

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ
ТА ПРОГНОЗУВАННЯ НАН УКРАЇНИ»**

НИКИФОРУК ОЛЕНА ІГОРІВНА

УДК 338.49:330.34

**ПОЛІТИКА МОДЕРНІЗАЦІЇ НАЗЕМНИХ
ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Київ – 2016

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Державній установі «Інститут економіки та прогнозування НАН України».

Науковий консультант

доктор економічних наук, професор,
академік НАН України,
заслужений діяч науки і техніки
ГЕСЦЬ Валерій Михайлович,
Державна установа «Інститут економіки та
прогнозування НАН України», директор.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук,
старший науковий співробітник
ІЛЬЧЕНКО Світлана Віталіївна,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України, провідний науковий
співробітник відділу ринку транспортних послуг;

доктор економічних наук, професор
ЯКИМЕНКО-ТЕРЕЩЕНКО
Наталія Василівна,
Харківський торговельно-економічний інститут
Київського торговельно-економічного
університету, завідувач кафедри економіки
підприємства та економічної теорії;

доктор економічних наук, професор
ГУРНАК Віталій Миколайович,
Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України, професор
кафедри транспортного права та логістики.

Захист відбудеться 14 квітня 2016 р. о 14 год. 30 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.239.01 Державної установи «Інститут економіки та прогнозування НАН України» за адресою: 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державної установи «Інститут економіки та прогнозування НАН України» за адресою: 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26.

Автореферат розісланий 14 березня 2016 р.

Вчений секретар спеціалізованої
вченої ради

Левчук Н.І.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

В умовах глобалізації економіки та посилення регіональної інтеграції ефективність і якість транспортних та інфраструктурних послуг є істотними факторами у забезпеченні конкурентоспроможності країн і регіонів. Так, за період з 1980 р. по 2010 р., за даними Світового банку, частка міжнародної торгівлі у ВВП зростає з 37 до 51%. А за період з 1970 р. по 2015 р. (за даними Всесвітнього транспортного форуму) зафіксовано більш ніж двократне зростання обсягів транспортних послуг у США, ЄС та інших регіонах із розвинутою економікою.

Актуальність теми. Країни з транзитивною економікою поступаються розвинутих країнам за ефективністю та якістю транспортних послуг, швидкістю перевезень та обслуговування вантажовласників і пасажирів, наприклад, у місцях перетину кордону, а також технічним оснащенням, технічними стандартами, зношуванням основних засобів транспортних систем, низькою продуктивністю функціонування транспортної та іншої супутньої інфраструктури тощо. Тому для України, де гостро стоїть питання як економічного зростання та сталого розвитку, так і взаємовідносин із сусідніми країнами, проблеми модернізації транспорту є вкрай актуальними.

Розуміння основоположних принципів модернізації економіки, а також змісту, форм і методів модернізації складових суспільного життя, адекватних сучасному рівню техніко-економічного та інституціонального розвитку держави, є підґрунтям визначення принципів та організаційно-економічного механізму системної модернізації наземних транспортних систем України у напрямі формування, становлення та розвитку інтегрованої транспортної системи країни як частини світової та європейської транспортної системи в контексті нової техніко-економічної парадигми.

Теоретичні засади модернізації економіки з точки зору техніко-економічної парадигми було закладено та розкрито в публікаціях учених: С. Вінтера, Дж. Досі, К. Кастальді, М. Кондратьєва, Р. Нельсона, В. Овчиннікова, Дж. Сілверберга, К. Фрімена, Й. Шумпетера, Ю. Яковця тощо. Проте не менш важливим є погляд на цю проблему з позицій інституціоналізму та неоінституціоналізму, підґрунтя яких закладено Д. Асеомглу, П. Бушем, К. Вельзелом, О. Вільямсоном, Р. Інглегартом, В. Каспером, Д. Нортон, Дж. Робінсон.

Наукова спільнота України також активно дискутує передумови, принципи і напрями модернізаційних процесів у цій царині. Найновіші роботи в ній належать Т. Артёмовій, Ю. Бажалу, В. Базилевичу, О. Барановському, О. Білорусу, О. Бородіній, В. Гейцю, А. Гриценку, В. Горбатенку, А. Даниленку, В. Дементьєву, І. Єгорову, Т. Єфименко, І. Запатріній, Б. Кваснюку, О. Кириленку, Е. Лібановій, І. Луніній, А. Соколовській, О. Терещенку, І. Чухну, Л. Шинкарук, О. Шубравській, С. Шумській та іншим.

Дослідження зарубіжних авторів щодо впливу модернізації транспортної інфраструктури на економіку країни знайшли відображення у роботах М. Ловелі, Т. Мамуне, С. Морісон, І. Надірі, С. Нортон, Д. Ошауера, Х. Хольц-Сакін, А. Шварц

тощо. Варто зазначити, що серед вітчизняних наукових робіт у цій сфері переважають вузькоспеціалізовані розробки з проблем окремих складових процесу модернізації у транспортній сфері. Проте досить ґрунтовно досліджені питання формування транспортної політики – як щодо окремих видів транспорту, так і міжнародних транспортних коридорів – у працях Л. Бакаєва, О. Бакаєва, Ю. Бараша, В. Букіна, Ю. Вдовенка, В. Галахова, В. Гурнака, В. Дергачова, В. Диканя, І. Дмитрієва, О. Єдіна, С. Єлісеєва, Г. Ейтутіса, О. Жулин, Р. Жангожи, В. Захарова, С. Ільченко, Т. Колеснікової, А. Котляренка, Н. Крилової, В. Кузьменка, П. Куренкова, Б. Льовіна, М. Макаренка, С. Мілославської, В. Морозова, О. Нікуліної, А. Новикової, Ю. Пашенка, Д. Прейгера, С. Пирожкова, В. Ревенка, Л. Соколова, М. Цветова, Ю. Цветова, В. Шашкіна, Н. Якименко.

Проте наразі щодо розуміння змісту та функцій державної транспортної політики в Україні існують суперечливі підходи, що обумовлює необхідність розвитку концептуальних основ нової політики модернізації наземних транспортних систем з чітко визначеними завданнями, пріоритетами, цілями та інструментами з урахуванням як техніко-технологічних, так і інституціональних змін у контексті національної концепції модернізації, що й обумовило постановку мети та завдань дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконувалася відповідно до Перспективних напрямів комплексних (міждисциплінарних) досліджень установ Секції суспільних і гуманітарних наук НАН України на 2009–2013 рр., схвалених Загальними зборами 2 липня 2009 р., та Основних наукових напрямів на 2014–2018 рр., затверджених постановою Президії НАН України від 20.12.2013 № 179, та тісно пов'язана з науково-дослідними роботами ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»:

– "Модернізація виробничої інфраструктури України" (ДР № 0111U004847), *особистий внесок* – дослідження теоретико-методологічних основ модернізації транспортної інфраструктури, що як базується на інноваційних перетвореннях усіх складових інфраструктурної системи (підсистем), так і забезпечує повну узгодженість технічних, технологічних і організаційно-економічних складових на рівні системної взаємодії та координації усіх процесів; аналіз особливостей модернізації міжнародних транспортних комунікацій країни та подальшого розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в умовах посилення процесів міжнародної інтеграції; узагальнення міжнародного й вітчизняного досвіду модернізації виробничої інфраструктури;

– "Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України" (ДР № 0113U003954), *особистий внесок* – дослідження теоретико-методологічних основ визначення і узагальнення проблем розвитку інфраструктурних систем економіки в контексті забезпечення пріоритетних напрямів економічного розвитку на інноваційній основі.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є розвиток концептуальних засад нової державної політики модернізації наземних транспортних систем Укра-

їни та удосконалення на цих засадах стратегічних напрямів розвитку транспорту держави.

Досягнення мети дослідження зумовило необхідність виконання таких *завдань*:

- встановити специфіку теоретико-методологічних підходів до проблеми модернізації наземних транспортних систем у рамках загальної теорії модернізації економіки;

- розвинути концептуальні засади щодо формування державної політики та стратегії модернізації наземних транспортних систем України, адекватної сучасним викликам;

- визначити основні етапи еволюції процесу модернізації транспортної системи світу та України, розкрити особливості належної державної підтримки, узагальнити успішний досвід зарубіжних країн для використання у політиці модернізації транспортної системи України;

- оцінити методологічні та практичні здобутки транспортної політики окремих країн (США, Німеччини, Японії) та регіональних угруповань (ЄС) на шляху до інтеграції транспортного простору та лібералізації транспортних ринків;

- обґрунтувати особливості лібералізації залізничного транспортного ринку ЄС та України з метою прискорення коадаптації техніко-технологічної та інституційно-складових інтеграції транспортної системи ЄС та України;

- оцінити масштаби та рівень розпочатих процесів модернізації наземних транспортних систем в Україні на прикладі залізничного транспорту України;

- виявити основні інструменти та джерела активізації процесів модернізації в транспортній сфері України, що сприятимуть її прискоренню та подальшому розвитку;

- визначити основні етапи розроблення вітчизняної транспортної стратегії в умовах посилення процесів регіональної інтеграції та дезінтеграції і нарощення конкурентних переваг транспортних систем сусідніх країн.

Об'єктом дослідження є процес модернізації наземних транспортних систем у контексті структурно-технологічної та інституційно-інституційно-інституційної модернізації економіки України.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та прикладні засади визначення державної політики і стратегії модернізації транспортних систем та створення інтегрованої транспортної системи країни як частини цілісної транспортної системи Європи та світу.

Методи дослідження. У роботі використано методи порівняльного аналізу при дослідженні теоретико-методологічних проблем формування державної транспортної політики та класифікації транспортних технологій новітніх технологічних парадигм; застосовано системний підхід при визначенні структури транспортної системи та розробці комплексу показників оцінки ефективності політики структурного реформування залізничного транспорту. Метод математичного моделювання на основі використання класу мережевих моделей та методи теорії ігор використано для обґрунтування розвитку технологій змішаних перевезень вантажів в Україні; порівняльний аналіз – для оцінки рівня продуктивності залізничних тран-

спортних систем. Для теоретико-методологічного обґрунтування концептуальних засад транспортної політики та побудови ієрархії цілей такої політики на основі визначеного пріоритету застосовано методи логічної індукції.

Інформаційною базою дослідження стали статистична інформація з українських і зарубіжних офіційних баз даних; методологічні матеріали Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Міжнародного союзу залізниць, ОЕСР, Євростату та Держстату України; звіти Міністерства інфраструктури України, що оприлюднюються, ПАТ «Укрзалізниця», Державної адміністрації автомобільних доріг «Укравтодор».

Наукова новизна одержаних результатів полягає у такому:

вперше

– *розроблено* концептуальний підхід до формування державної політики та стратегії модернізації наземних транспортних систем, який є частиною національного модернізаційного проекту та базується на інноваційних й узгоджених перетвореннях усіх елементів наземної транспортної системи і забезпечує повну гармонізацію технічних, технологічних та інституціональних складових на принципах системної взаємодії, пріоритетності, координації, ситуативності, ефективності з урахуванням тенденцій глобалізації та інтеграції, а саме європеїзації та лібералізації економічних процесів, та впливу тенденцій розвитку світової транспортної системи (передових транспортних технологій, інтелектуалізації тощо);

– *обґрунтовано*, що в результаті еволюції світової транспортної системи відбувся перехід від мономодальних до мультимодальних транспортних технологій (а саме до примату змішаних, у т.ч. контейнерних і контрейлерних перевезень, високошвидкісних, інтелектуальних, логістичних, у т.ч. телематичних (телекомунікаційних та інформаційних) технологій створення та запровадження принципово нового рухомого складу) і на цій основі формується інтегрована транспортна система світу зі специфічною інституціональною структурою управління, ієрархія якої є такою: національні органи управління, органи управління великими регіональними угрупованнями (європейські транспортні агенції) та світові органи управління транспортною системою (міжнародні транспортні організації);

– *систематизовано* ключові транспортні технології техніко-економічних парадигм, виокремлено транспортні технології, які зароджуються на сучасному етапі та домінуватимуть у новітній парадигмі розвитку, що дозволило розробити пропозиції стосовно удосконалення, уточнення, пролонгації вітчизняної транспортної стратегії;

набули подальшого розвитку

– *концептуальні положення щодо застосування комбінованої державної політики до модернізації транспортної системи України*, що поєднує ліберальний та патерналістський підходи і підтверджується насамперед світовою практикою та передбачає широке застосування механізмів державно-приватного партнерства з диверсифікацією інструментів фінансування транспортної інфраструктури шляхом стратегічного, ресурсного, структурного та законодавчого нормативно-правового забезпечення через удосконалення довгострокової транспорт-

ної стратегії, сприяння інвестиційному, інноваційному, кадровому забезпеченню, завершення процесів структурного реформування та оновлення інститутів (норм, правил, довіри, цінностей);

– *організаційний механізм визначення пріоритетів і цілей розроблення національних транспортних стратегій*, які мають базуватися на консенсусі інтересів усіх суб'єктів модернізації транспорту, що зумовлює необхідність формування нових довгострокових договірних взаємовідносин між цими суб'єктами на основі нових форм довгострокового співробітництва держави, операторів транспортних та інфраструктурних послуг, користувачів (якими є багаторічні контракти, контракти життєвого циклу, мережеві контракти, концесійні угоди тощо) в рамках реалізації принципів державно-приватного партнерства;

– *оцінка розпочатих процесів модернізації наземних транспортних систем в Україні* на основі проведення комплексного аналізу з використанням міжнародних економічних рейтингів (глобальні міжнародні індекси та специфічні транспортні індекси) і власних оцінок;

– *узагальнення тенденцій розвитку процесів структурного реформування залізничного транспорту України* на базі аналізу проведення техніко-технологічної та інституційно-інституціональної модернізації в контексті європеїзації та лібералізації, що дозволило виокремити позитивні та негативні наслідки імплементації директив ЄС щодо залізничного транспорту України;

удосконалено

– *методологічний підхід до визначення напрямів модернізації залізничного транспорту* на основі порівняльних рейтингових оцінок його продуктивності в країнах Міжнародного союзу залізниць (МСЗ) за показниками: *продуктивність праці* за кількістю працівників на 1 км мережі, *продуктивність праці*, за сумою пас-км та т-км у розрахунку на 1 робітника, *продуктивність вантажних перевезень* за т-км на 1 км мережі, *продуктивність пасажирських перевезень* за пас-км на 1 км мережі, *ефективність транспортного сполучення* за т-км + пас-км на 1 км мережі, *продуктивність вантажних перевезень* за т-км на 1 робітника, *продуктивність пасажирських перевезень* за пас-км на 1 робітника, *продуктивність вагонів* за т-км на 1 вагон, *продуктивність локомотивів* за т-км на 1 локомотив, *продуктивність залізничних ліній* за пас. поїздо-км + вант. поїздо-км / протяжність мережі;

– *концептуальні основи формування та розроблення державної транспортної стратегії*, що базуються на: 1) балансі інтересів усіх учасників транспортного процесу, 2) необхідній активній позиції держави стосовно вдосконалення транспортної системи у напрямі зниження сукупних витрат суспільства та появи додаткового часу, що прямо залежать від транспорту, 3) підвищенні конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи, 4) посиленні інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі на вищезазначених засадах.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробленні концептуальних засад формування державної транспортної політики щодо модернізації наземних транспортних систем і практичних рекомендацій щодо вибору адек-

ватних досягнутому рівню розвитку транспортної системи України тактичних та стратегічних цілей і пріоритетів такої політики.

Основні висновки і рекомендації дисертації мають практичне значення щодо удосконалення процесів модернізації транспортної системи України та були використані при підготовці програми модернізації України, представленій у рамках X з'їзду Федерації роботодавців України 2 грудня 2015 року, а саме автором було розроблено підрозділ «3.4. Модернізація транспортної системи України як ключова складова політики прискореного економічного зростання» *Плану модернізації України: від кризи до економічного зростання* (с. 213–253) (*Акт про впровадження Федерації роботодавців України № 01-2-07 від 29.01.2016 р.*).

Запропоновані в роботі рекомендації були використані при підготовці таких пропозицій, поданих органам державної влади, що підтверджується листами з Мін-економіки, Мінінфраструктури, Південно-Західної залізниці ПАТ «Українська залізниця» (*довідка ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» № 135-15/56 від 29.01.2016 р.*), основними з яких є такі:

– «Розвиток транспортної інфраструктури України: сучасні проблеми та шляхи їх подолання» (*лист заступника директора департаменту політики розвитку інфраструктури транспорту, зв'язку та туризму Міністерства інфраструктури України К.А. Савченка № 12/188-11 від 25.03.2011 р.*), особистий внесок – обґрунтовано сучасні проблеми та шляхи їх вирішення щодо розвитку міжнародної транспортної інфраструктури;

– «Шляхи модернізації залізничного транспорту та перспективи його розвитку» (*лист заступника начальника адміністративної служби Південно-Західної залізниці Державної адміністрації залізничного транспорту України Г.Д. Ейтутіса № НД 431 від 09.09.2011 р.*), особистий внесок – обґрунтовано основні шляхи техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту України;

– «Проблеми і можливості розширення внутрішнього ринку України (на прикладі ринку транспортних послуг)» (*№ 135-13/156 від 17.02.2012 р.*), особистий внесок – здійснено аналіз тенденцій розвитку ринку транспортних послуг України;

– «Основні засади державної інвестиційної політики, спрямованої на модернізацію залізничного транспорту» (*№ 135-13/247 від 26.03.12 р.*), особистий внесок – визначено основні потенційні фінансові інструменти, що сприятимуть оновленню основних засобів залізничного транспорту;

– зауваження та пропозиції до Державної програми економічного і соціального розвитку на 2013 рік та основних напрямів розвитку на 2014 і 2015 роки (розділ 2.4. Транспортна інфраструктура) (*№ 135-13/326 від 26.04.2012 р.*), особистий внесок – здійснено аналіз та надано пропозиції щодо удосконалення напрямів державної політики щодо розвитку транспорту в Україні;

– «Шляхи удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті України в умовах реформування» (*лист начальника відділу з реформування Південно-Західної залізниці Державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзалізниця» Г.Д. Ейтутіса № 135-13/1068 від 15.11.2012 р.*), особистий внесок – роз-

роблено основні концептуальні підходи до удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті;

– «Аналітичні матеріали щодо можливих наслідків приєднання України до країн – членів Митного союзу в рамках ЕСП» та «Аналітичні матеріали щодо можливих наслідків підписання та імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС» (лист першого заступника Міністра економічного розвитку і торгівлі України А.А. Максюту №721 від 23.09.2013 р.), особистий внесок – визначено основні ризики стосовно приєднання до МС та імплементації Угоди про асоціацію з ЄС у сфері транспорту;

– «Закордонний досвід використання інфраструктурних облігацій як інструменту залучення інвестицій для модернізації інфраструктури» (№ 135-13/151 від 28.02.2014 р.), особистий внесок – надано пропозиції щодо питання унормування застосування інфраструктурних облігацій в Україні;

– «Продуктивність залізниць України у міжнародних порівняннях та напрями її наближення до рівня країн – лідерів Міжнародного союзу залізниць (МСЗ)» (лист першого заступника начальника Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Українська залізниця» І.П. Федорко № НЗ-1-4/814 від 05.06.2014 р.), особистий внесок – обґрунтовано напрями наближення продуктивності залізниць України до країн – лідерів МСЗ;

– «Щодо необхідності перегляду Транспортної стратегії України до 2020 року: методичний аспект» (№ 135-13/44 від 23.01.2015 р.), особистий внесок – визначено напрями удосконалення, пролонгації, нового ціле покладання у Транспортній стратегії України;

– «Рекомендації щодо імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду країн Східної Європи», розділ «Залізничний транспорт» (№ 135-13/75 від 05.02.2015 р.), особистий внесок – досліджено досвід структурного реформування залізничного транспорту в країнах Східної Європи та надано рекомендації щодо організації процесів структурного реформування на залізничному транспорті України;

– «Особливості імплементації регламенту ЄС № 1371 щодо пасажирських перевезень залізничним транспортом у законодавство України» (№ 135-13/683 від 05.11.2015 р.), особистий внесок – визначено переваги імплементації регламенту ЄС для безпеки пасажирів в Україні;

– зауваження та пропозиції до проекту документу «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» (№ 135-13/739 від 01.12.2015 р.), особистий внесок – розроблено пропозиції щодо визначення пріоритетності завдань зазначеного стратегічного плану.

Науково-практичні висновки і пропозиції, сформульовані у дисертації, дають можливість сформулювати напрями модернізації транспорту України на основі розроблених автором концептуальних положень нової державної транспортної політики, підвищити її результативність та спрямувати діяльність державних регуля-

торних органів на реалізацію завдань щодо формування інтегрованої транспортної системи в Україні.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною науковою роботою. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення та ідеї, що належать здобувачу. Особистий внесок автора у праці, опубліковані у співавторстві, наведено окремо у списку публікацій.

Апробація результатів дослідження. Результати дисертаційного дослідження пройшли апробацію на міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблема ефективного використання та професійно-технічної підготовки кадрів промислового сектора економіки України» (м. Київ, 2008 р.), «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (м. Судак, 2008 р.), «Регіональна наука» (м. Москва, РФ, 2008 р.), «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 2008 р.), «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (сmt. Коктебель, 2008 р.), «Розвиток продуктивних сил України: від В.І. Вернадського до сьогодні» (м. Київ, 2009 р.), «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 2010 р.), «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (м. Київ, 2011 р.), «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 2011 р.), «Механізми реалізації стратегії інноваційно-технологічного розвитку України в умовах глобальних викликів» (м. Київ, 2012 р.), «Перспективи зростання Європи» (м. Торунь, Польща, 2013), «Проблеми розвитку економіки та сфери сервісу в регіоні» (м. Сиктивкар, РФ, 2013, 2014 рр.), «Актуальні проблеми економіки посткомуністичних країн сучасного періоду» (м. Тбілісі, Грузія, 2013 р.), «Проблеми формування та реалізації конкурентної політики» (м. Львів, 2013 р.), «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (м. Київ, 2014 р., м. Одеса, 2015 р.), «Умови економічного зростання в країнах з ринковою економікою» (м. Переяслав-Хмельницький, 2012, 2013, 2014, 2015 рр.); *всеукраїнських науково-практичних конференцій*: «Сталий розвиток та екологічна безпека суспільства в економічних трансформаціях» (м. Бахчисарай, 2010, 2011 рр.); *круглих столів*: «План Маршалла: досвід та уроки для України» (м. Київ, ІЕПр НАНУ, 25 вересня 2014 р.), «Перспективи та завдання бюджетної децентралізації в Україні» (м. Київ, ІЕПр НАНУ, 29 жовтня 2014 р.), «Велика приватизація: кому дістануться українські порти» (м. Київ, 27 травня 2015 р.); «Можливості та виклики Угоди про асоціацію між ЄС та Україною. Транспорт» (м. Київ, Агентство модернізації України, 7–8 липня 2015 р.).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано в 51 науковій праці загальним обсягом 71,5 друк. арк., з яких безпосередньо автору належать 28 індивідуально написаних праць. Серед публікацій: 7 монографій, з яких одна одноосібна загальним обсягом 23,3 друк. арк. та розділи у шести колективних монографіях, 24 статті у фахових наукових виданнях та збірниках наукових праць, з яких 10 статей опубліковано у джерелах, що входять до міжнародних наукометричних баз даних, 3 статті у міжнародних журналах; 2 публікації в колективних наукових до-

повідях та 15 публікацій у матеріалах зарубіжних та вітчизняних науково-практичних конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, додатків і списку використаних джерел. Робота викладена на 482 сторінках, що містять 58 таблиць на 59 сторінках, 65 рисунків на 56 сторінках, 13 додатків на 49 сторінках. Список використаних джерел, викладений на 34 сторінках, включає 316 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У першому розділі – «Теоретичні засади модернізації транспортних систем» – здійснено огляд основних течій модернізаційної теорії як базису економічних досліджень у вітчизняному мейнстрімі в останні роки, розглянуто основоположні принципи національного концепту модернізації економіки, які є системоорганізуючими для-будь якої сфери, в тому числі транспортної; досліджено вплив транспорту на економічне зростання з точки зору суспільної корисності в рамках ендогенних теорій зростання; систематизовано основні підходи до проведення державної транспортної політики у країнах світу; розглянуто пріоритети модернізації транспорту України, визначено основні досягнення та провали державної транспортної політики.

Модернізація економіки як складова масштабнішої суспільної модернізації представляється в першу чергу як структурна частина перебудови або трансформації виробничих процесів сучасної індустрії на технологіях вищого рівня або наступної техно-економічної парадигми (укладу) та за своєю сутністю є техніко-технологічною модернізацією. Проте таке визначення було би дуже спрощеним, якби не дослідження інституціоналістів та неоінституціоналістів другої чверті ХХ та початку ХХІ століть, квінтесенцією яких стало визнання ключовими чинниками модернізації інституціональних цінностей (інструментальні / традиційні, виживання/самовираження, формальні/неформальні) та довіри, від яких залежить можливість адаптації технологічних досягнень і здатність суспільства їх сприймати. Таким чином, модернізація як процес переходу від простого копіювання досягнень розвинених суспільств з переважанням імітаційних процесів до науково обґрунтованої ендогенно орієнтованої моделі розвитку економіки вимагає розроблення відповідного суспільного національного модернізаційного проекту, який би враховував інтереси як держави, населення, так і бізнес-кіл, і передбачав розробку адекватної моделі модернізаційних перетворень в Україні з урахуванням сучасних зовнішніх викликів.

Засадничі положення модернізації транспортних систем у нашому дослідженні спираються на положення окремих теорій, в основу яких покладено неокласичні ендогенні теорії зростання в рамках національного концепту модернізації, неошумпетеріанські теорії (еволюційна економічна теорія, теорія зміни техніко-економічних парадигм), неоінституціональні економічні теорії (Норта, Каспера, Буша). Саме тому модернізація наземних транспортних систем розглядається крізь призму загального модернізаційного дискурсу, пов'язаного зі змінами як техніко-

технологічного, так і інституціонального та управлінського характеру, та має бути вбудованою в *суспільний національний модернізаційний проект*.

Дослідження впливу транспорту на економічний розвиток та причинно-наслідкового зв'язку цього впливу дозволили узагальнити методологічні підходи, що застосовуються при такій оцінці. По-перше, це мікроекономічний аналіз витрат та результатів (*cost-benefit analysis*), що широко використовується урядами західних країн при оцінці необхідності та доцільності інвестицій у транспортні об'єкти, зважаючи на суспільну ефективність. По-друге, це багатокритеріальний аналіз, що доповнює мікроекономічний підхід та застосовується зазвичай не тільки урядами, але й міжнародними фінансовими інститутами при оцінці привабливості інвестиційного проекту за державно-приватного партнерства. По-третє, це макроекономічний підхід, що є найбільш складним через необхідність масштабних і багатоаспектних досліджень та підрахунків, проте методологія якого була представлена ще у вітчизняних дослідженнях радянського періоду.

Узагальнення глобальних тенденцій у розвитку та модернізації транспортної інфраструктури показує: інфраструктура господарської системи країн світу розвиватиметься на основі оновленої парадигми – *інфраструктурного підходу*, що є інноваційним методом забезпечення рівноважності та стійкості економічного розвитку держави, оскільки інфраструктура створює середовище життєзабезпечення суспільства, національного господарства, регіону та окремого домогосподарства. Початок ХХІ ст. можна охарактеризувати як період *великої інфраструктурної модернізації* і в розвинених країнах, і у країнах, що розвиваються, про що свідчать заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру на перспективу в 2010–2020 рр. та плани щодо розвитку протяжності й щільності наземних транспортних систем (залізниць та автомагістралей) у країнах світу, що оприлюднені у стратегічних документах.

На основі світового досвіду щодо варіативності підходів до транспортної політики на державному рівні показано, що держава бере активну участь у створенні, розвитку та обслуговуванні транспортної інфраструктури. Загалом держава виконує три основні функції, виступаючи: 1) як власник і провайдер транспортної інфраструктури; 2) як регулятор функціонування транспортної інфраструктури; 3) як джерело підтримки інвестування і формування необхідних інституційних умов функціонування транспорту.

Протягом періоду незалежності України ставлення до транспортної сфери було більше ніж споживацьким, адже створена в межах колишнього Радянського Союзу єдина транспортна система мала доволі великий запас пропускнуої спроможності, рухомого складу та продуктивності. Проте її використання без належного відтворення створило хибну ілюзію відносного благополуччя транспортної системи України, яка, незважаючи на велику кількість проблемних питань, продовжувала обслуговувати внутрішні та зовнішні пасажирські й вантажні потоки, тому зношування основних засобів транспорту та транспортної інфраструктури досягло критичної межі й на початок 2014 р. становило 96,7%.

Систематизовано тенденції, які відображаються на завантаженості та стані транспортної системи нашої держави, а саме: падіння ВВП у 2014 р. на 9% і в 2015 р. – на 10,5%; спад у промисловості за 2015 р. становив 13,5%; відповідно до цих тенденцій знижується мобільність населення, а саме падає попит на перевезення пасажирів усіма видами транспорту – на 18,2% (за перше півріччя 2015 р. перевезено 1388 млн пас. проти 1712 млн пас. у 2014 р.); обвал експорту за перше півріччя 2015 р. становив 35,4%, у т.ч. в РФ – у 2,2 рази, залежність від зовнішньої кон'юнктури на експортну продукцію України (продукція машинобудування, хімічної, харчової промисловості традиційно користувалась попитом на ринку РФ) відноситься до ключових факторів зростання ВВП України і негативно впливала у 2014–2015 рр. на його динаміку та перевезення вантажів усіма видами транспорту; зниження надійності України як бізнес-партнера (пред'явлення РФ претензій щодо повернення боргових зобов'язань та її відмова реструктуризувати ці борги впливає на імідж України); зниження динаміки капітальних інвестицій (мінус 21% за 2014 р. та мінус 14,8% у I кв. 2015 р.); у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність за січень-червень 2015 р. спрямовано 37,9 млн грн (3,9% до загального обсягу), що на 86,3% менше, ніж у звітному періоді 2014 р. (і є найгіршим показником серед інших видів діяльності); скорочення перевезення вантажів за перше півріччя 2015 р. порівняно з відповідним періодом 2014 р. на 22,3% – з 298,1 млн т до 230 млн т; за видами транспорту найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних перевезень – мінус 18,9%, автомобільних – мінус 28,3%, авіаційних – мінус 80% до аналогічного періоду минулого року; вантажооборот морських портів України за січень-вересень 2015 р. показав приріст на 1,7% до аналогічного показника минулого року, найбільше зростання зафіксовано у Одеси – на 17,5%, Іллічівська – 6,5% та Південного – 4,6%, загалом наростили перевалку 8 із 13 портів; у структурі вантажообороту портів дещо знизився експорт (-1,8%), підвищився імпорт (+21,1%) та впав транзит (-20,8%); стан транспортної інфраструктури в результаті анексії АР Крим та неоголошеної війни характеризується зменшенням статичних показників транспортної інфраструктури, які за останні 25 років практично не змінювалися (скорочення довжини автомобільних доріг загального користування на 6,3 тис. км – до 163,2 тис. км, довжини залізниць – на 630 км, кількості торговельних портів – з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена указом Мінінфраструктури), кількості аеропортів – на 5 (Сімферополь, Бельбек, Керч, Донецьк і Луганськ); на 2014–2016 рр. припадають найбільші виплати за раніше взятими кредитами від МФО на фінансування інфраструктурних проектів, будівництво яких розпочато в 2011–2013 рр. Як підсумок, можемо стверджувати, що відбувається погіршення економічної кон'юнктури та реальна переорієнтація вантажопотоків, що відображається на показниках завантаження транспортної інфраструктури, показниках вантажообігу і пасажирообороту транспортного комплексу України.

Виявлені диспропорції в державній політиці модернізації транспорту та його інфраструктури доводять відсутність стратегічного бачення розвитку транспорту України, що підтверджується і слабкістю основного стратегічного документу що-

до розвитку транспорту. А саме – у Транспортній стратегії України відсутній *комплексний підхід* до розвитку транспортної системи, не відображено чітку місію транспорту, розпорошені завдання за видами транспортної діяльності, не здійснено ранжування і визначення цілей та пріоритетів у політиці розвитку та модернізації транспортної інфраструктури, Транспортна стратегія не зв'язана з іншими стратегічними документами країни. Показано, що слабке застосування досить популярного в західних країнах аналізу затрати-вигоди (основним моментом в якому є оцінка економії часу для споживачів при інвестуванні в розвиток окремого проекту) наразі в Україні свідчить насамперед про відсутність стратегічного підходу держави до розвитку та модернізації транспорту в нашій країні. Натомість аналіз стратегічних документів щодо розвитку транспорту в розвинених країнах та інтеграційних об'єднаннях показує раціональний і досить деталізований підхід до кожного транспортного проекту.

Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту України показав, що з різних джерел фінансування (переважно з власних коштів підприємств) інвестування перебувало на рівні 30–50% від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні 7 років у всі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд євро, або щорічно – 1,5–2,2 млрд. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються автором у 4,5 млрд євро. Таким чином, щорічне недофінансування транспортних проектів становить 2,3–3 млрд євро. Крім того, за оцінками ООН, збитки від неоголошеної війни в Україні дорівнюють 440 млн дол., з яких 170 млн – це кошти, необхідні на відновлення автодорожньої та залізничної інфраструктури Донецької та Луганської областей. Водночас бюджетні інвестиції в усі види транспорту в Україні становлять лише від 1/9 до 1/10 загального обсягу інвестицій з усіх джерел, що свідчить *про невеликий пріоритет транспортного сектора для державних видатків*. Інвестиції, які вкладаються безпосередньо у функціонування транспортної інфраструктури, перебувають на рівні 0,4–0,8% від ВВП.

Доведено, що перспективними напрямками фінансування транспортного сектора в Україні для потреб модернізації і розвитку на середньострокову перспективу мають бути такі: збільшення частки бюджетного фінансування (у перспективі до рівня країн ЄС) і збереження фінансової відповідальності держави за стан систем безпеки і базової транспортної інфраструктури; розширення інструментів для фінансування транспортної інфраструктури, а саме, крім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаних з вузькими місцями і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігацій, єврооблігацій); проектне і мезонінне фінансування, синдикувані або консорціальні кредити; розроблення механізмів публічно-приватного партнерства для потреб модернізації транспорту: широке застосування концесій, схем «побудуй – використовуй – передай», а також проектного фінансування; розумний розвиток елементів платності за використання транспортної інфраструктури.

Виявлено, що подальшого розроблення потребує питання формування і постійного оновлення переліку пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури в ув'язці зі стратегічними завданнями розвитку транспортної галузі та визначенням їх суспільної корисності. Очевидно, що на сучасному етапі потужним зовнішнім чинником, що має вплинути на модернізацію транспортної системи України, є підписання Угоди про асоціацію України та ЄС та імплементація основних нормативно-правових документів, а саме директив та регламентів ЄС, що визначено у додатку XXXI до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди.

У другому розділі – «Еволюція структурно-технологічної модернізації транспортної системи світу та України» – розглянуто місце транспорту України у світовій транспортній системі з використанням загальних міжнародних економічних індексів і транспортних індексів зокрема, здійснено аналіз процесів структурно-технологічного розвитку, що відбуваються в транспортних системах Європейського Союзу, Японії, США та визначають новий етап їх розвитку, що характеризується створенням інтегрованої транспортної системи світу, і впливатимуть на модернізацію транспорту в Україні, з урахуванням яких, на нашу думку, необхідно коригувати загальну довгострокову стратегію модернізації та розвитку транспорту в Україні; досліджено, на які транспортні технології спирається розвиток сучасних транспортних систем світу в новітній технопарадигмі, де переважатимуть не моноmodalні, а мультимодальні транспортні технології, а новим базисом при цьому стане інформаційно-технологічна парадигма, що створює нову матеріальну базу для новітньої парадигми.

Запропоновано проведення комплексної оцінки наземних транспортних систем через міжнародні економічні рейтинги та порівняно з іншими країнами світу та Європи, що показує таке:

– якість вітчизняної транспортної та логістичної інфраструктури перебуває у вкрай незадовільному стані (автошляхи, портова та авіаційна інфраструктура). Так, відповідно до розрахунків Індексу глобальної конкурентоспроможності, Україна за цими показниками перебуває в третій півсотні. Дещо краща ситуація з оцінкою показників якості залізничної інфраструктури, якості стаціонарних телефонних мереж (у розрахунку на 100 осіб населення) та розвитку мобільних мереж (кількість мобільних підключень на 100 осіб населення);

– позиціонування України за *Індексом логістичної ефективності* показує, що вона починає займати свої місця у рейтингу тільки з другої півсотні. Проте, якщо у 2010 р. Україна посідала 102 місце, то у 2012 р. вона піднімається в рейтингу майже наполовину – до 66-го у 2014 р., що, на нашу думку, пов'язано насамперед з інтенсифікацією реалізації та завершенням деяких транспортних проектів у межах підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату з футболу Євро-2012 у 2009–2013 рр.;

– тривалість і вартість експорту та імпорту в Україні є вищими, ніж у країнах Східної Європи та Центральної Азії, та значно вищими за аналогічні показники країн ОЕСР, що може пояснити низькі показники транзитних вантажопотоків з

цих країн, які йдуть в обхід території України. Так, показник тривалості здійснення експорту в Україні утричі вищий за аналогічний у країнах ОЕСР. Підготовка документів для експорту займає 22 дні, для імпорту – 20 днів, що є найтривалішим періодом в експортно-імпортних процедурах.

Саме тому одним з основних підходів, який необхідно впроваджувати в Україні з метою поліпшення умов транскордонної торгівлі, на що вказує оцінка Легкості ведення бізнесу в Україні (Doing Business), а саме експортно-імпортних операцій, спрощення транзиту, інтеграції України у світову та європейську транспортні системи, є запровадження *комплексного транспортно-логістичного підходу* до перевезень через оновлену на основі сучасних інновацій вітчизняну транспортну систему на засадах широкої європеїзації.

Досліджено домінуючі транспортні технології у технологічних парадигмах, що обумовило послідовне вивчення світового досвіду їхньої еволюції, а саме зародження, розвитку та функціонування з метою виявлення ключових напрямів розвитку та модернізаційних перетворень у наземних транспортних системах і наступного уточнення та ранжування пріоритетів транспортної політики в Україні.

Доведено, що якщо в перших чотирьох технопарадигмах домінують окремі види транспорту, то вже в п'ятій на перше місце виходять змішані перевезення, які інтегрують окремі види транспорту в єдину транспортно-технологічну систему із застосуванням логістики, технології високошвидкісного руху, нових видів рухомого складу, що особливо чітко і переконливо простежується в розвинених країнах Заходу і вимагає розроблення концепції технологічних перетворень в Україні із застосуванням досвіду розвинених країн. Шоста технологічна парадигма характеризується приматом інтелектуальних транспортних систем та їх випереджальним розвитком в ЄС, Японії, США(рис.1).

Показано, що концепція "*інтелектуалізації*" транспорту розглянута в економічно розвинених країнах з середини 80-х років ХХ ст. як головний засіб для вирішення транспортних проблем і джерело створення нових галузей промисловості. Інтелектуальна транспортна система (далі ІТС, з англ. – intelligent transportation system) – це інтелектуальна система, що використовує інноваційні

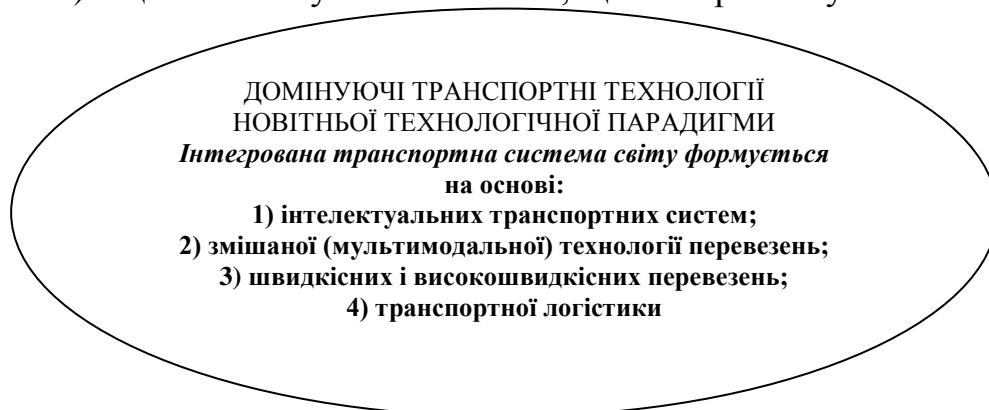


Рис. 1. Домінуючі транспортні технології новітньої (шостої) технологічної парадигми

Джерело: розроблено автором.

розробки в моделюванні транспортних систем і регулюванні транспортних потоків, це гарантує кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху порівняно зі звичайними транспортними системами (в США, Японії та Європі починаються великомасштабні роботи зі створення та розвитку ІТС, або систем транспортної телематики).

Розвиток ІТС має стратегічний характер, оскільки загалом визначає конкурентоспроможність кожної країни на світовому ринку. Розробки і розгортання ІТС у світі вже сьогодні є ефективним інноваційним бізнесом, що сприяє вирішенню багатьох соціально-економічних проблем та реалізації антикризових заходів. Більше того, як показує досвід вивчення документів розвитку транспортних систем, ІТС *стали обов'язковими при розробленні стратегічних, політичних і програмно-цільових документів розвинених країн*. Взаємодія держави, бізнесу, наукової спільноти та користувачів забезпечується створенням національних і континентальних товариств (асоціацій), таких як ІТС-Америка, ЕРТІКО (ІТС-Європа), ІТС-Японія, ІТС-Азія, ІТС-Китай, ІТС-Австралія, ІТС-Арабські країни, ІТС-Росія та ін.

Досліджено, що провідну роль у підвищенні ефективності перевезень у світі зіграло запровадження контейнерних перевезень, що зумовило створення *міжнародної системи змішаних перевезень* вантажів (МСЗП). Спочатку ця система розвивалася повільно, проте за останні 20–25 років змішані перевезення зростають так швидко, що можна зробити висновок про перехід *від роз'єднаної транспортної системи до системи змішаних перевезень* у промислово розвинених країнах.

Для того щоб перевірити гіпотезу про необхідність розвитку змішаних технологій в Україні, було використано мережеве моделювання. Перевірка гіпотези про розвиток змішаної технології перевезень в Україні на основі мережевої моделі показала пріоритетність розвитку змішаних технологій доставки вантажів за схемою «автомобіль + контрейлерний потяг». Відповідно до отриманого результату та його верифікації (на основі критеріїв Стевіджа, Гурвіца, Вальда) слід вибрати прямий контрейлерний потяг Берлін – Київ із залученням митного брокера на території транспортно-логістичного центру для проведення митного очищення в Києві.

Обґрунтовано, що високошвидкісні перевезення залізничного транспорту починають домінувати з кінця ХХ ст. і вже технологія високошвидкісних залізничних перевезень виходить у лідери перевезень пасажирів в Японії, Франції, Китаї, створюючи в далекому сполученні конкуренцію авіаційному транспорту. За останні 20 років Західна Європа стала одним зі світових лідерів у розвитку високошвидкісних ліній, що відбувається завдяки довгостроковій транспортній стратегії, але тепер директиви ЄС регулюють специфікацію всіх нових залізничних розробок на стандартних чи високошвидкісних лініях по Європейському Союзу, меншою мірою вони затверджені сусідніми державами.

Доведено, що на сучасному етапі відбувається інтеграція та конвергенція сучасних глобальних технологій: інформаційних, телекомунікаційних, високошвидкісних і транспортних. Постановка і вирішення завдань для створення мобільного

високотехнологічного середовища існування з урахуванням вимог екологічної безпеки – наступний етап у розвитку глобальних технологій майбутнього та інтегрованої транспортної системи світу, що, зокрема, визначатиме пріоритети модернізації та подальшого розвитку транспортних систем в Україні на довгострокову перспективу.

У третьому розділі – «Транспортна політика Європейського Союзу» – здійснено послідовний аналіз сучасної транспортної політики ЄС, засад лібералізації залізничного транспорту та нових форм довгострокового державного регулювання залізничного транспорту в провідних країнах ЄС, а також деяких країнах Східної Європи, що приєднались в останню хвилю інтеграції ЄС. Показано, що транспортна політика Європейського Союзу наразі є визначальною для формування пріоритетів транспортної політики України з огляду на важливість імплементації основних положень Угоди про асоціацію ЄС та України та необхідність *європеїзації* транспорту України.

Транспортна політика ЄС пройшла шлях від лібералізації ринків перевезень за видами транспорту до ідеї *регульованої конкуренції*, а саме розроблення єдиних стандартів, ліцензій, сертифікації, уніфікації технічного регулювання тощо, що наразі є ключовим.

Показано, що з метою зниження перевантаження транспортної інфраструктури і пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектора Європейська транспортна політика до 2020 року передбачає вирішення таких основних завдань, як: зміна співвідношення між різними видами транспорту; розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень; усунення природних перешкод (бар'єрів), що негативно позначаються на збільшенні перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі й удосконалення керування рухом на ній; фінансування розвитку транспортної інфраструктури; реалізація комплексу заходів щодо підвищення безпеки транспорту (насамперед безпеки дорожнього руху); створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства; удосконалення функціонування пасажирського транспорту («транспорт лояльний до людей»); удосконалення систем міського транспорту й підвищення стабільності їхнього функціонування; вживання заходів, спрямованих на пом'якшення можливих негативних наслідків розширення Євросоюзу; підвищення ролі Євросоюзу у формуванні механізмів міжнародної транспортної політики.

Зміна співвідношення між видами транспорту в ЄС передбачає необхідність усунення таких дисбалансів:

- між розвитком автомобільних і повітряних перевезень;
- між залізничним транспортом і водними (морськими й річковими) видами транспорту.

Залізничний транспорт і водні види транспорту є найекологічнішими, найбезпечнішими і найменш ресурсомісткими в європейській транспортній системі, хоча їхня частка у ній не досить вагома (рис. 2).

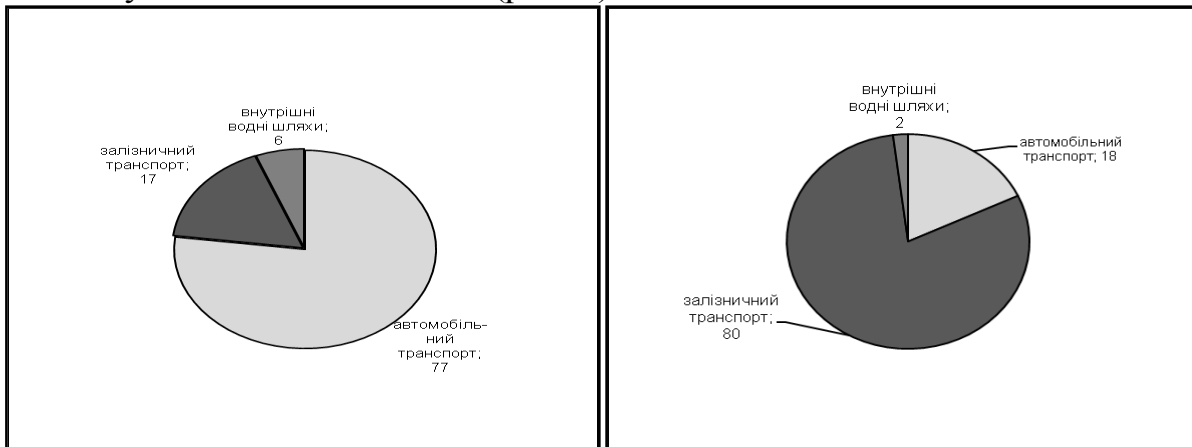


Рис. 2. Порівняльна характеристика вантажообороту за видами транспорту ЄС (середнє значення за 27 країнами) (лівий графік) та України (правий графік), 2014 р., %

Джерело: розраховано автором.

Для зміни співвідношення у використанні видів транспорту в ЄС передбачається: забезпечити регульовану конкуренцію між видами транспорту; сприяти встановленню максимальної взаємодії між видами транспорту (створення інтермодальності). Водночас фінансування розвитку та удосконалення транспортної інфраструктури залишається в ЄС однією з найбільш серйозних проблем. Бюджетні джерела (національні бюджети, бюджет Співтовариства, місцеві бюджети) досить обмежені й не забезпечують потреби реалізації інфраструктурних проектів повністю. Через це транспортна політика ЄС передбачає: вибірковість фінансування транспортних проектів (насамперед кошти ЄС виділяються на проекти, спрямовані на розвиток інтермодальності, на поєднання відповідних транспортних інфраструктур, на підвищення безпеки руху); залучення приватних інвесторів і створення компаній зі змішаним (державно-приватним) капіталом; компенсацію витрат і одержання доходів від нових капіталомістких проектів за рахунок надходження плати за проїзд конкуруючими маршрутами (після їхньої амортизації). У випадку реалізації подібної схеми фінансовий тягар ліг би на користувачів транспорту (включаючи транзитний транспорт і транспорт, що прибуває з інших країн), замість традиційного фінансування за рахунок податків, котрі стягують з місцевого населення та місцевих підприємців у пересічних країнах і регіонах; можливість використання коштів, які одержують як плату за користування інфраструктурою одного виду транспорту (наприклад, плата за проїзд автомагістралями), і які б акумулювалися у спеціальних національних і місцевих фондах, для фінансування інфраструктурних проектів на інших видах транспорту.

Перебіг процесів структурного реформування залізничного транспорту свідчить про те, що у жодній країні ЄС процеси реформування залізничного транспорту ще не завершені. Основними причинами, за яких у 1991 р. було розпочато реформу-

вання в ЄС, є слабкі позиції залізничного транспорту в міжвидовій конкуренції, що відображається у низькій частці залізничного транспорту в структурі транспортних перевезень. Разом із тим, незважаючи на реформування залізничного транспорту, частка пасажирських залізничних перевезень у структурі транспорту для 15 старих членів ЄС із середини 1980-х років по 2013 р. залишилася незмінною – на рівні 7%. Частка пасажирських перевезень у 10 нових членів знизилась з 30% у середині 1980-х до 7% у 2013 р. На вантажному ринку перевезень ЄС тенденції загалом аналогічні: у 15 старих членів частка залізничних вантажних перевезень у структурі транспорту знизилась з 25% у середині 1980-х років до 13% у 2013 р. У 10 нових членів частка в 2011 р. становила близько 23%, перевищуючи показники старих членів ЄС, але падіння з середини 1980-х відбулося з вищого рівня – 70%. Вища частка десяти нових членів ЄС пояснюється тим, що залізничні системи Естонії, Латвії, Литви і Польщі щільно зв'язані з залізницями України та Росії, де частка залізничного транспорту у структурі перевезень усіма видами транспорту (без урахування трубопроводів) в останні десять-п'ятнадцять років становить 70–80%.

Відповідно до політики ЄС щодо гармонізації правового поля окремі країни – члени ЄС зобов'язуються відображати вимоги і положення директив ЄС стосовно лібералізації у національному законодавстві. Такий підхід є дійсним для всіх країн європейського економічного простору. Швейцарія, що зв'язана з ЄС двосторонніми угодами, також бере участь у процесі лібералізації і вносить у національне законодавство загальноєвропейські зміни. Необхідно зазначити, що зазначений процес вирівнювання правового поля проводиться саме за *принципом гармонізації*. Через відсутність досвіду структурного реформування європейські спеціалісти не пішли шляхом директивного нівелювання національних законодавств. Обраний принцип гармонізації визначив рамкові умови, але й залишив державам можливість вирішувати завдання стосовно роздержавлення залежно від місцевих умов та локальних уявлень про оптимальність методів.

Дослідження рівня лібералізації у країнах ЄС, Швейцарії та Норвегії (які не є членами ЄС) дозволяє виділити три різні зрізи цього рівня. По-перше, країни Європи відрізняються за ступенем відкритості внутрішнього ринку для зовнішніх операторів на ринку залізничних пасажирських перевезень. Так, у цьому плані можна виділити чотири різні групи: 1) країни, ринок яких закритий для зовнішніх операторів; 2) країни, ринок яких є відкритий юридично, проте фактично на ринку не присутні зовнішні оператори; 3) країни, в яких присутні зовнішні оператори, та 4) Австрія та Чехія – дві країни, ринок яких повністю контролюється зовнішніми операторами.

Другий зріз лібералізації представляють три організаційні кластери регуляторних органів для залізничного транспорту: по-перше, країни, що мають окремий спеціальний регуляторний орган для залізничного транспорту; по-друге, країни, в яких регуляторний орган містить департамент (або іншу структуру) із залізничним управлінням; по-третє, країни, регуляторний орган залізничного транспорту яких є у структурі профільного міністерства.

Третій зріз лібералізації представляє організаційна модель управління залізничним транспортом. За цією класифікаційною ознакою в Європі можна виділити три типи організаційних моделей: перша характеризується повною сепарацією або розділенням між управлінням інфраструктурою та операційною діяльністю на окремі компанії; друга – розділенням між управлінням інфраструктурою та операційною діяльністю, проте в межах єдиного вертикально інтегрованого холдингу; третя – це гібридна модель (Франція та Чехія), за якої існує окрема інфраструктурна компанія, що делегує окремі повноваження операційній компанії.

Дослідження нових форм довгострокового державного регулювання транспорту в країнах ЄС показало, що вони представляють собою підходи, засновані на конкретних і чітких розподілах повноважень між державою, власником інфраструктури, управляючим інфраструктурою, що доводить необхідність вдосконалення концептуальних, організаційно-правових та методичних основ довгострокового державного регулювання залізничної галузі в Україні.

У четвертому розділі – «Напрями модернізації наземних транспортних систем України (на прикладі залізничного транспорту)» – розглянуто ключові підходи до модернізації залізничних транспортних систем України як основного виду транспорту на сучасному етапі, в тому числі досліджено продуктивність залізничного транспорту України шляхом міжкраїнних порівнянь, здійснено аналіз техніко-технологічного стану залізниць, розроблено напрями коадаптації залізниць України і ЄС в умовах імплементації Угоди про асоціацію з ЄС.

Результати проведеного аналізу продуктивності залізниць у міжкраїнних порівняннях дозволяють сформулювати пріоритетні напрями модернізації на залізницях України:

- підвищення продуктивності праці через зменшення чисельності робітників на 1 км мережі;
- підвищення продуктивності пасажирських перевезень і розвиток швидкісних та високошвидкісних перевезень пасажирів;
- підвищення продуктивності локомотивного та вагонного господарства залізниць України для потреб як вантажних, так і пасажирських перевезень.

Детальний аналіз показників продуктивності за визначеною методологією між шести залізницями України дає змогу стверджувати що, беручи до уваги техніко-технологічний та фінансовий стан вітчизняних залізниць, здійснити проривні заходи стосовно досягнення високих показників продуктивності залізниць одночасно неможливо. Тому цей процес необхідно здійснювати системно, постійно та послідовно, адже не можна створювати новітні техніко-технологічні зразки тягового та вагонного парку у відриві від модернізації інфраструктури.

Поряд із цим у дисертації обґрунтовано, що фрагментарність усунення тих чи інших перепон розвитку залізниць не зумовить їх ефективного функціонування. Тільки послідовна, виважена політика їх розвитку може стати запорукою нових якісних змін і підвищення продуктивності функціонування, тому постає завдання поєднати організаційно-економічні та техніко-технологічні заходи щодо реалізації цих процесів для досягнення максимально можливої продуктивності залізничного

транспорту за рахунок комплексної та послідовної модернізації усіх процесів транспортування вантажів та пасажирів. Перші кроки необхідно здійснити у напрямі виходу залізниць-аутсайдерів на рівень найкращих показників залізниць-лідерів за показниками продуктивності. У процесі наближення показників залізниць-аутсайдерів до кращих показників Південно-Західної, Одеської та Придніпровської залізниць необхідно зважати на те, що базові умови підвищення продуктивності усіх залізниць не мають великої розбіжності у структурі вантажних та пасажирських перевезень, протяжності та цілісності мережі, кліматичних особливостей та профілю, техніко-технологічного стану рухомого складу та інфраструктури. Ці питання лежать у площині організації управління залізничним транспортом.

Проведене дослідження дозволило систематизувати позитивні та негативні наслідки імплементації директив ЄС щодо залізничного транспорту, що містяться в Угоді про асоціацію. *Позитивними наслідками є такі:*

можливість імпорту нових технологій і технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу й колійного господарства залізничного транспорту за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху. Проте *застереженням є* те, що Угодою про асоціацію (Додаток I Угоди) затверджуються базові ввізні ставки на поставки до ЄС рухомого складу залізничного транспорту вітчизняного виробництва на рівні 1,7 та обнулення ввізних ставок на цю ж групу товарів при ввезенні її з ЄС до України, *таким чином для європейського виробника рухомого складу залізничного транспорту відкрито шлях на ринок України*, водночас власного виробника це абсолютно не захищає;

підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки приєднанню до сучасного технічного регулювання в країнах ЄС. Застереженням є те, що українські залізниці входять до простору 1520 і логічно було б приймати технічне регулювання спільно з країнами СНД. Проте за умов підписання Угоди про асоціацію цей процес буде уповільнюватись;

підвищення стандартів щодо умов безпеки перевезень пасажирів залізничним транспортом.

Негативними наслідками для залізничного транспорту є такі:

неприйнятний період впровадження директив – усього вісім років для залізничного транспорту, як прописано в Угоді;

уведення жорстких вимог до реформування організаційної структури залізничного транспорту через Директиви ЄС (це стосується чотирьох директив, що регламентують доступ до ринку та інфраструктури);

відділення оперативної діяльності від інфраструктурної, що може поставити під загрозу національну безпеку держави та в перспективі нівелювати стратегічне й оборонне значення залізниць;

уведення специфічних обмежень управлінської моделі залізничного транспорту, що є неприйнятним через впровадження національної реформи залізничного транспорту в Україні. Хоча ефективність існуючої моделі управління такою природ-

ною монополією, як залізничний транспорт, доведена аналізом продуктивності на залізничному транспорті;

уповільнення співпраці у сфері залізничного транспорту на просторі 1520.

Результати проведеного дослідження дозволили автору сформулювати в цьому розділі основні пропозиції імплементації директив ЄС щодо залізничного транспорту Угоди про асоціацію для уряду України. Зокрема, застосування Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства, а саме ст. 6, 7 та 8 стосовно розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями (вертикальне розділення) в національних законодавствах країн ЄС відбувається у різний спосіб, адже вона передбачає організацію окремих підрозділів у структурі одного підприємства або здійснення управління інфраструктурою окремим підприємством. Це дає змогу застосувати в Україні *німецьку модель* реформування, коли управління інфраструктурою не виділене в окреме підприємство, а перебуває в рамках вертикально інтегрованого холдингу, який об'єднав дочірні компанії, що займаються вантажними, приміськими пасажирськими перевезеннями, пасажирськими перевезеннями у далекому сполученні та інфраструктурою.

Необхідно також врахувати, що при радикальному розділенні (на окреме державне підприємство, якому належить залізнична інфраструктура, та підприємство, що займається експлуатаційною діяльністю), тарифи на пропускну спроможність, які приватні оператори сплачуватимуть державному підприємству (за досвідом залізниць Чехії та Польщі) за користування інфраструктурою, можуть бути низькими і не дозволять компенсувати понесені витрати на утримання і розвиток інфраструктури. Фактично всі витрати на підтримку інфраструктури в разі вертикальної дезінтеграції братимуть на себе державні залізниці.

Виконання Директиви 2001/14/ЄС Європейського парламенту і Ради від 26 лютого 2001 р. про розділення пропускну здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою передбачає існування окремого регуляторного органу, який би виконував окремо функції із розподілення пропускну здатності інфраструктури, стягував плату за використання інфраструктури з залізничних підприємств та міжнародних об'єднань, які використовують цю інфраструктуру. Щоб виконати положення цієї директиви, в Україні необхідно розробити і внести відповідні зміни в ЗУ «Про залізничний транспорт» і створити цей регуляторний орган. Створення рівних умов для доступу до інфраструктури та чесної конкуренції операторів на ринку вантажних перевезень відповідно до Директиви 2001/14/ЄС передбачає прийняття Правил недискримінаційного доступу до інфраструктури.

Процес реформування залізничного транспорту в країнах Східної Європи супроводжувався досить суттєвим вивільненням працівників. Для України може бути корисним досвід Польщі, яка запроваджує програми більш раннього виходу працівників на пенсію, різноманітні схеми освіти та перепідготовки, програми підтримки створення нового бізнесу із залученням фінансової допомоги ЄС при вирішенні проблем соціальної напруженості, пов'язаних зі звільненням працівників

галузі залізничного транспорту. Водночас не можна допустити значного зниження витрат за рахунок скорочення чисельності обслуговуючого персоналу, що призведе до погіршення стану безпеки та незадовільного рівня обслуговування клієнтів. Ліквідація перехресного субсидування вантажних та пасажирських перевезень передбачає значну державну підтримку соціально значимих, але затратних маршрутів залізничних потягів пасажирських перевезень.

У п'ятому розділі – «Нова концепція політики модернізації наземних транспортних систем в Україні» – здійснено узагальнення та розроблено концептуальні положення щодо формування нової політики модернізації наземних транспортних систем в Україні, показано необхідність зміни ролі держави в сучасних умовах при провалах бюджетної політики в рамках фінансування транспортних проектів, доведено необхідність інституціоналізації відносин між новими суб'єктами модернізації транспорту в умовах лібералізації та європеїзації, розроблено концептуальний підхід щодо удосконалення стратегічного планування розвитку і модернізації транспорту в Україні.

Обґрунтовано, що формування нової комбінованої державної політики модернізації наземних транспортних систем має базуватись на врахуванні таких концептуальних положень.

По-перше, до об'єктивних екзогенних тенденцій розвитку транспортних систем, що прямо чи опосередковано впливатимуть на всі процеси подальшого розвитку транспорту України, відносяться:

– *тенденції глобалізації*, що передбачають вплив техніко-технологічних та інституціональних факторів:

1) вплив передових транспортних технологій, що формують нову інтегровану транспорту систему світу в контексті концепції сталого розвитку, що передбачає перехід на екологічно чисті та безпечні технології і формування стійкості функціонування економічних систем під впливом глобальних змін клімату;

2) вплив політики, що формується новою інституціональною структурою управління інтегрованою транспортною системою світу, яка створюється під егідою міжнародних транспортних організацій;

– *тенденції інтеграції* транспортного простору України до європейської транспортної системи за функціональним, інституційним та інфраструктурним напрямками, що, на нашу думку, мають прояв через всеосяжну *європеїзацію політичних та економічних процесів в Україні* й, у тому числі, впливають на процеси модернізації наземних транспортних систем України, а саме:

1) вплив європейських транспортних технологій, основу яких становлять інтелектуалізація транспорту, високошвидкісні та змішані перевезення;

2) вплив політики європейських транспортних агентств на треті країни, яка базується на концептуальних положеннях, викладених у Білій книзі ЄС щодо транспорту до 2050 р., та послідовна гармонізація вітчизняного законодавства відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС;

3) вплив конкурентних транспортних стратегій країн – сусідів України.

По-друге, модернізація та подальший розвиток транспортних систем України мають базуватись на таких концептуальних змінах:

– змінах інституціонального характеру, що передбачають:

1) нову інституціоналізацію відносин у структурі учасників транспортної системи на основі впливу європейських і світових транспортних інститутів у контексті політики державно-приватного партнерства, диверсифікації фінансових механізмів, нових видів державного регулювання;

2) лібералізацію, комерціалізацію і приватизацію в транспортному секторі;

3) зміни в тарифному регулюванні;

4) регуляторні зміни стосовно виникнення нових органів регулювання доступу до мереж, які пов'язані насамперед із розвитком платної дорожньої інфраструктури та запровадженням принципу «користувач платить» і розробленням правил недискримінаційного доступу до інфраструктурних мереж (як наслідок реформування галузей наземного транспорту);

– технологічних змінах: впровадженні інтелектуальних транспортних систем, високошвидкісного руху, змішаних (інтероперабельних) перевезень на основі принципово нового рухомого складу;

– технічних змінах, що стосуватимуться удосконалення або повної заміни:

1) рухомого складу;

2) об'єктів інфраструктури (лінійних і точкових);

3) систем управління та організації руху на основі розвитку та запровадження новітніх технологій п'ятої та шостої технопарадигм.

Концептуальні положення щодо формування та реалізації комбінованої державної політики модернізації транспортних систем включають стратегічний, ресурсний, структурний та нормативно-правовий блоки, що передбачає розроблення, оновлення та пролонгацію довгострокової транспортної стратегії та узгодження її з Європейською транспортною стратегією, сприяння інвестиційному, інноваційному, кадровому забезпеченню, завершення процесів структурного реформування на транспорті та оновлення інститутів (норм, правил, довіри, цінностей) та інституцій, законодавче забезпечення (рис. 3).

Показано вплив політики, що формується новою інституціональною структурою управління інтегрованою транспортною системою світу. Серед ключових міжнародних організацій, що визначають багатосторонню транспортну політику, і пан'європейську зокрема, можна назвати Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), Міжнародний союз залізниць (МСЗ), Організацію співробітництва залізниць (ОСЗ), Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ), Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), Міжнародну морську організацію (ІМО) тощо. Крім зазначених, стратегічні документи розробляє і проводить транспортну політику в різних регіонах цілий ряд *регіональних організацій* економічного співробітництва, серед яких Європейський Союз (ЄС), Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Рада Баренцево-Євроарктичного регіону (РБЄР), Шанхайська організація економічного співробітництва (ШОС), Азіатсько-Тихоокеанське економічне співробітництво

(АТЕС) та ін. Ключовою міжнародною організацією, що розробляє транспортну політику, яка істотно впливає на міжнародний і вітчизняний транспортний сектор, є Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН. Упровадження в національне законодавство єдиних стандартів, узгоджених технологій і правил перевезень здійснюється шляхом приєднання до угод і конвенцій ЄЕК ООН у галузі транспорту, тим самим закладається основа для ліквідації бар'єрів у сфері міжнародних перевезень, а також для створення інтегрованої транспортної системи та відкритого ринку транспортних послуг.

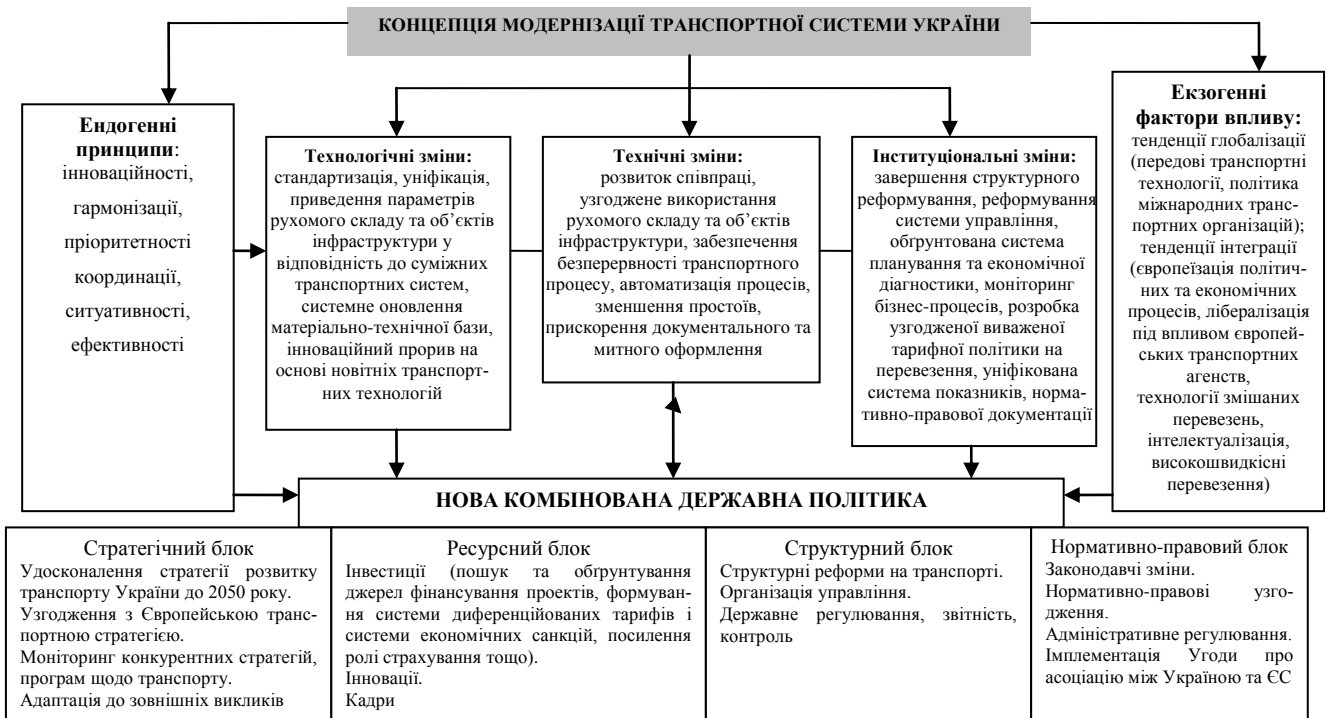


Рис. 3. Концепція модернізації транспортної системи України, що втілюється через нову комбіновану державну політику

Джерело: розроблено автором.

Окрім цього, нові інститути ЄС у транспортній сфері, зокрема Європейське агентство з питань авіаційної безпеки (СААБ), Європейське агентство морської безпеки (ЄАМБ), Європейське залізничне агентство (ЄЗА), що сприяють також нормативному зближенню держав, які не є членами цієї організації і функції яких зосереджені на завданнях наукового й технічного характеру, найбільш істотно впливають на формування національної транспортної політики країн – членів ЄС і країн, залучених до процесу *європеїзації*.

Саме тому запропоновано Транспортну стратегію України до 2020 р. гармонізувати з Європейською транспортною стратегією, здійснити її пролонгацію до 2040–2050 рр. Необхідно оновити систему ключових індикаторів розвитку транспорту, що запропоновано в роботі, а також здійснити гармонізацію Транспортної стратегії з іншими галузевими стратегіями. Автором здійснено гармонізацію Транспортної стратегії з Національною стратегією із захисту навколишнього середовища на період до 2020 р.

Розроблено концептуальні основи удосконалення Транспортної стратегії як ключового державного документа стосовно модернізації та розвитку транспорту, що повинні базуватись на балансі інтересів усіх учасників транспортного процесу; необхідній активній позиції держави у справі вдосконалення транспортної системи щодо зниження сукупних витрат суспільства та вивільненні додаткового часу, що залежать від транспорту; підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи; посилення інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі на випереджальних засадах.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення важливої науково-практичної проблеми – розроблення концептуальних засад формування державної транспортної політики модернізації наземних транспортних систем і механізмів її реалізації та удосконалення на цих засадах стратегічних напрямів розвитку транспорту держави на основі комплексного багатоаспектного дослідження, що дозволило сформулювати такі висновки.

1. Модернізаційна теорія є однією з головних теорій економічного мейнстріму та суспільствознавства в цілому, про що свідчать понад два десятиріччя активізації досліджень з цієї тематики в Україні та країнах СНД. Модернізація економіки як складова більш масштабної суспільної модернізації представляється в першу чергу як структурна частина перебудови або трансформації виробничих процесів сучасної індустрії на технологіях більш високого рівня або наступної технологічної парадигми (укладу) і за своєю сутністю є техніко-технологічною модернізацією. Проте це визначення було би дуже спрощеним, якби не дослідження інституціоналістів та неоінституціоналістів другої чверті ХХ та початку ХХІ століть, квінтесенцією яких стало визнання ключовими чинниками модернізації інституціональних чинників: цінностей (інструментальних/традиційних, виживання/самовираження, формальних/неформальних) та довіри. Таким чином, ці теоретичні положення визначають загальноекономічний контекст модернізації наземних транспортних систем як частини національної виробничої інфраструктури країни.

2. Концептуальний підхід до модернізації наземних транспортних систем трактується автором як частина національного модернізаційного суспільного проекту, реалізація якого базується на інноваційних перетвореннях усіх елементів наземної транспортної системи й забезпечує повну узгодженість і гармонізацію технічних, технологічних, інституційних та інституціональних складових на рівні системної взаємодії, координації, пріоритетності, ситуативності та ефективності всіх процесів модернізаційного проекту в контексті *європеїзації, інтеграції та лібералізації економічних процесів*. Разом із техніко-технологічною складовою модернізації транспорту виявлені інституціональні фактори та їх вплив на модернізаційні перетворення, до яких відносяться структурне реформування, комерціалізація та приватизація, зміни в тарифному регулюванні, процеси дерегуляції, що показано на прикладі залізничного транспорту.

3. Дослідження еволюції процесу модернізації транспортної системи світу дозволило виокремити її основні етапи на основі змін техніко-економічних парадигм (укладів): так, якщо в попередніх (перших чотирьох) парадигмах домінують окремі види транспорту, то вже в наступній (п'ятій) на перше місце виходять змішані перевезення, що інтегрують окремі види транспорту в єдину транспортно-технологічну систему із застосуванням логістики. Обґрунтовано, що формування інтегрованої транспортної системи нового покоління буде обумовлено домінуванням таких транспортних технологій шостої технопарадигми, як *інтелектуальні транспортні технології, у т.ч. телематика (телекомунікаційні та інформаційні технології), змішані (інтермодальні, комбіновані) перевезення, у т.ч. контейнерні та контрейлерні перевезення, високошвидкісні залізничні транспортні технології, логістичні технології, створення та запровадження принципово нового рухомого складу*. Інституціональна структура управління інтегрованою транспортною системою світу являє собою поєднання національних та наднаціональних органів управління, до останніх відносяться інституції великих регіональних угруповань (європейські транспортні агенції) та світові органи управління транспортною системою (міжнародні транспортні організації).

4. Поєднання теорій модернізації економіки і змін техніко-економічних парадигм дало змогу та обґрунтувати ключові транспортні технології кожної техніко-економічної парадигми, висвітлити їхню роль у зародженні і становленні наступної технопарадигми. Новітня парадигма розвитку економіки визначається інтеграцією та конвергенцією сучасних глобальних технологій: інформаційних, телекомунікаційних, високошвидкісних і транспортних. Це дозволило запропонувати зміну пріоритетів в транспортній політиці України, а саме необхідно визнати розвиток інтелектуальних транспортних систем в Україні провідною технологією для вирішення транспортних проблем і джерелом створення нових галузей промисловості.

5. Дослідження методологічних підходів до розроблення транспортної політики країн Європейського Співтовариства дозволило сформулювати такі висновки. Уряди більшості розвинених країн прагнуть до розроблення та реалізації єдиної національної політики в галузі транспорту. Найбільш істотний вплив на формування національної транспортної політики цих країн чинять такі загальні тенденції європеїзації та інтеграції в галузі транспорту: гармонізація законодавчих норм, що регламентують транспортну діяльність; перехід від системи двосторонніх угод в організації перевезень між окремими державами до єдиної нормативно-правової системи; випереджальний розвиток основних комунікацій і об'єктів інфраструктури транспорту, що забезпечують трансконтинентальні сполучення; забезпечення виконання єдиних європейських технічних стандартів на автомобільних і залізничних магістралях, які мають увійти до загальноєвропейських транспортних систем; перенесення центру ваги на розвиток видів транспорту, найбільш сприятливих для навколишнього середовища (залізничний транспорт, водний транспорт, змішані перевезення за участю цих видів); жорсткість стандартів у сфері екологічного впливу транспорту; економічна лібералізація.

6. Транспортна політика ЄС пройшла шлях від лібералізації ринків перевезень за видами транспорту до ідеї *регульованої конкуренції*, а саме до розробки єдиних стандартів, ліцензій, сертифікації, уніфікації технічного регулювання. Особливості лібералізації залізничного транспорту в країнах Європи є такими: по-перше, країни Європи відрізняються за ступенем відкритості внутрішнього ринку для зовнішніх операторів на ринку залізничних пасажирських перевезень (чотири кластери країн); по-друге, за моделлю державного регулювання для залізничного транспорту (три організаційні кластери регуляторних органів); по-третє, за організаційною моделлю управління залізничним транспортом (три типи країн).

7. Стратегічні та програмні документи у сфері розвитку національної транспортної системи, розроблені в країнах зі стабільною економікою (США, Німеччині, Японії), що мають тривалий досвід планування розвитку транспортних систем в умовах ринку, характеризуються такими важливими особливостями: яскраво виражений комплексний підхід до розвитку транспортної системи, що пов'язано насамперед із прагненням до розвитку перевезень у змішаному сполученні та до цілеспрямованого переключення за рахунок економічних стимулів вантажо- і пасажиропотоків на ті види транспорту, які повинні мати пріоритетний розвиток; чітке визначення сфери впливу держави на транспортну систему та її відповідальності (наприклад, розвиток ключових інфраструктурних об'єктів, розвиток громадського транспорту, підвищення безпеки та екологічної чистоти транспортного комплексу тощо); програмно-цільовий характер заходів, що намічаються для реалізації основних напрямів транспортної політики; досить докладна оцінка окремих проектів і програм, що включаються у державні транспортні документи з аналізом витрат і результатів для суспільства. Очевидно, що зазначені особливості повинні враховуватися при формуванні основних положень і принципів реалізації транспортної політики України в сучасних умовах.

8. Здійснення аналізу процесів модернізації транспорту та його інфраструктури в Україні запропоновано доповнювати оцінкою через систему міжнародних економічних рейтингів, що показують якість вітчизняної транспортної та логістичної інфраструктури. Одним з основних підходів, який необхідно впроваджувати в Україні з метою поліпшення умов транскордонної торгівлі, а саме експортно-імпортних операцій, спрощення транзиту, інтеграції України у світову транспортну систему, є *запровадження транспортно-логістичного підходу*. Основними завданнями транспортно-логістичного підходу є забезпечення доступності та якості послуг, ліквідація диспропорцій, комплексний розвиток інфраструктури, створення інтегрованої системи логістичних центрів, кластерів та інформаційної підтримки.

9. Тенденції структурного реформування залізничного транспорту України характеризуються затягуванням цього процесу. Україні вдалося дуже довго відтягувати процес реального реформування залізниць, хоча в більшості країн СНД його було розпочато наприкінці ХХ ст. і результати цього структурного реформування вже можна спостерігати. Структурне реформування залізничного транспорту України є об'єктивною необхідністю і першим кроком на шляху інституціональної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також

застосування прозорих ринкових механізмів. Реформування насамперед вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний комплексний підхід. Проте аналіз різних підходів до структурного реформування у країнах ЄС дає змогу застосувати в Україні *німецьку модель* реформування, коли управління інфраструктурою перебуває в рамках вертикально інтегрованого холдингу.

10. Доцільним видається надання можливості вийти на ринок залізничних перевезень приватним компаніям (необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Інституціоналізація відносин на транспорті включає необхідність унормування взаємовідносин між державою, операторами перевезень та операторами інфраструктури в Україні. Нові форми довгострокового державного регулювання транспорту в країнах ЄС передбачають конкретні й чіткі розподілення повноважень між державою як власником інфраструктури, і менеджментом, що нею управляє. Багаторічний контракт є прикладом оформлення довгострокових взаємовідносин між державою і менеджментом інфраструктури строком принаймні на три роки, що повинен охопити всі аспекти розвитку інфраструктури, включаючи її обслуговування (експлуатацію) і модернізацію.

11. Удосконалення методологічного підходу до визначення напрямів модернізації залізничного транспорту на основі порівняльних рейтингових оцінок його продуктивності в країнах Міжнародного союзу залізниць (МСЗ) за показниками продуктивності дозволяють сформулювати такі пріоритетні напрями модернізації на залізницях: підвищення продуктивності праці через зменшення чисельності робітників на 1 км мережі; підвищення продуктивності пасажирських перевезень та розвиток швидкісних і високошвидкісних перевезень пасажирів; підвищення продуктивності локомотивного господарства та вагонного господарства залізниць України для потреб як вантажних, так і пасажирських перевезень.

Незважаючи на те що, українські залізниці за рейтинговою оцінкою продуктивності займають четверте місце, пропустивши вперед лише РФ, Казахстан та Естонію, на сьогодні ані за організаційним, ані за фінансовим станом українські залізниці не мають умов для комплексної модернізації з метою впровадження новітніх технічних стандартів. Тому постає завдання поєднати організаційно-економічні та техніко-технологічні заходи щодо реалізації цих процесів для досягнення максимально можливої продуктивності залізничного транспорту за рахунок комплексної та послідовної модернізації усіх процесів транспортування вантажів і пасажирів.

12. Проведене дослідження дозволило систематизувати позитивні та негативні наслідки імплементації директив ЄС щодо залізничного транспорту Угоди про асоціацію, які матимуть вплив на політику модернізації наземних транспортних систем в Україні. *Позитивними наслідками* є такі: можливість імпорту нових технологій і технічних рішень для модернізації й технічного переоснащення рухомого складу та колійного господарства залізничного транспорту за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки приєднанню до сучасного технічного

регулювання в країнах ЄС; підвищення стандартів щодо умов безпеки перевезень пасажирів залізничним транспортом. *Негативними наслідками* для залізничного транспорту є такі: неприйнятний період впровадження директив – усього вісім років для залізничного транспорту, які прописані в Угоді; уведення жорстких вимог до реформування організаційної структури залізничного транспорту через Директиви ЄС (це стосується чотирьох директив, що регламентують доступ до ринку та інфраструктури); відділення залізничної компанії від держави, що може поставити під загрозу національну безпеку держави та в перспективі нівелювати стратегічне та оборонне значення залізниць; уведення специфічних обмежень управлінської моделі залізничного транспорту, що є неприйнятним через початок здійснення національної реформи залізничного транспорту в Україні (тоді як ефективність існуючої моделі управління такою природною монополією, якою є залізничний транспорт, доведена аналізом продуктивності на залізничному транспорті); уповільнення співпраці у сфері залізничного транспорту на просторі 1520.

13. Основною метою модернізації вітчизняної транспортної системи має стати створення інтегрованої транспортної системи на основі інституціональних, структурних, техніко-технологічних змін на засадах європеїзації, інтеграції, технологізації та сталого екобезпечного розвитку через застосування комбінованої державної транспортної політики.

Комбінована державна транспортна політика у свою чергу базується на раціональному застосуванні механізму державно-приватного партнерства з метою оптимального ресурсного забезпечення модернізації та подальшого інноваційного розвитку транспортних систем на засадах стимулювання інвестиційного, інноваційного та кадрового забезпечення. Необхідність обліку параметрів впливу глобальних економічних тенденцій на особливості й темпи розвитку національного транспортного комплексу вимагає посилення модернізації та інноваційних нововведень. Отже, актуалізуються врахування інтересів усіх учасників перевізного процесу і пошуки форми концентрації різних джерел інвестиційних ресурсів для вирішення завдань модернізації. Тому необхідним є перехід від моделі фінансування з превалюванням іноземних кредиторів до моделі зі змішаною формою кредитування транспорту та його інфраструктури з опорою на внутрішнє кредитування, для чого необхідна диверсифікація джерел інвестиційних ресурсів.

14. Обґрунтовано, що концептуальні положення щодо формування та реалізації нової комбінованої державної політики модернізації наземних транспортних систем повинні включати стратегічний, ресурсний, структурний та нормативно-правовий блоки. Стратегічний блок включає такі напрями: удосконалення вітчизняної стратегії розвитку транспорту до 2050 року, узгодження з Європейською транспортною стратегією, моніторинг конкурентних стратегій та програм щодо транспорту, ситуативна адаптація до зовнішніх викликів; ресурсний блок передбачає інвестиційне, інноваційне та кадрове забезпечення; структурний блок – завершення структурних реформ на транспорті, удосконалення організації управління, державного регулювання, звітності й контролю; нормативно-правовий блок – законодавчі зміни

та нормативно-правові узгодження з метою коректної імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

15. Застосування комбінованої транспортної політики на державному рівні поєднує ліберальний та патерналістський підходи, підтверджується насамперед світовою практикою та передбачає широке застосування механізмів державно-приватного партнерства з диверсифікацією інструментів фінансування транспортної системи. Дію механізму диверсифікації інвестування показано на прикладі залізничного транспорту України. Цей механізм передбачає застосування на середньострокову перспективу, *крім загальноновизнаних джерел* фінансування транспортної інфраструктури (коштів державного бюджету, використання цільових позик для прискорення вирішення питань щодо ліквідації «вузьких місць» і створення відсутніх ланок в опорній залізничній мережі), таких інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігації, єврооблігацій), проектне і мезонінне фінансування, синдіковані або консорціальні кредити.

16. Реалізація довгострокової державної транспортної політики має відбуватись на основі: взаємоузгодженої, ієрархічно впорядкованої системи документів стратегічного розвитку транспорту України довгострокового, середньострокового та короткострокового характеру та через систему національних інституцій; принципів патерналізму та єдиного управлінського центру з можливостями незалежного оцінювання діяльності такого управлінського центру; її реалізація має бути забезпеченою від політичних циклів, політичної кон'юнктури і зміни владних команд, для чого слід запровадити законодавчі обмеження щодо обставин, можливостей, частоти і глибини перегляду затвердженої стратегії; моніторинг результатів діяльності зазначеної стратегії має відбуватись разом зі встановленням колективної (органів влади) й індивідуальної відповідальності за результати виконання конкретних рішень стратегії, їх відповідності поставленим цілям і завданням на основі системи збалансованих показників.

17. Транспортна стратегія України має враховувати інтереси усіх учасників транспортного процесу, актуалізувавши пріоритетну позицію держави стосовно модернізації транспортної системи у напрямі зниження сукупних витрат суспільства та вивільненні додаткового часу, що прямо залежать від транспорту, для чого запропоновано застосовувати метод аналізу витрат і результатів для конкретних проектів. Окрім цього, Транспортна стратегія України має бути узгодженою з Європейською транспортною стратегією та її пролонгацією 2040–2050 рр. у частині формування місії транспорту, довгострокових і середньострокових цілей, пріоритетів, завдань, індикаторів та заходів транспортної політики держави. Необхідним є:

узгодження та ув'язка Транспортної стратегії України з іншими галузевими стратегіями і документами державного рівня;

відстеження конкурентних стратегій розвитку транспорту на Євразійському континенті у контексті посилення євразійської інтеграції – створення Митного союзу та захисту власних інтересів;

проведення моніторингу законодавчих змін у світових та регіональних структурах (ЄС), відповідальних за формування та реалізацію глобальної та регіональної транспортної політики.

18. Розроблено пропозиції щодо удосконалення та уточнення стратегічних напрямів розвитку наземних транспортних систем, основними з яких є такі:

посилення уваги до питань, пов'язаних з розвитком технологічної єдності транспортної системи України,

розвиток транспортних технологій новітніх техніко-економічних парадигм та посилення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України,

розвиток конкретних транзитних маршрутів, що, зокрема, проходять по українській території, адже після підписання Угоди про асоціацію з ЄС ситуація навколо участі України у міжнародному поділі праці змінилася;

актуалізація питань інформаційного забезпечення транспортно-логістичних схем постачання вантажів і створення інтелектуальних транспортних систем;

екобезпечний розвиток транспорту та врахування кліматичних змін і залежності від них транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія / О.І. Никифорок ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2014. – 440 с.
2. Засади модернізації виробничої інфраструктури України : монографія / [Піріашвілі Б.З., Чиркін Б.П., Никифорок О.І. та ін.] ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2014. – 276 с. (*Параграф 1.1 (с.18-30) у співавторстві з Б.П. Чиркіним, особистий внесок – здійснено аналіз методологічних підходів до визначення виробничої інфраструктури, узагальнено класифікації інфраструктури; параграф 2.3 (с. 85–104) у співавторстві з Б.П. Чиркіним, Н.В. Кудрицькою, особистий внесок – обґрунтовано застосування фінансових джерел для інвестування в об'єкти інфраструктури; параграф 3.2. (с. 132–159) у співавторстві з В.М. Карповим, особистий внесок – охарактеризовано сучасний техніко-технологічний стан залізничного транспорту; параграф 5.6 (с. 230–248) у співавторстві з І.К. Чукаєвою, особистий внесок – систематизовано економічні механізми модернізації транспортної інфраструктури*).
3. Ринок транспортних послуг / [Никифорок О.І., Карпов В.М., Кудрицька Н.В. та ін.] // Проблеми, напрями та чинники сприяння розвитку внутрішнього ринку України (реальний сектор економіки) : монографія / за ред. чл.-кор. НАНУ А.І. Даниленка, д.е.н. Л.В. Дейнеко, д.е.н. В.О. Точиліна ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. – К., 2013. – С. 116–130. (*Розділ 2.7, особистий внесок – досліджено ринок вантажних послуг України, узагальнено тенденції його розвитку*).
4. Никифорок О.І. Особливості та прогноз впливу погодно-кліматичних факторів на транспортну сферу в умовах змін клімату / О.І. Никифорок, Ю.Є. Пашенко // Тенденції змін планетарного клімату та їх можливого впливу на основні сектори

української економіки : монографія / за ред. М.А. Хвесика. – К. : Логос, 2012. – С. 119–158. (*Особистий внесок – здійснено аналіз та прогноз впливу кліматичних факторів на стійкість функціонування транспорту, розроблено параметричні клімато-економічні таблиці для видів транспорту*).

5. Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : монографія / О.І. Никифорок, Ю.Є. Пащенко. – Ніжин : ТОВ "Аспект-поліграф", 2008. – 192 с. (*Особистий внесок – розкрито економічну сутність інтеграції транспорту, визначено нові завдання розвитку транспорту України в умовах трансформації економіки, обґрунтовано напрями інтеграційної стратегії входження транспортно-дорожнього комплексу України в глобальні та європейські транспортно-економічні структури*).

6. Теоретико-методологічні основи дослідження економічного простору транспортно-дорожнього комплексу та зв'язку / [Никифорок О.І., Пащенко Ю.Є., Григор'єв Г.С. та ін.] // Економічний простір і динаміка розвитку продуктивних сил України: теоретико-методологічне дослідження. – К., 2008. – С. 155–164. (*Особистий внесок – систематизовано теоретико-методологічні підходи до дослідження економічного простору ТДК*).

7. Науково-методологічні основи формування стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу / [Никифорок О.І., Пащенко Ю.Є., Потапенко Л.Ю., Чернявський Ю.І.] // Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектору економіки. – Черкаси : Брама-Україна, 2007. – Розд. 3. – С. 197–238. (*Параграф 3.1. (с. 197–218), особистий внесок – здійснено оцінку потенціалу залізничного транспорту; параграф 3.3 (с. 230–238), особистий внесок – показано перспективи участі транспортно-дорожнього комплексу в інтеграційних процесах України*).

8. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду Східної Європи : наукова доповідь / за ред. акад. НАН України В.М. Гейця; чл.-кор. НААН України, д-ра екон. наук Т.О. Осташко; чл.-кор. НАН України Л.В. Шинкарук; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2015. – 104 с. (*Особистий внесок – пп. 4 : Залізничний транспорт, с. 20–22; додаток 4 (с. 73–77) – у співавторстві з В.М. Карповим, Н.В. Кудрицькою, особистий внесок – здійснено аналіз залізничної політики ЄС*).

9. Оцінка впливу Угоди про асоціацію/ЗВТ між Україною та ЄС на економіку України : наукова доповідь / за ред. акад. НАН України В.М. Гейця; чл.-кор. НАН України А.І. Даниленка; чл.-кор. НААН України, д-ра екон. наук Т.О. Осташко; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2014. – 102 с. (*Особистий внесок: резюме (с. 7–8); пп. 2.3 : Транспортна інфраструктура (с. 44–49) – у співавторстві з В.М. Карповим, особистий внесок – здійснено аналіз позитивних та негативних наслідків імплементації директив ЄС для залізничного транспорту України*).

10. Никифорок О.І. Досвід країн ЄС в реформуванні залізничного транспорту: уроки для України / О.І. Никифорок // Економічний вісник університету : зб. наук. праць. – 2015. – Вип. 26/2. – С. 167–172. (*РІНЦ, ВІНІТІ РАН, Ulrich's Periodicals*

Directory (CША), International Scientific Indexing (ISI/UAЕ), Universal Impact Factor (UIF), Cite Factor).

11. Никифоруk О.І. Перспективи фінансування транспортних проєктів України в рамках міжнародної фінансової допомоги / Никифоруk О.І., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н.О. // Економіка України. – 2015. – № 4. – С.45–57. *(Особистий внесок – систематизовано досвід отримання міжнародної допомоги країнами Східної Європи на транспортні проєкти, надано рекомендації щодо зміни підходів до фінансування транспортних проєктів в Україні).* (*Index Copernicus International (Польща)*).

12. Никифоруk О.І. Заходи наближення продуктивності залізниць України до рівня країн – лідерів Міжнародного союзу залізниць (МСЗ) / Никифоруk О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – Вип. 10. – С. 15–25. *(Особистий внесок – розроблено рекомендації щодо підвищення продуктивності шести залізниць України до кращих світових стандартів).* (*Google Scholar, DRJI, Index Copernicus International (Польща)*).

13. Никифоруk О.І. Аналіз продуктивності залізниць України / Никифоруk О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – Вип. 31. – ДЕТУТ, 2015. – С. 64–77. *(Особистий внесок – розроблено методологічний підхід до визначення продуктивності залізниць на основі міжнародної статистики, здійснено розрахунки щодо продуктивності шести залізниць України у порівнянні з країнах МСЗ).* (*Google Scholar, Index Copernicus International (Польща)*).

14. Nykyforuk O. The Funding of Modernization and Development of Transport Sector and its Infrastructure / O.Nykyforuk // Oeconomia Copernicana. – 2014. – № 5. – P. 117–138. (*ARIANTA, EBSCO, EconLit, ECONBIZ, Index Copernicus International, RePEc, SHERPA/RoMEO, Google Schoolar – Польща*).

15. Никифоруk О. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні / О. Никифоруk, Л. Чмирьова // Економіка і прогнозування. – 2014. – № 4. – С. 38–56. *(Особистий внесок – досліджено особливості бюджетного фінансування дорожньої інфраструктури в Україні, вивчено досвід Польщі щодо механізмів інвестування в дорожнє будівництво).* (*RePEc, EconLit, Index Copernicus International (Польща), РІНЦ*).

16. Никифоруk О.І. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації / Никифоруk О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. // Економіст. – 2014. – № 5. – С. 63–68. *(Особистий внесок – здійснено міждержавні порівняння на основі розрахунків продуктивності залізничного транспорту України та країн членів Міжнародного союзу залізниць, розроблено пропозиції щодо підвищення продуктивності вітчизняного залізничного транспорту).* (*RePEc*).

17. Никифоруk О.І. Теоретичні та практичні основи прискорення залізничних перевезень / О.І. Никифоруk, В.М. Карпов // Економічний вісник університету. – 2014. – Вип. 22/1. – С. 73–79. *(Особистий внесок – викладено теоретичні засади*

ефективності підвищення швидкості на залізничному транспорті). (РІНЦ, ВІНІТІ РАН, Ulrich's Periodicals Directory (США)).

18. Никифорок О.І. Політика модернізації транспорту та його інфраструктури в Україні / О.І. Никифорок // Економіка і прогнозування. – 2013. – № 4. – С. 62–78. (*RePEc, EconLit, Index Copernicus International (Польща), РІНЦ*).

19. Никифорок О.І. Імплементация Директив ЄС по залізничному транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки / О.І. Никифорок // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15–20. (*RePEc*).

20. Никифорок О.І. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України та можливості їх диверсифікації / Никифорок О.І., Ейтутіс Г.Д., Бойко О.М. // Економіст. – 2012. – № 8. – С. 69–71. (*Особистий внесок – систематизовано потенційно доступні джерела інвестування у розвиток вітчизняного транспорту, досліджено світовий досвід їх диверсифікації*). (*RePEc*).

21. Никифорок О.І. Інфраструктурні облигації як інструмент залучення інвестицій для модернізації в практиці зарубіжних країн [Електронний ресурс] / О.І. Никифорок, І.К. Чукаєва // Ефективна економіка. – 2014. – № 4. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2926> (*особистий внесок – досліджено світовий досвід використання інфраструктурних облигацій у процесах модернізації інфраструктурних секторів*).

22. Nykyforuk O. Sources for the investments in the development of Railway Transport: Experience of Ukraine / O.Nykyforuk // Regional review. – 2013. – № 9. – С. 25–38. (*Латвія*).

23. Никифорок О. І. Зовнішні та внутрішні загрози послаблення транзитного потенціалу транспортного комплексу України / О.І. Никифорок, В.М. Карпов // Економічний вісник університету. – 2012. – Вип. 20/2. – С. 328–335. (*Особистий внесок – визначено фактори, що впливають на транзитні перевезення через Україну, обґрунтовано основні заходи щодо сприяння залучення транзитних вантажопотоків*).

24. Никифорок О.І. Державна політика імпортозаміщення рухомого складу залізничного транспорту / О.І. Никифорок, В.М. Карпов // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 10. – С. 104–110 (*Особистий внесок – досліджено виробничий потенціал держави щодо випуску рухомого складу для потреб залізничного транспорту*).

25. Транспортна логістика – основний напрям удосконалення управління перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту України / [Никифорок О.І., Ейтутіс Г.Д., Попов В.О., Ейтутіс Д.Г.] // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – ДЕГУТ, 2012. – Вип. 21–22. – Ч. 1. – С. 44–55. (*Особистий внесок – показано пріоритет транспортно-логістичного підходу для удосконалення операційної діяльності залізничного транспорту*).

26. Никифорок О.І. Проблема організації міських пасажирських перевезень залізничним транспортом у м. Києві: / Никифорок О.І., Ейтутіс Г.Д., Ейтутіс Д.Г. // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету тран-

- спорту. Серія «Економіка і управління». – ДЕТУТ, 2012. – Вип. 20. – С. 183–194. (*Особистий внесок – показано значення організації міського транспорту як стратегічного завдання удосконалення доступності міста Києва, здійснено аналіз пасажиропотоку на міській електричці*).
27. Никифорок О.І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації / О.І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 3. – С. 87–95.
28. Никифорок О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії / О.І. Никифорок // Економіка і прогнозування. – 2012. – № 3. – С. 64–78.
29. Никифорок О.І. Модернізація залізничного транспорту: проблеми інвестування / О.І. Никифорок, В.М. Карпов // Економічний вісник університету. – 2012. – Вип. 18/3. – С. 221–226. (*Особистий внесок – показано проблеми та визначено пріоритети інвестування в модернізацію та розвиток залізничного транспорту України*).
30. Никифорок О.І. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / О.І. Никифорок, В.М. Карпов // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 6. – С. 160–166. (*Особистий внесок – досліджено стан рухомого складу залізниць України, надано рекомендації щодо його оновлення*).
31. Никифорок О.І. Продуктивність як ефективність роботи залізниць України / Никифорок О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. // Українські залізниці : міжнародний техніко-економічний журнал. – 2015. – № 9–10. – С. 46–49. (*Особистий внесок – обґрунтовано напрями підвищення ефективності залізниць України*).
32. Никифорок О.І. Широка інтеграція в транспортному секторі: теорія і практика / О.І. Никифорок // Науковий вісник Волинського національного університету ім. Л.Українки. – Луцьк, 2009. – С. 258–265.
33. Никифорок О.І. Транзитні перевезення як найважливіший напрям реалізації інтегрального соціально-економічного потенціалу України / О.І. Никифорок // Продуктивні сили і регіональна економіка. – 2008. – Ч. 1. – С. 182–190.
34. Никифорок О.І. Основні тенденції розвитку транспортної галузі України / О.І. Никифорок // Національне господарство: теорія і практика управління : зб. наук. праць. – 2009. – С. 123–131.
35. Никифорок О.І. Основні перспективи і наслідки вступу України до Світової організації торгівлі та Європейського союзу для транспортного комплексу / О.І. Никифорок // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 22. – С. 242–247.
36. Никифорок О.І. Деякі аспекти кадрової політики в транспортній галузі / О.І. Никифорок // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. ст. – 2008. – № 22. – С. 39–41.
37. Никифорок О.І. Перспективи створення мережі транспортно-логістичних центрів в Україні / О.І. Никифорок // Продуктивні сили і регіональна економіка. – К. : РВПС України НАН України, 2007. – Ч. 1. – С. 212–217.

38. Никифоруk Е.И. Политика инновационного развития производственной инфраструктуры региона (на примере г. Киев) / Е.И. Никифоруk, В.М. Карпов // Проблемы развития экономики и сферы сервиса в регионе : матер. VIII междунар. науч.-практ. конф. (14 марта 2014 г., Сыктывкар) : в 2-х т. – Сыктывкар, 2014. – Т. 1. – С. 289–291. (*Особистий внесок – досліджено фактори впливу на формування політики інноваційного розвитку виробничої інфраструктури міста*).
39. Никифоруk О.І. Конкуентоспроможність транспортної інфраструктури України / О.І. Никифоруk // Проблеми формування та реалізації конкурентної політики : матер. III міжнар. наук.-практ. конф. (19–20 вересня 2013 г., Львів). – Львів : «АртДрук», 2013. – С. 161–162.
40. Production infrastructure as a factor increasing the efficiency of economic development of the Common wealth of Independent States (CIS) / Piriashvili Boris, Karpov Valery, Chirkin Boris, Nykyforuk Elena // Actual problems of economies of post-communist countries at current stage: Proceeding of Materials of International Scientific Practical Conference Dedicated to the 90th Birth Anniversary of Professor George Papava (28–29 June 2013, Tbilisi). – Tbilisi : Publishing House of Paata Gugushvili Institute of Economics of TSU, 2013. – P. 324–327. (*Особистий внесок – визначено вплив розвитку виробничої інфраструктури на ефективність економічного розвитку країн СНД*).
41. Никифоруk Е.И. Транспортно-логистические кластеры как фактор развития экономики регионов / Е.И. Никифоруk // Проблемы развития экономики и сферы сервиса в регионе : матер. VII междунар. науч.-практ. конф. (1 февраля 2013 г., Сыктывкар). – Сыктывкар, 2013. – Т. 1. – С. 249–252.
42. Nykyforuk Olena. The funding of modernization and development of transport sector and its infrastructure / Olena Nykyforuk // Materials of the VII International conference on applied economics «Growth Perspectives in Europe?» (24–25 May 2013, Torun). – P. 240.
43. Никифоруk О.І. Розвиток транспорту та його інфраструктури в оцінці міжнародних економічних рейтингів / О.І. Никифоруk // Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (1–2 листопада 2012 р., Київ) – К. : НАН України, Ін-т економіки та прогнозування, 2012. – С. 521–532.
44. Никифоруk О.І. Завдання національної транспортної політики в умовах глобальних змін клімату / О.І. Никифоруk // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології : матер. V міжнар. наук.-практ. конф. (24–25 березня 2011 р., Київ). – Сер. «Економіка і управління». – К., 2011. – С. 13–14.
45. Никифоруk О. І. Удосконалення системи екологічного управління – шлях до стійких транспортних систем / О.І. Никифоруk // Сталий розвиток та екологічна безпека суспільства в економічних трансформаціях : матер. III всеукраїнської наук.-практ. конф. (15–16 вересня 2011 р., Бахчисарай). – Сімферополь : Фенікс, 2011. – С. 190–192.
46. Никифоруk О.І. Транспортно-дорожній комплекс України: аспекти сфери зайнятості та системи підготовки кадрів / О.І. Никифоруk // Проблема ефективного використання та професійно-технічної підготовки кадрів промислового сектору

економіки України : матер. міжнар. наук.-практ. конф. (28–29 листопада 2007 р., Київ) – К. : РВПС України НАН України, 2008. – Т. 2. – С. 194–201.

47. Никифорок О.І. Розвиток транспортних систем в умовах глобальних змін клімату / О.І. Никифорок // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матер. междунар. конф. (23–27 июня 2008 р., Судак). – К. : КУЕЕТ, 2008. – С. 391–393.

48. Никифорок О.І. Концептуальні засади розвитку і функціонування транспортно-дорожнього комплексу України / О.І. Никифорок // Розвиток продуктивних сил України: від В.І. Вернадського до сьогодення : матер. ювілейної міжнар. наук. конф. (20 березня 2009 р., Київ). – К. : РВПС України НАН України, 2009. – С. 247–250.

49. Никифорок О.І. Економічні проблеми розвитку транспорту України / О.І. Никифорок // Сталій розвиток та екологічна безпека суспільства в економічних трансформаціях : матер. II наук.-практ. конфер. (23–24 вересня 2010 р., Бахчисарай). – Сімферополь : ПП «Підприємство Фенікс», 2010. – С.409–410.

50. Никифорок О.І. Основні проблеми інтеграції транспортного комплексу України до світової та європейської транспортних систем / О.І. Никифорок // Проблеми економіки транспорту : тези допов. VII міжнар. наук. конф. (24–25 квітня 2008 р., Дніпропетровськ). – Дніпропетровськ, 2008. – С. 88.

51. Никифорок О.І. Вплив зовнішніх та внутрішніх факторів на функціонування транспортного комплексу України в умовах підготовки до фінальної частини чемпіонату Європи з футболу Євро-2012 / О.І. Никифорок // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці : матер. VI міжнар. наук.-практ. конф. (10–11 листопада 2011 р., Київ). – К. : НАУ, 2011. – С. 183–185.

АНОТАЦІЯ

Никифорок О.І. Політика модернізації наземних транспортних систем України. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України». – Київ, 2015.

Розроблено концептуальний підхід до модернізації наземних транспортних систем, що трактується автором як частина національного модернізаційного суспільного проекту та реалізація якого базується на інноваційних перетвореннях усіх елементів наземної транспортної системи, забезпечуючи повну узгодженість і гармонізацію технічних, технологічних та інституціональних складових на принципах системної взаємодії, гармонізації, пріоритетності, координації, ситуативності, ефективності з урахуванням тенденцій глобалізації та інтеграції, а саме європеїзації та лібералізації економічних процесів, впливу передових транспортних технологій, інтелектуалізації. Висвітлено методологічні та практичні здобутки транспортної політики окремих країн (США, Німеччини, Японії) та регіональних угруповань (ЄС) на шляху до інтеграції транспортного простору та лібералізації

транспортних ринків; досліджено особливості лібералізації залізничного транспортного ринку ЄС з метою прискорення коадаптації техніко-технологічної та інституціональної складових інтеграції транспортної системи України і ЄС.

Проведено оцінку розпочатих процесів модернізації наземних транспортних систем в Україні та виявлено основні інструменти активізації процесів модернізації в її транспортній сфері загалом, що сприятиме її подальшому розвитку на новій технологічній основі. Запропоновано основні концептуальні положення щодо формування та реалізації державної політики модернізації транспортних систем, що має відбуватися через стратегічне, ресурсне, структурне та нормативно-правове забезпечення шляхом розроблення довгострокової транспортної стратегії, сприяння інвестиційному, інноваційному, кадровому забезпеченню завдяки процесам структурного реформування та оновлення інститутів (норм, правил, довіри, цінностей), законодавчому забезпеченню. Було визначено основні пріоритети, цілі, етапи розроблення вітчизняної транспортної стратегії в умовах посилення процесів глобалізації, регіональної інтеграції та дезінтеграції та нарощення конкурентних переваг транспортних систем сусідніх країн.

Ключові слова: державна транспортна політика, транспортна стратегія, теорія модернізації, техніко-економічна парадигма, техніко-технологічні та інституціональні зміни, наземні транспортні системи.

АННОТАЦІЯ

Никифорок Е.И. Политика модернизации наземных транспортных систем Украины. – Рукопись.

Диссертация на соискание учёной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Государственное учреждение «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины». – Киев, 2015.

Разработан концептуальный подход к модернизации наземных транспортных систем, который трактуется автором как часть национального модернизационного общественного проекта и реализация которого базируется на инновационных преобразованиях всех составляющих наземной транспортной системы, обеспечивая полную согласованность и гармонизацию технических, технологических и институциональных изменений на принципах системного взаимодействия, приоритетности, координации, ситуативности, эффективности с учетом тенденций глобализации и интеграции, а именно европеизации и либерализации экономических процессов, влияния передовых транспортных технологий, интеллектуализации.

Показаны методологические и практические достижения транспортной политики отдельных стран (США, Германии, Японии) и региональных группировок (ЕС) на пути к интеграции транспортного пространства и либерализации транспортных рынков; исследованы особенности либерализации железнодорожного транспортного рынка ЕС с целью ускорения коадаптации технико-технологической и институциональной составляющих интегрированной транспортной системы Украины и ЕС.

В работе исследована эволюция мировой транспортной системы, показан переход от моноmodalных к мультимодальным транспортным технологиям (а именно к примату смешанных, в т.ч. контейнерных и контрейлерных перевозок, высокоскоростных, интеллектуальных, логистических, в т.ч. телематических (телекоммуникационных и информационных) технологий создания и внедрения принципиально нового подвижного состава). Обосновано, что на этой основе формируется интегрированная транспортная система мира со специфической институциональной структурой управления, иерархия которой такова: национальные органы управления, органы управления крупными региональными объединениями (например, европейские транспортные агентства) и мировые органы управления транспортной системой (международные транспортные организации).

Дана оценка начатым процессам модернизации наземных транспортных систем в Украине и выявлены основные инструменты активизации процессов модернизации в транспортной сфере в Украине, способствующие ее ускорению и дальнейшему развитию. Рассмотрены основные подходы к модернизации железнодорожных транспортных систем Украины как основного вида транспорта для грузовых перевозок на современном этапе, в том числе исследована производительность железнодорожного транспорта Украины, осуществлен анализ технико-технологического состояния железных дорог. Усовершенствованы подходы к оценке производительности транспортных систем, а именно предложено оценивать производительность железнодорожного транспорта на основе определения совокупного рейтинга по ранжированию десяти отдельных показателей производительности. Разработаны направления коадаптации железных дорог Украины и ЕС в условиях имплементации Соглашения об ассоциации с ЕС.

Предложены основные концептуальные положения по формированию и реализации государственной политики модернизации транспортных систем, которая должна осуществляться путем стратегического, ресурсного, структурного и нормативно-правового обеспечения за счет разработки долгосрочной транспортной стратегии, содействия инвестиционному, инновационному, кадровому обеспечению, благодаря процессам структурного реформирования и обновления институтов (норм, правил, доверия, ценностей) и институций. Определены основные приоритеты, цели, этапы разработки отечественной транспортной стратегии в условиях усиления процессов глобализации, региональной интеграции/дезинтеграции и наращивания конкурентных преимуществ транспортных систем соседних стран.

Ключевые слова: государственная транспортная политика, транспортная стратегия, теория модернизации экономики, технико-экономическая парадигма, технико-технологические и институциональные изменения, наземные транспортные системы.

ANNOTATION

Nykyforuk O. The policy of modernization of the land transport systems of Ukraine. – Manuscript.

Thesis for the degree of Doctor of Economic Sciences, specialty 08.0.03 – economics and management of National Economy. – State Institution “Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine”. – Kyiv, 2015.

The thesis develops a conceptual approach to the modernization of land transport systems, which is part of the national modernization social project, whose implementation is based on the innovative transformation of all components of land transport systems, and provides full coordination and harmonization of technical, technological and institutional components on the basis of systemic interaction, harmonization, prioritization, coordination, situational balance, and efficiency with due regard to the trends of globalization and integration, namely the Europeanization and liberalization of economic processes, the impact of advanced transport technologies, and intellectualization.

The thesis reveals the methodological and practical achievements of the transport policies of individual countries (USA, Germany, Japan), and regional unions (EU) towards integrating transport space and liberalization of transport markets. The author investigated the features of the liberalization of rail transport in the EU market to accelerate co-adaptation of technological and institutional components in the process of integration of the transport systems of Ukraine and the EU.

The author evaluates the ongoing modernization of land transport systems in Ukraine and identifies the major tools to enhance the modernization in Ukraine’s transport sector to promote and accelerate its further development on a new technological basis. Offered various basic conceptual provisions on the formation and implementation of the state policy of modernization of the transport systems, which should be conducted through a strategic, resource, structural and regulatory support by way of developing a long-term transport strategy to promote investment, innovation, and staffing through the process of structural reform and renewal of the institutions (rules, regulations, trust, values), and legislative support. The author identifies the key priorities, objectives, and development stages of the national transport strategy in the context of the intensification of the processes of globalization, regional integration/disintegration and increased competitive advantages in the transport systems of the neighboring countries.

Keywords: public transport policy, transport strategy theory of modernization, technical and economic paradigm, technical and technological and institutional change, land transport systems.

Підписано до друку 29 лютого 2016 р.
Формат 84x108/32. Ризографія.
Ум.друк.арк. 2,0. Обл.-вид. арк. 2,1.
Наклад 135. Зам. №_____

Поліграфічна дільниця ДУ «Інститут економіки
та прогнозування НАН України»
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011