

**ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ В МІСТІ ОДЕСИ**

Розглянуті основні складові транспортної системи країни та питання ефективності функціонування транспортної системи на прикладі міста Одеси. Виявлено та оцінено рівень стану транспортної інфраструктури, за умов управління транспортним комплексом. Окреслено напрями розвитку транспортної інфраструктури з огляду на її значення у процесі реалізації національних економічних інтересів. Зроблені висновки щодо рівня розвитку, ступеню зносу, зниження рівня використання за останні роки, а також суттєвого відставання від аналогічних показників розвинених європейських країн. Виявлено проблеми розвитку транспортного комплексу Одеського регіону та запропоновано напрями їх вирішення. Також у статті досліджується теоретичні питання вдосконалення управління системою транспортного обслуговування регіонів України. Виявлений ряд проблем розвитку автотранспортного комплексу регіонів. Визначені завдання, які повинна забезпечити сучасна система регіонального управління автотранспортним комплексом. У роботі показано, що важливу роль у розвитку транспортних перевезень відіграють саме міжнародні транспортні коридори, тому що являють собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства. Проведений аналіз функціонування транспортно-дорожнього комплексу України показав, що він представляє собою складну організаційно-

технічну систему, яка вимагає нових підходів до управління окремими її елементами, зокрема міжнародними вантажними перевезеннями. Вирішення цих проблем дозволить транспортно-дорожньому комплексу України стати реальною частиною європейської транспортної системи.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, ринкові відносини, транспортні послуги, потенціал, транспортний комплекс, проблеми.

Быстрова Анастасия

ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В ГОРОДЕ ОДЕССЕ

Рассмотрены основные составляющие транспортной системы страны и вопрос эффективности функционирования транспортной системы на примере города Одессы. Выявлены и оценены уровень состояния транспортной инфраструктуры, вследствие управления транспортным комплексом. Определены направления развития транспортной инфраструктуры с учетом ее значения в процессе реализации национальных экономических интересов. Сделаны выводы относительно уровня развития, степени износа, снижение уровня использования за последние годы, а также существенного отставания от аналогичных показателей развитых европейских стран. Выявлены проблемы развития транспортного комплекса Одесского региона и предложены направления их решения. Также в статье исследуются теоретические вопросы совершенствования управления системой транспортного обслуживания регионов Украины. Выявлен ряд проблем развития автотранспортного комплекса регионов. В работе показано, что важную роль в развитии транспортных перевозок играют именно международные транспортные коридоры, потому что являют собой комплекс наземных и водных транспортных магистралей с соответствующей инфраструктурой на определенном направлении, включая вспомогательные сооружения, подъездные пути, пограничные переходы, сервисные пункты, грузовые и пассажирские терминалы, оборудование, для управления движением, организационно

технические мероприятия, законодательные и нормативные акты, которые обеспечивают перевозку грузов и пассажиров на уровне, что отвечает требованиям Европейского содружества. Проведенный анализ функционирования транспортно дорожного комплексу Украины показал, что он представляет собой сложную организационно техническую систему, которая требует новых подходов к управлению отдельными ее элементами, в частности международными грузовыми перевозками. Решение этих проблем позволит транспортно дорожному комплексу Украины стать реальной частью европейской транспортной системы.

Определены задачи, которые должна обеспечить современная система регионального управления автотранспортным комплексом.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, рыночные отношения, транспортные услуги, потенциал, транспортный комплекс, проблемы.

Bystrova Anastasiya

PROBLEMS OF MODERN TRANSPORT COMPLEX IN ODESSA

Considered are the main components of the transport system of Ukraine and the issue of efficiency of functioning of the transport system of Odesa. Identified and assessed the level of transport infrastructure, provided mismanagement transport complex. Outlined areas of transport infrastructure because of its importance in the implementation of national economic interests. However, the list of specific resources, transport is not a guarantee of successful implementation of the country's transit potential. In particular, for example, in the mid-1990s for balanced transit policy, Ukraine has lost part of the transit flows that were reoriented from Ukraine to Belarus and Baltic countries. In recent years the situation has not improved. The problems of development of a transport complex of Odesa region are exposed and directions of their solution are offered. In the article probed theoretical questions of perfection of management the system of a transport maintenance of regions of Ukraine. The row of problems of development of motor transport

complex of regions is exposed. Tasks which the modern system of regional management a motor transport complex must provide are certain. The work shows that an important role in the development of transport is played by international transport corridors, because they are a complex of land and waterways with appropriate infrastructure in a definite direction, including auxiliary structures, access roads, border crossings, service points, cargo and passenger terminals, equipment for traffic management, organizational and technical measures, legislative and regulatory acts that ensure the carriage of goods and passengers at the level of response gives the requirements of the European Community. The conducted analysis of the functioning of the transport and road complex of Ukraine has shown that it represents a complex organizational and technical system, which requires new approaches to the management of its individual elements, in particular, international freight transport. The solution of these problems will allow the Ukrainian transport and road complex to become a real part of the European transport system.

Key words: transportation infrastructure, market, transports services, potential transit flows, transport complex, problems.

Постанова проблеми. Транспортна галузь належить до найважливіших інфраструктурних елементів будь-якої країни. Рівень розвитку транспорту та ефективність його функціонування визначають економічне зростання держави, умови життя населення, забезпечення національної безпеки, можливості інтеграції країни до світової економіки. Саме тому транспорт завжди знаходиться у центрі економічної політики держави, його розвиток забезпечується через виконання відповідних національних і галузевих програм, реалізацію міжнародних угод та проектів. Як правило, транспортну галузь формують різні його види: залізничний, автомобільний, водний, повітряний (разом з космічним), трубопровідний. Окремо розглядається міський та промисловий (виробничий), а також індивідуальний транспорт. Глобалізаційні процеси в економіці базуються на міжнародній інтеграції транспортних галузей, раціональному сполученні різних видів транспорту, забезпеченні ефективних транзитних перевезень, координації функціонування всіх транспортних галузей всередині кожної країни. Зростають вимоги до якісних характеристик транспортного

обслуговування, які включають параметри швидкості, своєчасності, ритмічності, безпеки, економічності та екологічності функціонування національних транспортних систем. Особливості географічного розташування України на стику європейського та азійського континентів дають їй значні переваги в наданні експортних транспортних послуг на засадах організації та здійснення транзитного переміщення вантажів та пасажирів, водночас вимагаючи виконання міжнародних вимог до зазначених процесів і обов'язковість забезпечення технічних та технологічних умов їх здійснення.

Перехід економіки країни до ринку та формуванню ринкових відносин вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх ланок національної економіки, включаючи транспортну інфраструктуру. В даний час транспортна інфраструктура висувалася і посіла одне з пріоритетних місць серед основних чинників, що визначають ефективне функціонування економіки країни і стала найважливішою умовою її подальшого розвитку. На сьогодні транспортна інфраструктура знаходиться в економічній кризі, через транспортну залежності країни, фізичного і морального зносу матеріально-технічної бази, диспропорцій і нерівномірностей розміщення виділяємих інвестицій, відсутності ринкового механізму функціонування та управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортних систем України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме: М.І. Данька, В.Л. Диканя, Н.В. Якименко, Г.П. Кірпи, Г.П.Ващенко, О.Г. Дейнеки, Ю.С. Бараша, Л.Ю. Яцківського, В.Д. Зеркалова та інших вчених. Таким чином, дослідженню інфраструктури та її значення у сучасній економіці приділяється достатньо уваги у науковій літературі, проте неповною мірою висвітленими залишаються проблеми виявлення місця та ролі транспортної інфраструктури у транспортній системі та у процесі реалізації національних економічних інтересів держави, що і зумовило інтерес до дослідження зазначених питань.

Мета роботи. Метою даної статті є дослідження транспортної інфраструктури як одного із провідних компонентів економіки України на прикладі м. Одеси, оцінка стану транспортної галузі та виявлення проблем за умов

неналежного управління транспортним комплексом, а також визначення напрямів розвитку транспортної інфраструктури.

Інформаційною базою для таких прогнозів можуть бути концепції, стратегії, програми розвитку економіки, зовнішньої торгівлі, транспортних галузей країн, що є або мають стати учасниками транзитних перевезень територією України [1].

Географічне розташування держави може розглядатися як один з економічних ресурсів, що робить її ланкою транзитної системи певного територіального простору і визначає її транзитний статус на цьому просторі. З цієї точки зору Україна є чи не “найбагатішою” країною євразійського континенту, оскільки перетин на її території осей Захід – Схід (Європа – Азія) та Північ – Південь (Балтика – Чорне море) надає нашій країні широкі можливості одержання як геоекономічних, так і геополітичних вигод. Згідно з оцінками провідних експертів світу, Україна володіє найбільшим в Європі показником транзитності – 3,75 [3].

Особливої актуальності дослідження сучасного стану та перспектив співробітництва України з іншими державами в сфері транспортної галузі набувають в умовах економічної кризи, дефіциту ресурсів розвитку, уповільнення або припинення економічного зростання, коли джерелом цього зростання можуть стати фінансові ресурси, одержані в результаті успішної реалізації транзитних можливостей території, котрими володіє Україна на правах свого геополітичного та геоекономічного розташування. У різних країнах світу розвиток транспортної системи відбувається по-своєму, але має багато спільних рис. Наприклад, як у розвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються, види транспорту, їхні основні фонди належать або державі, або приватним компаніям. Так, у США залізниці належать кільком монополіям, а у Великій Британії, Франції, Німеччині, Індії, Аргентині, Бразилії, Мексиці, Індонезії, Туреччині та інших країнах вони є власністю держави. В переважній більшості держав світу залізниці не довіряються приватним компаніям [2].

Останнім часом потреби в транспортних послугах тільки зростають. Значна частина об'єктів інфраструктури виходить з ладу, стала технічно непридатною, морально застаріває. Незважаючи на загальну адаптацію транспорту до ринкових

умов, стан транспортної галузі і рівень її розвитку в даний час не можна вважати задовільним. Системною проблемою транспортної галузі є невідповідність між низьким рівнем її розвитку, ефективністю та якістю функціонування і зростаючим попитом економіки і суспільства на транспортні послуги. Це проявляється в наступному [4]:

1) стан транспортної мережі не відповідає існуючому і перспективному вантажо- і пасажиропотоку;

2) транспортні технології не відповідають сучасним вимогам ефективного функціонування транспорту, перешкоджають задоволенню зростаючого попиту на якісні транспортні послуги, відбувається зниження собівартості перевезень, не має оптимального використання існуючої транспортної інфраструктури;

3) рівень доступності та якість транспортних послуг не відповідають потребам населення країни. Громадський пасажирський транспорт у містах і в приміських зонах не в змозі забезпечити попит на якісні пасажирські перевезення. Значна частина сільських населених пунктів країни не забезпечена зв'язком по дорогах з твердим покриттям з опорною транспортною мережею;

4) спостерігається істотне відставання темпів розвитку дорожньої мережі від темпів автомобілізації суспільства. Сьогодні близько третини протяжності автомобільних доріг працюють у режимі перевантаження, особливо на підходах до великих міст;

5) основні фонди всіх видів транспорту оновлюються недостатніми темпами, в результаті їх знос досяг 55-70 % і продовжує зростати. Це тягне за собою зниження рівня безпеки транспортного процесу, зростання транспортних витрат і може стати причиною виникнення дефіциту провізних та пропускних можливостей в окремих елементах транспортної системи;

6) зберігається певна залежність зовнішньої торгівлі від іноземних комунікацій і перевізників, не до кінця використовується транзитний потенціал. Потужності портової інфраструктури не дозволяють забезпечувати переробку зовнішньоторговельних вантажів в портах;

7) показники безпеки транспортного процесу, в першу чергу дорожнього руху, не відповідають світовому рівню.

Загальний збиток від таких негативних наслідків транспортної діяльності, як аварійність, забруднення навколишнього середовища, втрати економіки та суспільства від перевантаження транспортних комунікацій;

8) значно загострилися проблеми забезпечення транспортної безпеки та антитерористичної стійкості транспортної системи. Проблема в цілому і окремі її аспекти створюють загрозу обмеження економічного зростання та реалізації соціальних програм розвитку країни. Щоб удосконалити транспорту інфраструктуру країни в цілому, потрібно розпочати з великих міст, таких як Одеса, який має достатньо великий транспортний потік.

Географічне розташування області на вході до внутрішніх водних шляхів, розгалужена потужна транспортна система, до складу якої входять всі види транспорту (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та трубопровідний), наявність судноплавних водних артерій – все це відіграє провідну роль для виконання та нарощування вантажоперевезень і розвитку Одеського транспортного вузла.

Одеський морський торгівельний порт є самим найбільшим портом на всій території країн СНД і має велике економічне значення в торгівельних міжнародних відносинах між країнами. Безперервно в одеський порт приходять морські вантажі з країн, що мають вихід до Чорного моря. Щорік через морський порт проходить порядка 20-30 мільйонів тонн різних вантажів. Через одеський порт активно транспортується вугілля, метали, нафтопродукти, деревина, продовольчі товари, а також різна продукція для промислової галузі. У Одесі також знаходиться база риболовецького флоту.

Одеський порт визнаний базовим круїзним портом України і є одним з найбільших пасажирських терміналів Європи. у зв'язку з тим, що Одеса розташовується на побережжі Чорного моря і має статус міста-курорту, одній з високодоходних і важливих галузей економіки ,тут також перетинаються головні залізничні і автомобільні магістралі країни, що йдуть з різних її областей і напрямів .

Через місто проходять важливі залізничні магістралі, що поєднують північні області України з південними областями України. У місті діють залізничний вокзал, потужний

залізничний вантажний вузол, міжнародний аеропорт, порт, автовокзал, а також розвинута мережа автомобільних магістралей [3].

Основні проблеми міста, які потребують вирішення:

- відсутність формалізованої системи співпраці міської ради з державними та приватними транспортними підприємствами водного та залізничного транспорту;

- неорганізований транспортний простір, перевантаження магістралей міста;

- високий рівень викидів в атмосферне повітря пересувними транспортними засобами;

- низька пропускна здатність транспортних магістралей центральної частини міста;

- великі обсяги пасажиропотоку в години «пік»: до 500 тис. пасажирів протягом 1-1,5 год. у вечірній та вранішній час;

- велика довжина маршрутів;

- застарілий трамвайний парк;

- відсутність Центрів координації транспортних та вантажних потоків усіх видів;

- відсутність системного, комплексного підходу до проектування та впровадження логістичних потужностей;

- необхідність підтримки просторових проектів з державного бюджету.

Вихід України на новий етап розвитку припускає зміну галузевого підходу на територіальний, більшою мірою який відповідає вимогам державного типу державного устрою й умовам роботи підприємств у ринковому середовищі. Регіонам у цей час передано рішення значної частини завдань по керуванню економікою й соціальною сферою. Недооцінка регіонального аспекту аналізу й регулювання економіки видаляє державну політику від дотримання балансу державних і територіальних інтересів. Саме від ефективності функціонування регіональних комплексів багато в чому залежить рівень добробуту суспільства в цілому.

Існує тісний взаємозв'язок між розвитком транспортної системи й просторовим розподілом економічної активності. При цьому надійна, що стійко розвивається транспортна система є інструментом, що здатний внести істотний вклад у зміну економічної й соціальної нерівності регіонів. В умовах

реформування економіки процесу функціонування транспортної діяльності властивий характер саморегулювання. Швидкоплинність економічних процесів і невизначеність зовнішнього середовища викликає необхідність контролю державних органів за діяльністю транспортного ринку. Цей контроль укладається в зіставленні тенденції розвитку транспортної системи й тенденції розвитку всієї соціально-економічної системи регіону й, як слідство, у коригувальному впливі на транспортну систему.

В умовах ринкової економіки державне регулювання припускає створення керуючих структур, розподіл між ними функцій і повноважень і визначення порядку їхньої взаємодії.

Державне регулювання транспортної діяльності повинне здійснюватися на державному й регіональному рівнях [2].

З огляду на вітчизняний і закордонний досвід, основними об'єктами державного регулювання можуть бути:

- система експлуатації транспортних засобів;
- система обслуговування клієнтури транспортних підприємств;
- безпека руху;
- вплив транспорту на екологічну обстановку.

У країнах з розвинутою ринковою економікою, де воля підприємництва розглядається як основний принцип функціонування транспортної діяльності, транспортні підприємства є об'єктом постійної уваги з боку держави, причому правомірність і необхідність такого положення визнана як транспортниками, так і суспільством [3].

Одним з найбільше «ринкових» секторів економіки є вантажні перевезення. Розвиток ринків товарів і послуг, дрібного й середнього бізнесу, розширення роздрібною торгівлі, фермерських господарств об'єктивно розширюють сферу застосування вантажного автомобільного транспорту.

Реалізація ринкових перетворень сприяла розукрупненню спеціалізованих автотранспортних підприємств й істотному росту чисельності господарюючих суб'єктів.

На вітчизняному транспорті зберігається ряд проблем, які в умовах росту економіки України і її реструктуризації можуть сповільнити здійснення соціально-економічної політики держави.

Застосування логістики на транспорті, так само як і на виробництві або в торгівлі, перетворює контрагентів і конкуруючі сторони в партнерів, взаємодоповнюючих один одного в транспортному процесі. Чим вище рівень організованості логістичних посередників, тим вище ступінь інтеграції регіонального транспортного простору.

Потенціал сучасних логістичних послуг в Україні оцінюється приблизно в 15 млрд. дол., з них частка сектора перевезень й експедирування вантажів всіма видами транспорту становить 55%, сектора складських послуг – 13%, сектора послуг з інтеграції й керування ланцюгами поставок – 32%.

Логістична система регіону містить у собі наступні компоненти: транспортні підприємства, транспортні комунікації, що обслуговують ремонтні підприємства, оптові торговельні посередники, товарні біржі, банки, транспортно-складські комплекси, логістичні парки, транспортні вузли, термінали, вокзали, станції, порти, обчислювальні центри, підприємства зв'язку, інформаційні й телекомунікаційні системи, а також логістичні підрозділи підприємств й організацій зі своїми транспортними засобами й службами. В утвореному «транспортному просторі» постійно циркулюють матеріальні, інформаційні й фінансові потоки, що забезпечують функціонування регіональної соціально- економічної системи як єдиного цілого.

Регіональне транспортне обслуговування повинне являти собою транспортно-інформаційний простір, у якому діють транспортні засоби, обладнані сучасною телекомунікаційною технікою, що забезпечує постійний зв'язок з логістичними центрами. Інформація необхідна для реалізації функцій керування, планування й ефективного контролю транспортного процесу.

Сучасний стан транспортного комплексу регіону не повною мірою відповідає інноваційному соціально-економічному сценарію регіону. Не вирішений ряд системних завдань:

1. Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури.
2. Інфраструктурні обмеження росту.
3. Високе зношування основних фондів.

4. Низька частка участі приватного капіталу в інвестиційних проєктах по розвитку транспортної інфраструктури.

5. Відсутність законодавчих актів, що стимулюють інноваційно-інвестиційні процеси.

6. Відсутність розробок пріоритетних напрямків розвитку науки, техніки й технології, переліку критичних технологій для економіки й соціальної сфери регіону.

7. Низький рівень функціонування системи інформування інноваційних інвесторів. Саме на транспорті найбільше повно відбилися всі проблеми економічного й соціального розвитку нашого суспільства за останні роки. Вони носять державний, регіональний, галузевий, фінансово-економічний характер: гостро відчуваються проблеми несумлінної конкуренції, падіння попиту на послуги, недосконалості податкового законодавства.

З огляду на вищевикладене, можна зробити висновок про те, що розвиток транспортної системи регіону України обумовлено особливостями господарського комплексу, галузевою й територіальною структурою виробництва, місцем регіону в національному й міжнародному подолу праці, географічним положенням і рядом інших факторів.

Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури позначається на обмеженні розвитку єдиного економічного простору країни в цілому. Тому перед підприємствами автомобільного транспорту виникає безліч принципова нових завдань, виконання яких неможливо без істотної зміни всієї системи керування автомобільним транспортом регіону.

У сформованих умовах автотранспортні підприємства мають потребу в нових сучасних моделях і методах керування, які забезпечили б їм ефективність, конкурентноздатність і стійке положення на ринку [4].

Сучасна система регіонального керування автотранспортним комплексом покликана забезпечити:

- створення економічних умов, що стимулюють прискорене відновлення рухливого складу всіх видів транспорту;

- підвищення доступності і якості послуг транспортного комплексу;
- випереджальний розвиток транспортної галузі в порівнянні з іншими галузями економіки регіону;
- реалізацію програмно-цільового підходу при плануванні й виконанні регіонального бюджету, посилення цільового характеру фінансування транспортних проектів;
- баланс інтересів держави й регіону, бізнесу й громадських організацій у стійкому розвитку транспортного комплексу;
- поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин на транспорті;
- успішний розвиток підприємств в умовах мінливих вимог клієнтури й розвитку конкуренції;
- скоординований розвиток інфраструктури всіх видів транспорту на основі інноваційних транспортно-логістичних технологій;
- стабілізацію й розвиток внутрішнього середовища підприємств, заснованої на зсуві акцентів, раніше орієнтованих на твердий централізований контроль над бізнесами-процесами, до процесного керування, заснованого на залученні в досягнення стратегічних цілей всіх категорій працівників.

Виявлено ряд проблем розвитку автотранспортного комплексу регіону:

1. Існуюча нормативно-правова база не стимулює розвиток транспортно-логістичного комплексу на основі впровадження інноваційних технологій, спрямованих на забезпечення сучасних вимог екологічності, безпеки, якості транспортних послуг.

2. Невідповідність режимів оподаткування специфіці функціонування господарюючих суб'єктів вантажного автотранспорту (прикладом є: транспортний податок, нарахування якого ставить у нерівне положення автотранспортні підприємства з підприємствами інших сфер діяльності; єдиний податок на поставлений доход дає спрощення й пільги по оподаткуванню суб'єктам малого бізнесу, але одночасно вводить значні диспропорції між останніми й великими підприємствами); непрозорість фінансових потоків і низький рівень податкової дисципліни.

3. Проведена політика лібералізації автотранспортних послуг з боку держави виражена в зниженні значимості такого механізму законодавчого регулювання, як система ліцензування по більшості видів автотранспортних послуг. Державне регулювання на основі ліцензування повинне визначати правила й порядок допуску на ринок автотранспортних послуг, тим самим створювати механізм контролю за виконанням законодавства в області автомобільного транспорту, забезпечувати виконання автотранспортниками встановлених стандартів при здійсненні технічної експлуатації транспортних засобів і перевізного процесу. Досвід розвинених країн підтверджує той факт, що більшість із них повернулося до твердої регламентації транспортних послуг.

4. Застарілі технології комерційної діяльності. Підвищення ефективності керування регіоном неможливо без впровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій. Тому пріоритетним завданням розвитку економіки й забезпечення національної безпеки сьогодні стає формування єдиного інформаційного середовища і єдиних правил роботи організацій на ринку транспортних послуг, що дозволить забезпечити створення опорної транспортної мережі, на базі якої буде здійснена можливість розгортання мережі взаємопов'язаних логістичних центрів.

5. Низький рівень менеджменту в сфері керування автотранспортними перевезеннями. Традиційний, переважний до останнього часу, «фінансово-орієнтований» менеджмент сьогодні уступає новому «інноваційному» менеджменту, що припускає постійну перебудову системи з метою реалізації обраних стратегій, що сприяють домінуючому росту нефінансових і некількісних оцінок бізнесу. Фінансовий же успіх повинен розглядатися як побічний ефект від успішно реалізованої стратегії.

6. Відсутність методології стратегічного розвитку системи транспортного обслуговування регіону на ринку вантажних автотранспортних послуг виявило необхідність розробки комплексу організаційно-економічних методів керування як основу формування транспортної політики на рівні регіону.

Доцільно наголосити на тому, що Україна має усі передумови для створення потужної системи транзитних перевезень на міжнародному рівні і, як наслідок, збільшення обсягу транзиту вантажів. Так, наша держава має низку переваг перед іншими європейськими країнами, оскільки територією України проходять найкоротші сухопутні, морські та повітряні шляхи сполучення, що зв'язують Європу та країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Міждержавний транзит українською територією – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Розташування України у центрі Європи, на перехресті головних транспортних напрямів континенту, обумовило проходження через її територію міжнародних транспортних коридорів, напрям яких збігається зі старовинними транзитними шляхами Схід – Захід та Південь – Північ.

Головним етапом здійснення якісних та ефективних міжнародних вантажних перевезень є етап вибору перевізника, від діяльності якого залежить кінцевий результат транспортного процесу доставки. Слід відмітити, що за складних кризових умов багато перевізників змушені були піти з ринку, але «на плаву» залишаються найбільші і найсильніші, що здійснюють майже 60% усіх перевезень вантажів та пасажирів . Дослідження показують, що важливу роль у розвитку вантажних перевезень відіграють саме міжнародні транспортні коридори, тому що являють собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства.

Отже, транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних стосунків. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. Проаналізовані складові транспортної системи України дають

уявлення про потенційні можливості країни щодо організації руху транзитних потоків. Однак наявність переліку певних ресурсів транспорту ще не є гарантією успішної реалізації країною її транзитного потенціалу. Зокрема, наприклад, в середині 1990-х років через не виважену транзитну політику Україна втратила частину транзитних потоків, які були переорієнтовані з України на Білорусь та країни Балтії. За останні роки ситуація не покращилась.

Проаналізувавши сучасний стан ресурсної складової транзитного потенціалу України, можна зробити висновки щодо недостатнього рівня розвитку, значного ступеню зносу, зниження рівня використання за останні роки, а також суттєвого відставання від аналогічних показників розвинених європейських країн. Можна зробити висновки про певне значення для розвитку транзитного потенціалу країни лише морського транспорту, значення річкового є дуже незначним. Реалізація транзитного потенціалу всіх видів транспорту в більшому ступені залежатиме від динаміки комбінованих перевезень (перш за все змішаних перевезень із залізничним транспортом).

Отже, транзитний потенціал нашої держави повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно реалізовуватися, нарощуватися і сприяти розвитку усіх пов'язаних з ним сфер економіки країни, зокрема промисловості, сфери послуг, транспортного комплексу, який відіграє у цьому процесі провідну роль.

Таким чином, стан транспортної інфраструктури та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів держави як у цілому, так і за окремими її елементами. Розвиток транспортної інфраструктури – важливий напрям соціально-економічного прогресу, підвищення ефективності виробництва. При цьому успішне вирішення багатьох проблем визначається ефективністю механізму управління транспортним комплексом.

Основна мета транспорту – сучасне, якісне та повне задоволення потреб народного господарства та населення у перевезеннях, підвищення ефективності його роботи. Проте з цими функціями транспортна інфраструктура не завжди є

адекватною нинішнім вимогам. Координувати необхідно не лише розвиток інфраструктурних галузей у цілому, а й побудову інфраструктури для різних видів транспорту, а також враховувати при розширенні міської транспортної інфраструктури у відповідності із раціональними принципами міського будівництва та планування землекористування.

Для України основними пріоритетами сьогодні є модернізація та комплексний розвиток транспортної мережі, у тому числі – у полосі основних транспортних коридорів, підвищення пропускної спроможності автодорожньої мережі, ліквідація «вузьких місць» на під'їздах до великих міст, а також формування безпечної та ефективної опорної транспортної мережі, місцевих шляхів сполучення, створення комунікацій, що забезпечують освоєння природних ресурсів. Реалізація стратегії розвитку та розміщення транспортної інфраструктури з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидкозростаючого попиту споживачів послуг з можливими мінімальними витратами потребує пріоритетного, випереджаючого і прискореного її формування. Транспортна інфраструктура в рамках будь-якого регіону повинна гарантувати необхідні умови для функціонування і розвитку основних галузей виробництва та забезпечувати максимально ефективне використання економічного та виробничого потенціалу. Кожна країна або регіон повинна мати таку транспортну інфраструктуру, яка повністю задовольняла б попит даної території в транспортних послугах. перед підприємствами автомобільного транспорту виникає безліч принципова нових завдань, виконання яких неможливо без істотної зміни всієї системи керування автомобільним транспортом регіону. У сформованих умовах автотранспортні підприємства мають потребу в нових сучасних моделях і методах керування, які забезпечили б їм ефективність, конкурентноздатність і стійке положення на ринку . Сучасна система регіонального керування автотранспортним комплексом покликана забезпечити:

- створення економічних умов, що стимулюють прискорене відновлення рухливого складу всіх видів транспорту;

- підвищення доступності і якості послуг транспортного комплексу;
- випереджальний розвиток транспортної галузі в порівнянні з іншими галузями економіки регіону;
- реалізацію програмно-цільового підходу при плануванні й виконанні регіонального бюджету, посилення цільового характеру фінансування транспортних проектів;
- баланс інтересів держави й регіону, бізнесу й громадських організацій у стійкому розвитку транспортного комплексу;
- поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин на транспорті;
- успішний розвиток підприємств в умовах мінливих вимог клієнтури й розвитку конкуренції;
- скоординований розвиток інфраструктури всіх видів транспорту на основі інноваційних транспортнологістичних технологій;
- стабілізацію й розвиток внутрішнього середовища підприємств, заснованої на зсуві акцентів, раніше орієнтованих на твердий централізований контроль над бізнесами-процесами, до процесного керування, заснованого на залученні в досягнення стратегічних цілей всіх категорій працівників.

Висновки. В результаті дослідження виявлено ряд проблем розвитку автотранспортного комплексу регіону, які потребують негайного вирішення.

Існуюча нормативно-правова база не стимулює розвиток транспортно-логістичного комплексу на основі впровадження інноваційних технологій, спрямованих на забезпечення сучасних вимог екологічності, безпеки, якості транспортних послуг.

Невідповідність режимів оподаткування специфіці функціонування господарюючих суб'єктів вантажного автотранспорту (прикладами є: транспортний податок, нарахування якого ставить у нерівне положення автотранспортні підприємства з підприємствами інших сфер діяльності; єдиний податок на поставлений доход дає спрощення й пільги по оподаткуванню суб'єктам малого бізнесу, але одночасно вводить значні диспропорції між останніми й великими підприємствами); непрозорість фінансових потоків і низький рівень податкової дисципліни.

Проведена політика лібералізації автотранспортних послуг з боку держави виражена в зниженні значимості такого механізму законодавчого регулювання, як система ліцензування по більшості видів автотранспортних послуг. Державне регулювання на основі ліцензування повинне визначати правила й порядок допуску на ринок автотранспортних послуг, тим самим створювати механізм контролю за виконанням законодавства в області автомобільного транспорту, забезпечувати виконання автотранспортниками встановлених стандартів при здійсненні технічної експлуатації транспортних засобів і перевізного процесу. Досвід розвинених країн підтверджує той факт, що більшість із них повернулося до твердої регламентації транспортних послуг.

Застарілі технології комерційної діяльності. Підвищення ефективності керування регіоном неможливо без впровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій. Тому пріоритетним завданням розвитку економіки й забезпечення національної безпеки сьогодні стає формування єдиного інформаційного середовища

Сучасний етап економічного й соціального росту української ринкової економіки характеризується реорганізацією всієї структури керування, глобалізацією й інтеграцією господарських зв'язків економічних суб'єктів і вимагає переосмислення підходів до організаційно-економічних методів керування регіоном, у тому числі його інфраструктурної складової – регіональним транспортним комплексом. Удосконалювання механізму керування розвитком транспортної інфраструктури є умовою підвищення ефективності реалізації стратегії стійкого соціально- економічного розвитку регіону.

Література

1. Арбузов А. Україна стала “камнем на дороге” европейского транзита [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/ /2/110/all/2009/10/24/ 175461>.

2. Концепція розвитку транспортно- дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/januar2009/22.htm>

3. Стратегічний план розвитку міста Одеса до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://odesa.gov.ua/images/stories/1.pdf>

4. Ткаченко А. М. Логістика і територіальний розвиток // Управління сучасним містом. – 2012. – № 1.3 (9). – С. 9-17.

5. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / за ред. І.Р.Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2010. – 288 с.

1. Arbuzov A. Ukray`na stala “kammem na doroge” evropejskogo tranzy`ta [Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: <http://news.finance.ua/ru//2/110/all/2009/10/24/175461>.

2. Konczepczyia rozvy`tku transportno- dorozhn`ogo kompleksu Ukrayiny` na seredn`ostrokovy`j period ta do 2020 roku [Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/januar2009/22.htm>

3. Ctrategichny`j plan rozvy`tky micta Odeca do 2020 roky [Elektronny`j recyrc]. – Rezhy`m doctypu: <http://odesa.gov.ua/images/stories/1.pdf>

4. Tkachenko A. M. Logicty`ka i tery`torial`ny`j rozvy`tok // Upravlinnya cychacny`m mictom. – 2012. – # 1.3 (9). – С. 9-17.

5. Yuxnovs`ky`j I. R. Transportny`j kompleks Ukrayiny`. Zalizny`chny`j transport: Problemy` ta perspekty`vy` / za red. I.R.Yuxnovs`kogo. – К.: FADA, LTD, 2010. – 288 s.

28.08.2018

УДК 334.716:005.57

JEL Classification: D410

Варданян Аїда, Маркітан Олександр

КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ПІДПРИЄМСТВ ІТ-СЕКТОРУ

В сучасному світі конкуренція на всіх рівнях є основною умовою, за якою працює ринковий механізм. Вона забезпечує