

УДК 339.168.6:338.47(447)
DOI <https://doi.org/10.32840/pdu.2021.2.36>

І. Б. Якайтис,

к.н.держ.упр., старший викладач кафедри міжнародних перевезень та митного контролю Національного транспортного університету

Н. Д. Шульга

доктор наук з державного управління,
директор Відокремленого структурного підрозділу
«Київський транспортно-економічний фаховий коледж
Національного транспортного університету»

МОДЕРНІЗАЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

У статті визначено, що особливе місце в мультимодальній системі перевезень займають об'єкти транспортної інфраструктури, які забезпечують виконання технологічних процесів обробки вантажів у процесі перевезень та відповідають таким основним умовам: знаходження на перетині декількох транспортних шляхів різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний повітряний); розвиненість різних видів транспорту на території формування мультимодального транспортного вузла; наявність потужного складського і термінального комплексів для переробки різних типів вантажів та вантажних одиниць, у тому числі контейнерів; наявність митної інфраструктури, здатної забезпечити митне супроводження вантажопотоків; наявність фінансової інфраструктури (філій банків, страхових компаній) для надання страхових та фінансових послуг; наявність розвинутої інформаційної інфраструктури для забезпечення інформаційної підтримки та керування технологічними процесами обробки вантажів тощо. Управління процесами розвитку ринку мультимодальних перевезень України за критеріями адекватного стану та параметрами конкурентних обмежень вимагає попереднього оцінювання реальності вибору проектів оптимізації провізної і пропускну здатності ринку за національними і транзитними потребами. Запропоновані концептуальні основи формування стратегії забезпечення стійкого розвитку транспортної галузі в Україні, які передбачають: покращення матеріально-технічної бази, розробку сучасної портової інфраструктури; реалізацію інвестиційних та інноваційних проектів, спрямованих на нарощування потужностей і підвищення якості робіт та послуг ринку мультимодальних перевезень; диверсифікацію джерел фінансування стійкого розвитку галузі; оптимізацію використання ресурсів та зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи й інші роботи та послуги; вирішення соціально-екологічних проблем розвитку ринку мультимодальних перевезень. Необхідність розробки перспективних економічних завдань зумовлена як поточними цілями, так і вибором параметрів, що не орієнтувалися б на стан постіндустріальних економік, а формували б принципово нові підходи до забезпечення конкурентної стійкості в мегаекономічній системі. Основною складовою цієї стратегії треба вважати не єдину програму, а сукупність проектів, спрямованих на пріоритети в основних підрозділах національного господарства

Ключові слова: мультимодальні перевезення, транспортна галузь, транспортні послуги, управління, стратегія, конкурентне середовище.

Постановка проблеми. Важливе значення в розвитку економіки належить інфраструктурі ринку, оскільки вона сприяє розвитку продуктивних сил і територіаль-

ному поділу праці, а також ефективністю діяльності сфери матеріального виробництва. Важливою передумовою ефективного розвитку регіонального ринку товарів, робіт, послуг є наявність розвинутої інфраструктури, яка включає підприєм-

ства та організації для обслуговування всіх сфер економіки. Ринкова інфраструктура представлена системою підприємств, організацій, закладів виробничої і невиробничої сфери, які обслуговують ринок і допомагають йому нормально функціонувати. Транспортна система регіону забезпечує економічні, соціальні, культурні функції, є важливим фактором в економічній інтеграції, а також у міжнародній торгівлі. Транспорт є одним з основних факторів впливу на розміщення продуктивних сил. Одночасно вони є фактором економічного зростання, індикатором темпів розвитку національної економіки та світового господарства в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями проблем логістичної діяльності займаються такі зарубіжні вчені, як Д. Бауерсокс, М. Крістофер, Р. Каплан, Д. Уотерс та інші. Також науковці приділяють увагу подальшому розвитку та вдосконаленню транспортної галузі країни. Ця тема розглядається у публікаціях Н.Ващенко, К.Коценка, Ю.Пашенка, Е.Ємельянова, А.Хахлюка та інших. Однак проблема міжнародної діяльності вітчизняних автоперевізників в умовах євроінтеграції, зокрема технічних бар'єрів, є доволі новою на теренах вітчизняної науки та потребує подальшого дослідження.

Постановка завдання. Основною функцією ринку транспортних послуг є інфраструктурна (системоутворююча). Транспорт продовжує процес виробництва матеріальних благ у сфері обігу, здійснюючи переміщення товарів з пунктів їх виробництва до пунктів споживання, тобто змінюючи їх споживчу вартість. Це історично є фактором формування ринків послуг, що сприяє переходу від натурального до простого товарного господарства і далі – до розвинених ринкових відносин. Виконання інфраструктурної функції ринком мультимодальних перевезень, з одного боку, забезпечує внутрішню підтримку конкурентного потенціалу виробників, а з другого боку, дозволяє здійснювати виробничу кооперацію і товарний обмін у міжгалузевому та міжрегіональному розрізі, участь країни в міжнародному поділі праці та кооперації.

Виклад основного матеріалу.

Система мультимодальних перевезень впливає на галузевий і територіальний поділ праці, сприяючи розширенню й прискоренню товарного обміну, спеціалізації регіональних ринків та їх інтеграції в державні та регіональні системи. Транспортна складова впливає на ціноутворення на інших товарних ринках.

Соціально-політичні та макроекономічні функції, що виконує ринок мультимодальних перевезень, можна розглядати як соціальний аспект його функціонування. Це пояснюється тим, що дані функції є не просто економічними потребами представників попиту на ринку перевезень. Вони виникають тільки в процесі спільної діяльності людей як єдиного суспільства і держави як системи, що забезпечує існування цього суспільства. Дані функції є обов'язковими для існування держави й суспільства, відображають системний характер цих соціальних категорій та сучасний стан ринкової системи господарювання, її соціальну орієнтацію. Економічною основою є забезпечення єдності основних ринків: праці, речових факторів виробництва, товарів і послуг у рамках процесу розширеного відтворення в масштабах національного і світового господарства. Це накладає певні вимоги до функціонування ринку мультимодальних перевезень, насамперед, щодо забезпечення технологічної й техніко-економічної інтеграції транспортної системи в межах країни і в світовому масштабі [1].

Особливе місце в мультимодальній системі перевезень займають об'єкти транспортної інфраструктури, які забезпечують виконання технологічних процесів обробки вантажів у процесі перевезень та відповідають таким основним умовам:

- знаходження на перетині декількох транспортних шляхів різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний повітряний);
- розвиненість різних видів транспорту на території формування мультимодального транспортного вузла;
- наявність потужного складського і термінального комплексів для переробки різних типів вантажів та вантажних одиниць, у тому числі контейнерів;

– наявність митної інфраструктури, здатної забезпечити митне супроводження вантажопотоків;

– наявність фінансової інфраструктури (філій банків, страхових компаній) для надання страхових та фінансових послуг;

– наявність розвинутої інформаційної інфраструктури для забезпечення інформаційної підтримки та керування технологічними процесами обробки вантажів тощо [2].

Мультимодальні вузли як складові елементи конкретної мультимодальної системи перевезень істотно відрізняються між собою за своїм значенням, рівнем концентрації вантажопотоків та територією впливу. Такий розподіл залежить від місця їх дислокації, проходження в зоні впливу транспортних коридорів, геополітичного положення не лише транспортного вузла, але й території, де розташований вузол. Саме тому, при створенні мультимодального вузла, який виконував би завдання

сучасного транспортно-логістичного центру, необхідно вирішувати значне коло завдань, пов'язаних не лише з удосконаленням системи управління вантажними перевезеннями, але й з ефективним розвитком потужності об'єктів вузла відповідно до потужності вантажопотоків.

Зовнішньоекономічні обмеження розвитку окремих економічних підсистем зумовлюють завдання щодо посилення ролі галузей національного господарства, що забезпечують його ефективне позиціонування в міжнародному поділі праці. Серед них, як відомо, провідна роль належить морському транспорту прапора країни.

Управління процесами розвитку ринку мультимодальних перевезень України за критеріями адекватного стану та параметрами конкурентних обмежень (рис. 1) вимагає попереднього оцінювання реальності вибору проектів оптимізації провізної і пропускну здатності ринку за національними і транзитними потребами.



Рис. 1. Основні напрямки досягнення адекватності українського сегмента ринку мультимодальних перевезень

Інноваційні характеристики прийнятого проекту розвитку національного ринку мультимодальних перевезень повинні оцінюватися за альтернативністю економічності функціонування в розрахунку на одиницю продуктивності, або розширення зони операторської діяльності за якісними параметрами перевізного процесу.

Останнє тісно пов'язано з іміджем судноплавного підприємства, здатного за якісними й економічними характеристиками обумовлювати позиціонування на основі конкурентної сприйнятої цінності з боку вантажовласників. Особливе значення в цьому процесі має оптимізація тимчасових характеристик доставки вантажів.

Однак цей функціонально-виробничий процес, протікаючи в поточному часі, зумовлює завдання майбутнього стійкого позиціонування, а отже, вимагає прогнозування й постійної інвестиційної діяльності.

Розвиток транспортної індустрії з урахуванням положень і обмежень, представлених на рис. 1, дозволяють досягти взаємозв'язку макроекономічних цілей та підприємницьких проектів оптимізації провізної здатності флоту національних судновласників. Саме така єдність характеризує стійкість галузі провідних морських держав, що і забезпечує позитивний граничний ефект у тривалому періоді функціонування і розвитку.

Як видно, параметрична орієнтація розвитку транспортної індустрії заснована на послідовності реалізації одного з векторів, що забезпечують досягнення як стандартних завдань, так і реалізації пріоритетних підходів.

У системі пріоритетів економічності функціональної діяльності на основі конкурентних технологій виділяється спрямованість на тривалість позиціонування на основі значущості цього комплексу для оптимальної обробки вантажопотоків. Разом з тим зберігається або навіть посилюється контроль міжнародних організацій у сфері безпеки мореплавства й особливо характеру використання праці моряків і впливу на навколишнє середовище. Саме останні обмеження стають критеріями адекватності національної індустрії умовам ринку торгівлі.

Завдання реалізації економічної незалежності України ускладнюються потребою в зовнішніх фінансових джерелах для забезпечення соціальних завдань і господарських цілей. Фактично за двадцятидесятирічний період Україна демонструвала лише збільшення розриву в економічному стані щодо промислово розвинених країн. Концентрація уваги на експорті продукції з низькою доданою вартістю при фрахтуванні іноземного тоннажу не сприяє зниженню фінансової заборгованості країни [3-4].

У цих умовах повинен бути створений механізм і інструментарій стимулювання ініціативної підприємницької діяльності будь-яких структур, які мають намір розвивати торговий флот, особливо з відновленням бренда ЧМП [5].

В умовах обмеженості втручання держави в систему інвестиційної діяльності підприємств ринку мультимодальних перевезень головним джерелом їхнього розвитку повинні стати підприємницькі кошти. Тому важливий механізм і інструментарій державного регулювання, що сприяє формуванню накопичень власних ресурсів і залучення кредитних джерел для покриття дефіциту.

У системі аналізу стану ринку торгівлі основна увага приділяється його сучасному стану. Основні завдання дослідження концентруються на проблемах збереження рівня витрат адекватно ціноутворення й активності портфеля замовлень. І меншою мірою розкриваються складні проблеми управління перспективною збалансованістю. Це завдання тісно пов'язано з адекватністю сервісного обслуговування транспортного флоту в портах. Це стосується роботи вантажних терміналів і роботи портового флоту. Як головний критерій їхнього розвитку треба розглядати зменшення часу обробки транспортних і вантажних потоків.

Найважливішою проблемою економічного зростання в Україні та пов'язаного з цим падінням ролі ринку мультимодальних перевезень можливо вважати концентрацію уваги на завданнях розподілу загальнонаціональної власності й формування на її основі поточної соціально-економічної політики. Фактично жоден уряд не тільки нереалізованим, але і взагалі не

розробив перспективну стратегію економічного зростання за загальнонаціональними потребами.

Необхідність розробки перспективних економічних завдань зумовлена як поточними цілями, так і вибором параметрів, що не орієнтувалися б на стан постіндустріальних економік, а формували б принципово нові підходи до забезпечення конкурентної стійкості в мегаекономічній системі. Основною складовою цієї стратегії треба вважати не єдину програму, а

Запропоновані концептуальні основи формування стратегії забезпечення стійкого розвитку транспортної галузі в Україні передбачають: покращення матеріально-технічної бази, розробку сучасної портової інфраструктури; реалізацію інвестиційних та інно-

ваційних проектів, спрямованих на нарощування потужностей і підвищення якості робіт та послуг ринку мультимодальних перевезень; диверсифікацію джерел фінансування стійкого розвитку галузі; оптимізацію використання ресурсів та зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи й інші роботи та послуги; вирішення соціально-екологічних проблем розвитку ринку мультимодальних перевезень.

Висновки. Доведено, що стратегічна програма, яка повинна бути покладена в основу становлення України як держави, має чотири вектора. По-перше, повинна бути державна постановка завдань і стратегії досягнення збалансованості транспортної галузі за структурними підрозділами. По-друге, при акцентуванні уваги на вклю-



Рис. 2. Концептуальні засади формування стратегії забезпечення стійкого розвитку транспортної галузі в Україні

Джерело: розроблено автором

ченні галузі у пріоритетні структури, від яких залежить системна безпека, головним стає досягнення рівності всіх форм власності на капітал за умовами кредитування і свободи підприємницької діяльності. По-третє, більш стійкою формою управління ефективністю розвитку національного торгового флоту слід вважати нормалізацію стимулювання інвестиційної діяльності будь-яких підрозділів, що забезпечують створення нових робочих місць на основі введення в експлуатацію суден, здатних забезпечувати фрахтову незалежність пріоритетних вантажопотоків національної торгівлі та формування позитивного сальдо рахунку поточних платежів. По-четверте, у будь-яких умовах реалізації активної транспортної політики треба орієнтуватися на імплементацію основних положень міжнародних інституціональних організацій, що регулюють не тільки безпеку мореплавства, а й соціально-економічні умови роботи екіпажів суден.

Список використаної літератури:

1. Логвинова Н.В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2016. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Квартальні розрахунки валового внутрішнього продукту України за 2010–2017 рр. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/05/zb_krvvpu2017pdf.pdf
3. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.
4. Мировая экономика и международный бизнес: учебник/ кол. авт.; под общ. ред. В.В. Полякова, Р.К. Щенина. 3-е изд., стер. Москва: КНОРУС, 2006. 656 с.
5. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88–96.
6. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
7. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy. Edgar Feiwel: Macmillan. 1987. P. 734.

Yakaitis I., Shulga N. Modernization of multimodal transport market infrastructure of Ukraine under conditions of decentralization

The article determines that a special place in the multimodal transportation system is occupied by transport infrastructure facilities that ensure the implementation of technological processes of cargo handling in the transportation process and meet the following basic conditions: being at the intersection of several transport routes air pipeline); development of different types of transport in the territory of formation of multimodal transport hub; availability of powerful warehousing and terminal complexes for processing various types of cargo and cargo units, including containers; availability of customs infrastructure capable of providing customs support of cargo flows; availability of financial infrastructure (branches of banks, insurance companies) for the provision of insurance and financial services; availability of developed information infrastructure to provide information support and management of technological processes of cargo handling, etc. Management of the processes of development of the multimodal transportation market of Ukraine according to the criteria of adequate condition and parameters of competitive restrictions requires a preliminary assessment of the reality of the choice of projects to optimize the capacity and capacity of the market for national and transit needs. The conceptual bases of formation of strategy of maintenance of steady development of transport branch in Ukraine are offered, which provide: improvement of material and technical base, development of modern port infrastructure; implementation of investment and innovation projects aimed at increasing capacity and improving the quality of works and services of the multimodal transport market; diversification of sources of financing for sustainable development of the industry; optimization of resource use and reduction of costs for loading and unloading and other works and services; solving socio-environmental problems of multimodal transportation market development. The need to develop promising economic challenges is due to both current goals and the choice of parameters that would not focus on the state of post-industrial economies, but would form fundamentally new approaches to ensuring competitive stability in the megaeconomic system. The main component of this strategy should be considered not a single program, but a set of projects aimed at priorities in the main units of the national economy.

Key words: multimodal transport, transport branch, transport services, management, strategy, competitive environment.