємодії різних видів транспорту розглядається як сукупність адміністративних, техніко-технологічних важелів і норм організації взаємодіючих суб'єктів на основі сумісної діяльності для підвищення ефективності перевезень вантажів у змішаному сполученні. Застосування механізму взаємодії зобов'язує формування відповідних організаційних форм сумісної діяльності. Незбігання інтересів та вузьковідомчі підходи, слабка матеріальна зацікавленість у взаємодії та інші негативні явища знижують ефективність роботи національного транспортного комплексу, особливо у рамках міжнародних перевезень. Сьогодні взаємодія притаманна лише для транспортних вузлів та перевантажувальних комплексів. На регіональному та державному рівнях система скоординованої взаємодії відсутня взагалі. Вирішення ситуації, що склалася на вітчизняному транспорті, можливо через створення загальнодержавної структури управління транспортним комплексом в Україні, тобто в масштабах всієї держави, а не окремих транспортних видів чи в межах одного відомства.

Відповідно до Закону «Про транспорт України» [30] на державному рівні функції координації діяльності різних видів транспорту покладені на Міністерство інфраструктури України [23]. В багатьох адміністративних областях координацію роботи транспорту повинні були виконувати Регіональні ради з координації діяльності транспорту при обласних держадміністраціях.



Основні задачі цих підрозділів полягали в раціоналізації вантажопотоків, переключенні вантажів з одного виду транспорту на інший, організації централізованих перевезень та ін. Але за останній час робота рад була зведена до вирішення поточних проблем, а саме транспортного забезпечення потреб області.

Сьогодні координація взаємодії видів транспорту на рівні міністерств обмежується загальним узгодженням обсягів перевезень, розподілом вантажопотоків; на рівні транспортного вузла – складанням оперативних планів рухомого складу під вантажно-розвантажувальні операції. Координація носить суто рекомендаційний характер. Як правило, ніякої матеріальної відповідальності суміжні транспортні підприємства не несуть, що суперечить ринковим відносинам. Удосконалення взаємодії підприємств різних транспортних відомств стримується відсутністю належних взаємозв'язків між координаційними органами різних рівнів, а також між підприємствами транспортної галузі та інших галузей національної економіки, що виступають на ринку транспортних послуг вантажовласниками, споживачами транспортної продукції. Схема міжвідомчої координації взаємодії підприємств різних видів транспорту з урахуванням взаємозв'язків на макро- та мікрорівнях (державний, регіональний, виробничий) наведена у Додатку К.

На державному рівні роботу окремих транспортних відомств координує Міністерство інфраструктури України [23], яке взаємодіє з міністерствами і відомствами підприємств-вантажовласників. На регіональному рівні робота координується обласними держадміністраціями та регіональними чи обласними транспортними управліннями. Виробничий рівень охоплює підприємства або їх структурні підрозділи, а також організації нетранспортних відомств, пов'язаних між собою єдиним технологічним процесом переробки вантажів у транспортних вузлах. До складу координаційної ради транспортного вузла входять представники взаємодіючих підприємств та вищестоящих транспортних організацій. Керує радою начальник базового підприємства вузла (базовим підприємством може виступати або залізнична станція, або морський

чи річковий порт, що в умовах здійснення змішаних транспортних перевезень виступають також терміналами переробки вантажів) [1].

Ефективність координації міжвідомчої взаємодії визначається критерієм оптимальності, який доцільно розраховувати по мінімальним сукупним приведеним витратам. Сутність оцінки критерію оптимальності міжвідомчої взаємодії полягає в тому, що замість мінімальних витрат по підприємству одного відомства, необхідно дотримання сукупних для всіх учасників мінімальних приведених витрат, виходячи з принципу досягнення єдності інтересів всіх підприємств-учасників сумісної діяльності. В умовах ринку дотримання такого мінімуму супроводжується додатковими втратами для одного або декількох учасників взаємодії. Отриманий при цьому збиток повинен компенсуватися за рахунок прибутку, отриманого за кінцевими результатами взаємодії. Невиконання цього принципу призведе до розбалансування системи інтересів, збою у всьому процесі взаємодії.

Таким чином, організаційно-економічний механізм міжвідомчої взаємодії транспортних підприємств в умовах здійснення змішаних перевезень поєднує в собі директивний механізм на загальнодержавному рівні та ринковий механізм господарювання на виробничому рівні. Застосування ринкового механізму в чистому виді, що створювало б можливість для саморегулювання процесу взаємодії, сьогодні ускладнюється низкою причин.

По-перше, покладання на державне інвестування переважно магістральної мережі призвело до ослаблення розвитку транспортних вузлів, а політика капітальних інвестицій в транспорт, виходячи з запланованих темпів зростання національної економіки – до відсутності провізних і пропускних резервів транспорту, до різкого їх відставання від потреб національної економіки.

По-друге, необхідно встановити оптимальне співвідношення між централізованим управлінням і розширенням самостійності підприємств при їх взаємодії. На сучасному етапі розширення самостійності підприємств призвело до посилення їх монополізму через використання власного положення та

необґрунтованого підвищення цін на послуги.

Подолати ці перепони можливо за рахунок впровадження системи корпоративного управління транспортним комплексом, яке забезпечується, з одного боку організаційним відособленням видів діяльності транспортних підприємств через створення самостійних товариств, а з іншого – їх об'єднанням та взаємодією на умовах фінансової або (та) іншої залежності.

Більш раціональним організаційним рішенням з точки зору ефективності виробничої діяльності у рамках діючого законодавства [31] може бути акціонерна (корпоративна) організації діяльності транспортних підприємств різних галузей. При цьому повним або домінуючим в залежності від структури власності буде держава в особі Фонду державного майна, а регулюючі та контролюючі функції реалізуватимуться через Міністерство інфраструктури України [23] або державні адміністрації відповідних видів транспорту. До основних обов'язків останніх повинні входити:

- «визначення тарифної політики;
- здійснення інвестування через реалізацію державних цільових програм розвитку окремих видів транспорту або транспортного комплексу країни взагалі;
- забезпечення гарантій державного субсидування збиткових видів діяльності, тощо».

Сьогодні основна мета регулятивного впливу держави на господарську діяльність великих інтегрованих структур – максимальне запобігання потенційним погрозам, які обмежували б розвиток конкурентного середовища. Таких вплив інколи перешкоджає формуванню нових підходів до вдосконалення структури власності, зокрема це стосується швидкого домінування ефективних власників, та стратегічному управлінню корпоративним фінансами всередині інтегрованих структур.

В умовах зростаючої глобалізації ринку транспортних послуг і необхідності у зв'язку з цим забезпечення конкурентноздатності національної транспортної системи нами пропонується формування на транспорті вертикально інтегрованих структур з елементами горизонтальної інтеграції

через забезпечення конкурентного доступу до інфраструктури транспортних магістралей підприємств і організацій будь-яких організаційно-правових форм, сфер діяльності і власності, а в кінцевому рахунку створення декількох конкуруючих інтегрованих транспортних компаній.

Нарешті, прагнення України вступити до європейського співтовариства сьогодні відображається й на реформах, що проводяться у транспортній галузі та повинні відповідати вимогам ЄС.

Для забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу України у найближчий час необхідно, використовуючи світовий досвід розвитку великомасштабних організаційних структур, максимально чітко визначити і класифікувати форми і границі відповідальності як власників, так і організацій – учасників, місце їхньої консолідованої та індивідуальної відповідальності, а також більш чітко регламентувати правила і процедуру формування, злиття і поділу інтегрованих утворень.

З огляду на складність і економічну суперечливість внутрішньо-корпоративних відносин між транспортними підприємствами-учасниками, що представляють різні галузі єдиної транспортної системи країни, а також учасників інших сфер діяльності, взаємини їх відособлених структурних підрозділів, необхідним є формування і комплексний розвиток діючого самонастроювального механізму економічної взаємодії. Це дозволить досягти економічного і соціального синергетичного ефекту фінансово-господарської діяльності всього транспортного комплексу України.

## ВИСНОВКИ

1. Сутність транспортної системи розкривається через її значення як складової національного транспортного комплексу, що потребує активного державного регулювання її діяльності, яке забезпечувало б врахування інтересів суспільства та розвиток цієї сфери у напрямку, що відповідає цим інтересам. Тому державному регулюванню підлягають: розвиток та технічне удосконалення загальнодержавної та регіональної транспортної інфраструктури відповідно до вимог світового ринку транспортних послуг; формування та ефективне функціонування ринку транспортних послуг; питання технічної та екологічної безпеки роботи підприємств всіх видів транспорту; інституційні перетворення в транспортній сфері; забезпечення мобілізаційної готовності всіх компонентів транспортної системи; соціальна сфера та трудові відносини у транспортній сфері; взаємовідносини галузей транспортної системи з постачальниками технічних засобів та інших матеріальних ресурсів; міжнародна діяльність транспортних підприємств та організацій.

2. Досліджено вектори розвитку транспортної системи України з урахуванням кращого зарубіжного досвіду, а саме: удосконалення державного регулювання і системи управління транспортним комплексом, реалізація протекціоністської політики держави щодо вітчизняних перевізників; оновлення основних виробничих засобів транспортної галузі, в першу чергу рухомого складу; забезпечення безпечної роботи транспорту, впровадження ресурсозберігаючих технологій, підвищення рівня транспортного обслуговування; удосконалення економічних відносин, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг як фактору підвищення ефективності діяльності транспорту.

3. Проведено аналіз структури державного управління транспортною системою України. Доведено, що законодавчі та нормативні акти, які регламентують діяльність транспортного комплексу, розроблюються сьогодні з

урахуванням наближення їх правової бази до вимог міжнародного права, а також міжнародних організацій, учасником яких є Україна. Одним з найважливіших напрямків розвитку та реформування транспортної системи є подальше вдосконалення її управлінських структур, у тому числі на регіональному рівні, яке повинно забезпечувати підвищення керованості та ефективності роботи шляхом приведення управлінських та виробничих структур у відповідність до виконуваних функцій на основі впровадження сучасних інформаційних технологій

4. Обґрунтовано методичне забезпечення державного регулювання транспортної системи. Для виконання вищенаведених задач з використанням правових, адміністративних, економічних методів та підвищення ефективності самої регулюючої функції державний вплив на діяльність транспортного комплексу України повинен мати наступне забезпечення: правове (система законодавчих і нормативних актів державного регулювання у транспортній сфері); організаційне (система державних органів регулювання); інформаційне (автоматизована система отримання інформації про діяльність суб'єктів транспортної сфери, дослідження і прогнозування розвитку транспортного ринку).

5. Удосконалено організаційно-економічний механізм державного регулювання транспортної системи України, який включає механізм міжвідомчої взаємодії транспортних підприємств, ринковий механізм, систему корпоративного управління транспортним комплексом, яке забезпечується, з одного боку організаційним відособленням видів діяльності транспортних підприємств через створення самостійних товариств, а з іншого – їх об'єднанням та взаємодією на умовах фінансової або (та) іншої залежності.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Біла Книга – Транспорт: План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. URL : [http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf). (дата звернення: 12.07. 2020).
2. Боровицька Л.О., Круць А.В. Проблеми та сучасний стан транспортної системи України. *Регіональна економіка. Економічні науки / Publishing house Education and Science*. URL : [http://www.rusnauka.com/16\\_ADEN\\_2018/Economics/68206.doc.htm](http://www.rusnauka.com/16_ADEN_2018/Economics/68206.doc.htm). (дата звернення: 22. 06. 2020).
3. Господарський кодекс України від 16.01.2003. № 436 IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>. (дата звернення: 19.10. 2020).
4. Гурнак В.М. Транспортно-дорожній комплекс України на сучасному етапі. (Стан. Проблеми. Перспективи.). *Залізн. трансп. України*. 2016. № 4. С. 14-16.
5. Державна служба статистики України URL : <http://ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 4.09. 2020).
6. Земелев М.Ю. Створення національної інтермодальної транспортної системи на загальнодержавному рівні. *Економіка та менеджмент у період цифрової трансформації бізнесу, суспільства і держави* : матеріали Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції (28- 29 травня 2020 року, м. Запоріжжя). Запоріжжя : наук. ред. Н.Г. Метеленко. ЗНУ Інженерний інститут, 2020. С.410-413.
7. Земелев М.Ю. Державна підтримка рівня конкурентоспроможності транспортної системи країни. *Інструменти і практики публічного управління в контексті децентралізації* : Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної

конференції за міжнародною участю, 23 червня 2020 року. Житомир : ЖНАЕУ, 2020. С. 274-277.

8. Зеркалов Д. В. Транспортна система України : монографія. Київ : Основа, 2006. 704 с.

9. Єдін О, Цветов Ю., Соколов Л. Транспортна політика в Україні. *Економіка України*. 2012. № 1. С. 24-34.

10. Єдинак В.Ю. Вплив митної політики на зовнішньоекономічну діяльність. *Ефективна економіка*. № 11, 2014 <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3581> (дата звернення: 17.09. 2020).

11. Єсімов С. С., Висоцька Х.А. Окремі аспекти адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у транспортній сфері. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка"* : [зб. наук. пр.] / М-во освіти і науки України, Нац. ун-т "Львівська політехніка" ; відп. ред. В. Л. Ортинський. Львів, 2014. № 801 : Юридичні науки. С. 29-34.

12. Ейтутіс Г.Д. Державне регулювання та стратегічний менеджмент на залізничному транспорті України в умовах ринкової економіки. *Залізничний транспорт України*. 2008. № 2. С. 28-31.

13. Кодекс торговельного мореплавства України від 09. 12. 1994 № [277/94-ВР](#). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>. (дата звернення: 19. 09. 2020).

14. Конституція України, прийнята законом від 28.06.1996 № 254к/96-ВР, з подальшими змінами. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA>. (дата звернення: 12.10. 2020).

15. Логвинова Н. В. Шляхи розвитку транспортної системи України URL : <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>. (дата звернення: 4.09. 2020).

16. Логутова Т. Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2018. Випуск 2(12), том 2. С. 8-14.



17. Лукьянова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. *Економіка та управління національним господарством*. Мукачівський державний університет. 2018. С. 166-172.
18. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. №6. 2010. URL :<http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=150>. (дата звернення: 29.09. 2020).
19. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. *Дон ДУУ. Менеджер*. 2015. №1 (69). С. 88-96.
20. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Международный научный журнал «Интернаука». Государственное управление* . № 6 (28), 2017. С. 17-21.
21. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. 2016. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>. (дата звернення: 16.10. 2020).
22. Офіційний сайт Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». URL : [http://uz.gov.ua/about/general\\_information/](http://uz.gov.ua/about/general_information/). (дата звернення: 4.01. 2021).
23. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL : <https://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html>. (дата звернення: 15.09. 2020).
24. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL : <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>. (дата звернення: 13.09. 2020).
25. Офіційний сайт: Антимонопольного комітету України. URL : <https://amcu.gov.ua>. (дата звернення: 22.09. 2020).
26. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. *Економічний простір*. 2014. № 84. С. 89-97.

27. Платформа ефективного регулювання PRO.  
URL :<https://regulation.gov.ua/catalogue/department/id4952>. (дата звернення: 15.08. 2020).
28. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL :  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>. (дата звернення: 18.09. 2020).
29. Прейгер Д.К., Малярчук І.А, Гринкевич Т.І., Новікова А.М.  
Транзитні можливості України у контексті європейської інтеграції.  
*Стратегічна панорама*. 2013. № 2. С.121-131.
30. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 51. (редакція від 16.110. 2020 , 124- IX)/ URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>.  
(дата звернення: 16.07. 2020).
31. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України від 6 листопада 2019 № 916. (діє з 10.11.2020 року) : Постанова КМУ  
URL :<https://ips.ligazakon.net/document/KP190916?an=1>. (дата звернення: 12.12. 2020).
32. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553) \*(зміни від 21.10.2019, підстава - 2597-VIII) URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/20-12#Text>. (дата звернення: 12.09. 2020).
33. Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства : Декрет Кабінету Міністрів України ( Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, N 19, ст.204 ). URL :  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/20-93#Text>. (дата звернення: 11.09. 2020).
34. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200  
URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>. (дата звернення: 17.10. 2020).
35. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р., № 273/96ВР зі змінами та доповненнями від 15.01.2009: URL :

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96%E2%F0>. (дата звернення: 19.10. 2020).

36. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 22. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>. (дата звернення: 14.10. 2020).

37. Про трубопровідний транспорт : Закон України від 15.05.1996 р. № 29. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-вр#Text>. (дата звернення: 4.10. 2020).

38. Про державну спеціальну службу транспорту : Закон України від 05.02.2004 р. № 19. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1449-15#Text>. (дата звернення: 22.11. 2020).

39. Про внесення змін до Положення про Державну спеціальну службу транспорту: УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ №25/2019. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/252019-25978>. (дата звернення: 22.11. 2020).

40. Про господарські товариства : Закон України від 19.09.91, № 1577-ХІІ (Редакція від 03.07.2020, підстава – 720-ІХ) URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1576-12#Text>. (дата звернення: 22.11. 2020).

41. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року URL : <https://mtu.gov.ua/projects/133/>. (дата звернення: 22.12. 2020).

42. Савчук О.В., Захарова О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України. *Вісник Маріупольського державного університету*. 2011. Вип.2. (Серія «Економіка»). С. 42-52.

43. Статистичні дані про вантажні та пасажирські перевезення URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 16.12. 2020).

44. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі. Київ : Аналітичнодорадчий центр Блакитної стрічки, 2017. 102 с.

45. Чернікова О. В. Інвестиційна діяльність у транспортній системі України: ретроспективний аналіз. *Економіка та держава*. 2019. № 4. С. 81-83.
46. Чужиков В. І. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект. *Україна: аспекти праці*. 2016. № 1. С. 7-15.
47. Хрустальова В. В. Транспортна сфера України: аналіз стану та шляхи підвищення конкурентоспроможності. *Економіка. Управління. Інновації*. 2013. № 1. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui\\_2013\\_1\\_64](http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2013_1_64). (дата звернення: 19.12.2020).
48. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення: Угоду ратифіковано Законом [№ 2153-VIII від 04.10.2017](#) (набрала чинності 17.08.2018 р.) URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792\\_001-16#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_001-16#Text). (дата звернення: 22.12.2020).
49. Ziemieliw Maksym. Country transport system as a factor of sustainable development of the state. *Публічне управління та адміністрування у процесах економічних реформ*: збірник тез доповідей IV Всеукраїнської науково-практичної конференції, 25 березня 2020 р. Херсон: ДВНЗ «ХДАУ», 2020. С. 185-186.