

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

РАЙЧЕВА ЛАРИСА ІВАНІВНА

УДК 338.47

**СТРАТЕГІЇ СТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством
Галузь знань 08 – економічні науки

РЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня доктора наук

Тернопіль – 2024

Дисертацією є кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Робота виконана в Західноукраїнському національному університеті Міністерства освіти і науки України.

Опоненти:

Боняр Світлана Михайлівна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри перевезень і маркетингу Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України;

Бугайко Дмитро Олександрович, доктор економічних наук, професор, професор кафедри логістики Національного авіаційного університету Міністерства освіти і науки України;

Мінакова Світлана Михайлівна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри машинобудування Одеської державної академії будівництва та архітектури Міністерства освіти і науки України.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Важливою складовою сталого розвитку національної економіки є транспортний комплекс, який забезпечує міжсекторні й міжгалузеві зв'язки у відтворювальних процесах та інтеграцію України у європейську та світову транспортні системи. Транспортний комплекс національної економіки складається із сухопутного (залізничного, автомобільного, трубопровідного), водного (морського, річкового) та повітряного видів транспорту і представлений сегментами різних форм власності. Від того, наскільки вектори розвитку та модернізації транспортного комплексу України відповідатимуть стратегічним пріоритетам національної економіки, залежатиме її конкурентний розвиток можливість максимально вигідно використовувати власний транзитний потенціал.

Стратегічний підхід до управління транспортною галуззю національної економіки в умовах посилення безпекових викликів і загроз дає змогу зберегти просторову й економічну цілісність економічної системи.

У системі стратегій транспортного комплексу вагоме місце посідають стратегії його структурного розвитку і модернізації. Фізична та моральна зношеність основних складових транспортної галузі потребує залучення значних капітальних інвестицій для розширення й оновлення транспортної інфраструктури, будівництва нових і реконструкції наявних доріг, мостів, залізниць, портів і аеропортів. Недостатня енергоефективність та екологічність транспорту зумовлюють необхідність проведення технологічної модернізації шляхом: застосування екологічно чистих і високопродуктивних технологій і видів палива, впровадження заходів для зниження викидів парникових газів та інших забруднювачів, спрямованість на використання «зеленого» транспорту (електротранспорту та інших екологічно чистих видів). Логістична складова структурних стратегій передбачає необхідність розвитку інтелектуальних транспортних систем, автоматизації й цифровізації транспортних процесів, створення мультимодальних логістичних центрів для покращення координації вантажоперевезень, а також застосування сучасних методів управління ланцюгами постачання для зменшення витрат і підвищення ефективності транспортної системи. Реалізація транспортної стратегії на належному рівні потребує ефективного інституційного супроводу та створення конкурентних умов для організації діяльності як у межах окремих видів транспорту, так і між ними.

Науковий імператив дослідження зумовлений необхідністю розроблення дієвого організаційно-економічного механізму реалізації «Національної транспортної стратегії України до 2030 року» та створення спільного з ЄС транспортного ринку відповідно до «Білої книги» транспорту.

Питання регулювання розвитку транспортних комплексів країн світу були предметом дослідження зарубіжних вчених, серед яких: М. Агааббасі (M. Aghaabbasi), Е. Альмлеф (E. Almlöf), М. Бруун (M. Bruun), Е. Енгель (E. Engel), А. Ернандес (A. Hernández), А. Хатере (A. Khatereh), А. Махмудзаде (A. Mahmoudzadeh), Я. Маркевич (J. Markiewicz), К. Обенг (K. Obeng), А. Поттер (A. Potter).

Значний внесок у вирішення завдань структурного розвитку й модернізації

транспортного комплексу національної економіки зробили вітчизняні вчені, які досліджували управління національною економікою і структурні трансформації на різних рівнях її функціонування. Серед них вагомим доробком володіють такі дослідники: Р. Р. Августин, С. М. Боняр, Д. О. Бугайко, В. П. Власова, А. Ю. Васіна, А. П. Гречан, Т. Л. Желюк, Г. С. Іванов, Т. Д. Косова, М. В. Куницька-Іляш, А. Ф. Мельник, О. А. Михальченко, С. М. Мінакова, Г. Л. Монастирський, С. А. Надвиничний, Ю. О. Нікітін, П. А. Овчар, І. П. Петрук, Б. В. Погріщук, С. Ф. Смерічевський, Ю. М. Харазішвілі, М. М. Шкільняк, О. В. Ярошевська та інші. Визнаючи науковий доробок цих вчених, відзначаємо, що подальшого дослідження потребують питання управління транспортним комплексом в умовах війни та післявоєнного відновлення, питання євроінтеграції, вдосконалення механізмів розроблення та реалізації стратегій розвитку природно монопольних і конкурентних сегментів транспортного комплексу України. Тому дослідження стратегічних імперативів структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу в рамках дослідження є актуальним, складає науковий інтерес і має прикладне значення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконувалася відповідно до плану науково-дослідних робіт:

– Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана (м. Київ) за держбюджетною темою «Інтелектуальні драйвери побудови смартекономіки в умовах сучасних викликів глобальної екосистеми» (державний реєстраційний номер 0122U000961), у межах якої автором розроблено методичні положення і науково-практичні рекомендації щодо вдосконалення механізмів відтворення у транспортному комплексі національної економіки на основі формування інвестиційної моделі інноваційного типу, збільшення частки капітальних інвестицій у нематеріальні активи та визначення пріоритетних напрямків фінансування відтворення активів підприємств транспортного комплексу;

– Одеського національного морського університету (м. Одеса) у межах науково-дослідної держбюджетної теми «Теоретичні основи удосконалення управління підприємствами морського транспорту України на принципах логістики» (державний реєстраційний номер 01234U100969), де автором запропоновано методичні положення і науково-практичні рекомендації щодо розроблення організаційних моделей регулювання діяльності морських портів в Україні з урахуванням воєнного стану, впровадження яких сприятиме підвищенню транзитного потенціалу та обсягу зовнішніх морських вантажних перевезень, зміцненню міжнародної конкурентоспроможності національної економіки в умовах її післявоєнного відновлення;

– Національного авіаційного університету (м. Київ) за науково-дослідною держбюджетною темою «Інноваційний розвиток бізнес-технологій суб'єктів підприємницької діяльності в соціально-орієнтованій економіці» (державний реєстраційний номер 0121U114366), де автором систематизовано об'єктивні передумови розвитку державно-приватного партнерства у транспортному комплексі України;

– Закладу вищої освіти «Міжнародний науково-технічний університет

ім. академіка Ю. Бугая» (м. Київ) за держбюджетною темою «Модернізаційні детермінанти трансформації суспільно-територіальних систем України в умовах посилення процесів євроінтеграції» (державний реєстраційний номер 0118U001588), в межах якої здобувачем запропоновано методичні положення та науково-практичні рекомендації: щодо розроблення і реалізації стратегічних заходів із модернізації діяльності трубопровідного транспорту та забезпечення корпоративної соціальної відповідальності підприємств галузі; використання та впровадження інноваційних, екологічних і енергоощадних технологій на основі європейських стандартів.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення теоретико-методологічних положень і практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізму розроблення та реалізації стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу національної економіки.

Відповідно до окресленої мети в дисертаційній роботі визначено й вирішено такі завдання:

- виявити особливості реалізації стратегічного підходу до управління національною економікою для встановлення його основних імперативів в умовах безпекових викликів і загроз;

- сформулювати теоретичні засади розвитку національної економіки та її структури з метою окреслення пріоритетів її подальших структурних трансформацій;

- обґрунтувати теоретико-методологічні засади формування і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації національної економіки з метою виокремлення в них об'єктів і напрямів структурної модернізації та визначення місця транспортного комплексу в цьому процесі;

- верифікувати сутнісні детермінанти і структуру транспортного комплексу як підсистеми національної економіки та об'єкту структурної модернізації з метою поглиблення теоретичного базису дослідження;

- провести оцінювання матеріально-технічного потенціалу і стану модернізаційних процесів транспортного комплексу України для окреслення подальших векторів його структурних трансформацій;

- здійснити аналіз розвитку залізничного, автомобільного та громадського транспорту для виявлення їх впливу на відтворювальні процеси, структурний розвиток і модернізацію транспортного комплексу нашої держави;

- розробити концептуальні положення щодо реалізації інструментів стратегічного планування структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України в умовах війни і післявоєнного відновлення для підсилення інституційної ефективності управління транспортним комплексом нашої держави;

- здійснити аналіз процесів структурного розвитку та модернізації наземного і трубопровідного транспорту з метою виокремлення стримуючих і стимулюючих чинників його розвитку та обґрунтування ролі цього виду транспорту в забезпеченні безпеки національної економіки;

- провести дослідження ролі авіаційний транспорту в структурному розвитку і модернізації транспортного комплексу України;

- провести моніторинг стану використання водного транспорту для з'ясування його ролі у структурному розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки;

- провести оцінювання особливостей функціонування допоміжної інфраструктури авіаційного і водного транспорту для окреслення напрямів підсилення результативності використання цих видів транспорту в структурному розвитку та модернізації транспортного комплексу нашої держави;

- поглибити організаційно-наукові засади типологізації стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу в умовах воєнного часу та післявоєнного відновлення з метою створення ефективного механізму їх формування і реалізації;

- сформуванати механізми розроблення та реалізації стратегій розвитку природно монопольних і конкурентних сегментів транспортного комплексу України для підвищення результативності його функціонування;

- окреслити напрямки удосконалення механізму розроблення і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України в умовах перебігу євроінтеграційних процесів з метою прискорення інтеграції транспортного комплексу України в єдиний європейський транспортний простір.

Об'єктом дослідження є процеси структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу національної економіки.

Предметом дослідження є механізм розроблення та реалізації стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу економіки України.

Методи дослідження. Теорія і методика дослідження базуються на системному підході та фундаментальних положеннях сучасних економічних теорій. В дослідженні використано такі методи: системного аналізу (для обґрунтування ролі транспортного комплексу у відтворювальних процесах національної економіки); історичного, порівняльного аналізу (для дослідження інституціональних особливостей розвитку і модернізації підгалузей транспортного комплексу України); формалізації (для розкриття особливостей транспортного комплексу України в контексті стратегічного структурного розвитку та модернізації); стратегування (для формування концептуальних засад стратегічного структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу України в умовах воєнного стану); коефіцієнтного аналізу (для оцінювання стану та динаміки використання основних засобів підприємств транспортного комплексу); статистичного аналізу (для моніторингу структури і динаміки капітальних інвестицій у транспортному комплексі); структурного аналізу (для визначення внеску різних за розміром підприємств у капітальних інвестиціях у транспортному комплексі України); нормативного аналізу (для складання характеристики інституційних чинників формування та використання державних фондів у фінансуванні транспортного комплексу України); проектного аналізу (для оцінювання результативності використання концесій у межах державно-приватного партнерства); *SWOT*-аналізу (для окреслення перспектив реалізації проектів державно-приватного партнерства у транспортному комплексі та розвитку портової інфраструктури України); трендового аналізу (для формалізації

динаміки індикаторів розвитку транспортного комплексу); кореляційно-регресивного аналізу (для встановлення взаємозалежностей між показниками розвитку транспортного комплексу України); рейтингування (для оцінювання розвитку окремих підсистем транспортного комплексу України).

Інформаційною базою дослідження є: монографії, наукові публікації вітчизняних і зарубіжних вчених з питань розвитку транспортного комплексу; законодавчі й нормативно-правові акти, методично-інструктивні матеріали, які створюють інституційне та інформаційне підґрунтя для розвитку транспортного комплексу національної економіки; офіційні й статистичні матеріали Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України; Директиви ЄС щодо розвитку і регулювання транспортного комплексу; інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробленні теоретико-методологічних положень і виробленні практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізму формування стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки.

Основні положення, які відображають наукову новизну дослідження та виносяться на захист, є такими:

уперше:

– сформовано концептуальні засади розроблення стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу національної економіки, методологічним підґрунтям яких є системний, інноваційний, предметно-функціональний, соціально-економічний, інституціональний, інтеграційний, ризикорієнтований підходи; запропоновано типологію стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу з урахуванням потреб воєнного стану та післявоєнного відновлення; організаційно-економічний механізм формування і реалізації стратегій розвитку природно монопольних і конкурентних сегментів транспортного комплексу та стратегій інтеграції України в європейський транспортний простір. Використання цієї концепції дасть змогу підвищити інституційну ефективність управління транспортним комплексом національної економіки та забезпечити його збалансований розвиток та інтеграцію у світову транспортну мережу;

– запропоновано механізми відновлення зруйнованого майна та інфраструктури, що належать до транспортного комплексу, шляхом створення спеціалізованого фонду, який має формуватися за рахунок внесків фізичних і юридичних осіб, у національній та іноземній валютах для компенсації шкоди і збитків, спричинених бойовими діями, терористичними актами та диверсіями через війну проти України, і складання переліку його можливих бенефіціарів, пов'язаних певними причинно-наслідковими зв'язками у транспортному комплексі;

удосконалено:

– організаційно-економічний механізм відтворення у транспортному комплексі національної економіки шляхом побудови інвестиційної моделі інноваційного типу та збільшення частки капітальних інвестицій у нематеріальні активи, представлені концесіями, патентами, ліцензіями, торговельними марками й аналогічними правами і придбаним програмним забезпеченням. На відміну від

наявних підходів, пропоновані підходи базуються на врахуванні об'єктної структури капітальних інвестицій та специфіки процесів відновлення у підгалузях транспортного комплексу;

– науково-методологічні підходи до розроблення і реалізації конкурентних стратегій розвитку вантажного автомобільного транспорту національної економіки, які у внутрішніх перевезеннях передбачають підтримку лідируючих позицій вантажів, представлених металевими рудами та іншою продукцією добувної промисловості, продукцією сільського господарства, мисливства, лісового і рибного господарства та харчової промисловості, напоями, тютюновими виробами, а у міжнародних – підтримку перевезень продуктів харчової промисловості, напоїв, тютюнових виробів, меблів, основних металів, готових металевих виробів, хімічних речовин і продуктів, штучних і синтетичних волокон, гумових і пластмасових виробів. На відміну від наявних підходів, пропоновані підходи базуються на підтримці вантажоперевезень із превалюванням вантажів із доданою вартістю порівняно з сировинною продукцією;

– організаційно-наукові підходи до: визначення стратегічних векторів розвитку трубопровідного транспорту України за рахунок нафтогазового бізнесу; постачання газу, нафти та нафтопродуктів кінцевим споживачам; впровадження низьковуглецевих технологій, що сприятиме розвитку нафтогазового комплексу; створення конкурентного середовища на внутрішньому товарному ринку, конкурентного позиціонування на європейських ринках; зниження операційних ризиків і стабільного розвитку нафтовидобувних та транспортних компаній; хеджування фінансових ризиків на основі форвардних і ф'ючерсних контрактів; впровадження принципів екологічної та соціальної відповідальності; інвестування у зниження викидів вуглецю і розвиток нових бізнесів, серед яких виробництво водню та біопалива, вловлювання, використання і зберігання вуглецю;

– концептуальні засади проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті за допомогою інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі, диференціації тарифів, поширення двоставочних тарифів, усунення перехресного субсидіювання, створення нових сегментів ринку, розширення спектра транспортних і суміжних послуг, які, на відміну від наявних підходів, враховують потреби воєнного стану і післявоєнного відновлення національної економіки та реалізують парадигму соціально-відповідальної реструктуризації транспортного комплексу;

набули подальшого розвитку:

– наукові положення щодо формалізації системних засад функціонування транспортного комплексу національної економіки як сукупності економічних відносин, зумовлених інструментами, сферами і важелями впливу на виробництво, експлуатацію транспортних засобів та їх допоміжне обслуговування з метою отримання прибутку шляхом обслуговування операційних потреб суміжних галузей національної економіки, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та споживчих потреб населення, а також реалізації стимулюючої, комерційної, інтегруючої, перерозподільчої, інформаційної, ціноутворюючої, контрольної, регулюючої, відновлювальної та балансуєючої функцій, що, на відміну від традиційних підходів, апелює до місця і функціонального навантаження

транспортного комплексу у відтворювальному процесі;

– наукові підходи до ідентифікації інституціональних особливостей становлення та розвитку підгалузей транспорту комплексу, представленого транспортним машинобудуванням, автомобільним і залізничним транспортом, транспортом трубопровідного, авіаційного, морського та річкового видів і транспортною інфраструктурою, що впливають на операційне, інвестиційне та фінансове забезпечення відтворювальних процесів, структурний розвиток і модернізацію національної економіки загалом та транспортного комплексу зокрема;

– організаційно-наукові засади розроблення і реалізації стратегії структурно-інвестиційної політики у транспортному комплексі шляхом запровадження проведення діагностики рівня та динаміки питомої ваги капітальних інвестицій з пріоритезацією малих і середніх підприємств наземного та трубопровідного транспорту, а також великих і середніх підприємств складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту, що мають найбільшу інвестиційну привабливість;

– стратегічні механізми демонополізації транспортного комплексу, що базуються на поділі операційної діяльності суб'єктів господарювання транспортного комплексу за можливістю застосування інструментів регулювання на три сфери: перша – природно монопольна (розроблення інституціонального механізму державного регулювання, вдосконалення антимонопольної політики, затвердження обґрунтованих методів розрахунку тарифів); друга – сфера, де конкуренція потенційно можлива (стимулювання розвитку напрямків демонополізації ринку залізничних перевезень, підтримка виходу і вільного входу на нього нових гравців, залучення приватних інвестицій через проведення реформ); третя – сфера, де конкуренція є природною (антимонопольне регулювання та підтримка конкурентного середовища), що сприятиме зменшенню негативних проявів монопольної влади та впливу природно монопольних сегментів на національну економіку;

– стратегічні засади державно-приватного партнерства як інструменту розвитку транспортного комплексу України на основі інституціоналізації форм інвестиційної діяльності (концесійні угоди, контракти життєвого циклу, створення спільних підприємств), з урахуванням специфіки окремих галузей транспортного комплексу. На відміну від наявних підходів, розвинуті підходи мають за пріоритет будівництво й експлуатацію автомобільних доріг загального користування, концесію морських і річкових портів, аеропортів, залізничних вокзалів тощо;

– науково-методичні засади формування економічної політики розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту на основі ієрархічного підходу і синтезу багаторівневих стратегій державного, галузевого та територіального рівнів, а також рівня суб'єктів господарювання, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського і внутрішнього водного транспорту. Перевагою пропонованих засад, на відміну від наявних, є підвищення якості розроблених стратегій та ефективності їх практичної реалізації на основі забезпечення дієвості комунікаційних зв'язків за вертикаллю (галузева підпорядкованість) і горизонталлю (регіональні транспортні комплекси), а також за ступенем

узгодження інтересів зацікавлених осіб.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретичні положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних методичних і прикладних рекомендацій щодо вдосконалення механізмів розроблення та реалізації стратегій структурного розвитку, модернізації транспортного комплексу національної економіки. Результати дисертації були впроваджені в діяльність:

- Міжнародного аеропорту «Бориспіль» щодо врахування розроблених автором методичних засад здійснення інвестиційної діяльності аеропортів із цільовим таргетом демонополізації та забезпечення конкурентоздатності об'єктів авіаційної транспортної інфраструктури (довідка № 07118 від 26.12.2023 р.);

- Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України щодо врахування методичних засад розроблення і реалізації економічних стратегій розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту (довідка № 10322/09/14-23 від 31.10.2023 р.);

- НАК «Нафтогаз України» щодо врахування обґрунтованих здобувачем стратегічних засад розвитку трубопровідного транспорту України на основі поєднання трьох бізнес-платформ: «Газовий бізнес», «Постачання кінцевим споживачам» і «Низьковуглецеві бізнеси» (довідка № 1.11-3845/1.11-23 від 07.11.2023 р.);

- виконавчого комітету Одеської міської ради щодо використання розроблених автором пропозицій з удосконалення стратегічних засад розвитку наземного транспорту в рамках програмних документів: Концепції з розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури та паркувального простору в м. Одесі та Міської цільової програми розвитку електротранспорту в м. Одесі (довідка № 02.02-16 вих/89 від 21.11.2023 р.);

- ДП «Одеський морський торговельний порт» щодо використання пропозицій з державного регулювання діяльності морських портів у системі економічної безпеки України (довідка № 06/31 від 01.12.2023 р.);

- Філії Центру транспортного сервісу «Ліски» Акціонерного товариства «Українська залізниця» щодо врахування запропонованих концептуальних засад проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті (довідка № 01-09/659 від 20.12.2023 р.);

- у навчальному процесі Міжнародного гуманітарного університету (м. Одеса) (довідка № 670/1 від 07.11.2023 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є результатом самостійної роботи здобувача, в якій викладено авторський підхід до вдосконалення механізму розроблення і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки. Всі висновки, узагальнення та пропозиції наукового і прикладного характеру, що виносяться на захист, розроблено здобувачем особисто. Із наукових праць, які опубліковано у співавторстві, в роботі використовуються лише авторські напрацювання, які зазначено, як внесок здобувача у наукових працях, підготовлених у співавторстві.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційного дослідження доповідалися, обговорювалися й отримали схвальні

відгуки на 8 міжнародних науково-практичних конференціях: «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики» (м. Одеса, 2022 р.); «Фінанси, облік та оподаткування: теорія і практика» (м. Київ, 2022 р., 2023 р.); «Бізнес-аналітика: моделі, інструменти та технології» (м. Київ, 2023 р.); «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (м. Київ, 2023 р.); «Підприємництво та торгівля: сучасний стан і перспективи розвитку» (м. Луцьк, 2023 р.); «Міжнародне економічне співробітництво: аналіз стану, реалії і проблеми» (м. Ужгород, 2024 р.); «Сучасні тенденції та перспективи розвитку економіки, фінансів, обліку та права» (м. Кременчук, 2024 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційного дослідження опубліковано в 35 наукових працях загальним обсягом 25,68 друк. арк. (автору належить 15,49 друк. арк.), в тому числі 2 монографії у співавторстві, 25 статей у наукових фахових виданнях України та виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз, в тому числі 3 статті, що індексуються у базі даних «Scopus» та 3 статті – у базі даних «Web of Science», 8 праць апробаційного характеру за матеріалами конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається з анотації, вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи становить 465 сторінок друкованого тексту. Основний текст дисертації охоплює 382 сторінки друкованого тексту. Наукова праця містить 75 таблиць на 39 сторінках, 53 рисунки на 24 сторінках, 6 додатків на 46 сторінках. Список використаних джерел складається з 318 найменувань та розміщений на 37 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету і завдання дослідження, його об'єкт і предмет, наукову новизну і практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі «**Методологічні засади формування і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації національної економіки**» означено специфіку реалізації стратегічного підходу до управління національною економікою у звичайних умовах і в умовах викликів та загроз безпекового характеру; систематизовано теоретичні конструкції розвитку національної економіки та її структури; з використанням системного підходу верифіковано структурні компоненти модернізації національної економіки, її об'єкти і форми реалізації.

Формалізація стратегічного підходу до управління національною економікою у звичайних умовах дала змогу виокремити такі його складові: визначення стратегічних пріоритетів, ефективне використання ресурсів, економічна диверсифікація, проведення інституційних реформ, інтеграція у глобальну економіку, моніторинг та оцінювання результатів, розширення участі громадськості в управлінні, забезпечення прозорості у використанні ресурсів, підтримка малого і середнього бізнесу, розвиток інноваційної економіки. В умовах воєнного стану відбувається зміщення акцентів у формуванні елементів стратегічного підходу до управління національною економікою у бік: мобілізації ресурсів та підтримки військово-промислового комплексу, економічної стійкості, критичної інфраструктури, бізнесу і сільського господарства; гуманітарної й інтернаціональної підтримки; інформаційної безпеки;

планування післявоєнного відновлення.

За основу дослідження теоретичних імперативів стратегічного розвитку національної економіки в роботі взято наукові ідеї класичної, неокласичної, кейнсіанської та некейнсіанської макроекономічних моделей; теорії економічного зростання, інституціоналізму, міжнародної торгівлі й глобалізації, розвитку і нерівності, екологічної економіки, підприємництва та інновацій, поведінкової економіки, антикризового управління національною економікою та її реструктуризації, інноваційно-інвестиційного розвитку, конкурентоспроможності, інформатизації.

Дослідження теоретичних конструкцій розвитку національної економіки базується на багаторівневому підході до функціонування економічної системи (наднаціональний, національний, секторальний, галузевий, міжгалузевий, регіональний, локальний), що дало змогу системно підійти до окреслення пріоритетів подальшої структурної трансформації національної економіки та виокремити в них місце для транспортного комплексу.

При розгляді структурних пріоритетів стратегічного розвитку національної економіки увага сконцентрована на розробленні та реалізації інноваційних стратегій. З метою посилення позицій українських підприємств на внутрішньому й зовнішньому ринках, зростання їхньої конкурентоспроможності та стимулювання підвищення позицій України у глобальних економічних рейтингах, визначено за необхідне здійснювати формування та реалізацію інноваційних стратегій розвитку на корпоративних (системних) засадах, оскільки лише за такого підходу інноваційний розвиток підприємства визначається його головною стратегічною метою та поширюється на всі сфери його функціонування.

Вдосконалено механізм формування і реалізації інноваційної стратегії на галузевому рівні шляхом систематизації та дослідження новітніх моделей і підходів, з урахуванням факторів конкурентного середовища, що дасть змогу модернізувати галузеву стратегію структурного розвитку шляхом перетворення її на інноваційну стратегію розвитку. При цьому в роботі проаналізовано архітектуру та закладено наукові засади формалізації структурних властивостей економічної системи, які об'єднують функціональний, процесний, компонентний, синергетичний, інституційний, результативний та інтеграційний підходи.

У процесі дослідження зроблено акцент на тому, що модернізація національної економіки охоплює широкий спектр об'єктів, які потребують оновлення і вдосконалення, щоб забезпечити сталий розвиток, підвищити конкурентоспроможність, покращити якість життя населення, забезпечити протидію військовій агресії проти України та довгострокове економічне зростання у післявоєнний період. Встановлено, що основними формами структурної модернізації національної економіки мають стати: технологічна модернізація шляхом впровадження нових технологій та інновацій; інфраструктурна модернізація шляхом розвитку транспортної, енергетичної й комунальної інфраструктури; економічна модернізація шляхом проведення реформ ринку праці, підтримки малого і середнього бізнесу та здійснення ефективної інвестиційної політики; інституційна модернізація шляхом проведення реформ державного управління і антикорупційних заходів та вдосконалення законодавства; соціальна модернізація шляхом проведення реформ освіти, охорони здоров'я і соціального захисту; екологічна модернізація на основі

розвитку зеленої економіки та охорони довкілля; цифрова модернізація; регіональна модернізація шляхом розвитку регіонів і регіональних інфраструктурних проєктів. Результуючим показником структурної модернізації національної економіки запропоновано розглядати показник її конкурентоспроможності з побудованим алгоритмом створення профілів конкурентоспроможності галузей.

У другому розділі **«Концептуальні засади стратегічного структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України»** розглянуто транспортний комплекс як підсистему національної економіки та як об'єкт її стратегічного розвитку, формалізовано його структурні елементи й економічні зв'язки; проведено історико-економічне оцінювання матеріально-технічного потенціалу транспортного комплексу України і стану модернізаційних процесів; сформовано концепцію стратегічного структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України в умовах воєнного стану.

На підставі проведеного статистичного аналізу встановлено, що протягом 2013–2022 рр. залишкова вартість основних засобів транспортних підприємств України зросла більше, ніж утричі, переважно за рахунок великих підприємств. На їхніх балансах сконцентровано понад 75% залишкової вартості основних засобів транспортного комплексу. За підгалуззями транспортного комплексу України найбільша частка виробничого потенціалу припадає на наземний і трубопровідний транспорт, та утричі менше – на складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту. Частка авіаційного і водного транспорту у вартості основних засобів є незначною і сумарно не перевищує 2%. Протягом восьмирічного періоду відбулося суттєве покращення матеріально-технічної бази транспорту через значний обсяг коштів, виділених суб'єктами господарювання і державою на оновлення транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Найгірші показники технічного стану основних засобів за ознакою розміру мають великі підприємства, найкращі – малі підприємства (за винятком водного транспорту). Щодо підгалузей, то найгірші показники технічного стану основних засобів мають наземний і трубопровідний транспорт, складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, найкращі – підприємства авіаційного і водного транспорту.

При проведенні аналізу транспортного комплексу України виявлено стримуючі фактори модернізаційних процесів, серед яких: дефіцит фінансових ресурсів для впровадження інновацій через скорочення обсягів перевезень, низький рівень рентабельності підприємств через застарілу матеріально-технічну базу, наявність державного регулювання тарифів на перевезення, збитковість пільгових перевезень, часовий розрив у впровадженні технологічних інновацій. Модернізація підприємств транспортного комплексу України має підкріплюватися цілеспрямованою державною і корпоративною політикою та враховувати специфіку воєнного стану, потреби післявоєнної відбудови та розвитку.

Механізми модернізації та відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури на територіях, підконтрольних українському уряду та звільнених від окупації, мають передбачати реалізацію проєктів державно-приватного партнерства і концесійних угод, залучення коштів міжнародної допомоги і грантів на відбудову транспортного комплексу національної економіки та її інтеграцію у європейську і світову транспортні системи.

У процесі дослідження транспортного комплексу національної економіки в рамках другого розділу роботи узагальнено основні тренди розвитку ринку транспортного машинобудування протягом 2012-2022 рр. Вони охоплюють: скорочення загальних обсягів виробництва і розвиток підгалузей – драйверів його зростання, орієнтованих на виробництво: кузовів для автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів; вузлів, деталей і приладів для автотранспортних засобів; військових транспортних засобів; суден і човнів. При цьому основний механізм підтримки таких драйверів має базуватися на фінансово-кредитних важелях із максимальною пріоритетністю фінансування виробництва транспортних засобів, з урахуванням потреб цивільної національної економіки (залізничні локомотиви і рухомий склад, автотранспортні засоби, повітряні й космічні літальні апарати, супутнє устаткування) та воєнної економіки (військові транспортні засоби).

Розгляд системних засад функціонування транспортного комплексу національної економіки дав змогу подати його у вигляді транспортного машинобудування, наземного, трубопровідного й авіаційного транспорту, транспортної інфраструктури та організаційних підсистем, що забезпечують механізм його функціонування (рис. 1).



Рис. 1. Підсистеми транспортного комплексу національної економіки

Важливою складовою розвитку транспортного комплексу України є державне фінансування. У процесі аналізу виявлено, що протягом 2019–2021 рр. бюджетні видатки на економічну діяльність зросли на 90,4%, на транспорт – на 84,83%, на дорожнє господарство – на 163,9%, що свідчить про пріоритетність підтримки державою транспортного комплексу та його інфраструктури (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка і структура видатків Зведеного бюджету України

Статті видатків	2019 р.	2020 р.	2021 р.	Абсолютний приріст	Темпи приросту, %
Всього, у млн грн	1 372 350,6	1 595 395,9	1 845 367,4	473 016,8	34,47
Економічна діяльність, у т. ч.:	154 218,0	262 916,6	293 637,3	139 419,3	90,40
- транспорт	77 501,9	143 250,4	143 250,4	65 748,5	84,83
- дорожнє господарство	67 702,6	132 845,8	178 687,5	110 984,9	163,93
Всього, в %	100	100	100	0	-
Економічна діяльність, у т. ч.:	11,24	16,48	15,91	4,67	-
- транспорт	5,65	8,98	7,76	2,12	-
- дорожнє господарство	4,93	8,33	9,68	4,75	-

Примітка: розраховано з використанням інформації Державної служби статистики України.

Однак питома вага транспортного комплексу в реалізованих товарах та послугах національної економіки залишається незначною, за 2010–2021 рр. вона зросла на 0,38%: з 4,34% до 4,72%. Основна питома вага видатків на транспорт і дорожнє господарство припадає на Державний бюджет України, значно меншою є частка фінансування з обласних і міських бюджетів, зовсім незначною – питома вага селищних і сільських бюджетів (табл. 2).

Таблиця 2

Розподіл видатків на фінансування транспортного комплексу України із бюджетів різних рівнів у 2021 р.

Видатки	зведений бюджет	У тому числі за видами бюджетів							
		державний	обласні	районні	територіальних громад				
					міські	із них		Селищні	сільські
						м. Київ	із них бюджети районів у містах		
Транспорт, тис. грн, у т. ч.:	195 971	137 145	25 074	8	31 374	30 342	1 032	1 008	1 362
- дорожнє господарство, тис. грн.	178 688	132 071	24 683	7	19 573	18 567	1 006	999	1 534
Транспорт, у % у т. ч.:	100	69,98	12,79	0,004	16,01	15,48	0,53	0,51	0,69
- дорожнє господарство, у %	100	73,91	13,81	0,004	10,95	10,39	0,56	0,56	0,86

Примітка: розраховано з використанням інформації Державної служби статистики України.

В умовах значної мілітаризації Державного бюджету України й обмеженості

бюджетних ресурсів, які спрямовуються на розвиток національної економіки, важливим джерелом фінансування транспортного комплексу є кредитні ресурси. Основний об'єкт бюджетного кредитування транспортного комплексу – це дорожнє господарство, кредити на яке за 2019–2021 рр. зросли на 26,9%: з 4 087,6 млн грн до 5 188,7 млн грн.

При проведенні аналізу встановлено, що найбільш значною статтею видатків на транспортний комплекс нашої держави є фінансування розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, яка за своєю економічною сутністю належить до видатків розвитку.

Протягом 2021–2023 рр. бюджетне фінансування всіх підгалузей транспортного комплексу України скоротилося, за винятком водного транспорту. Проте концентрація бюджетних видатків на автомобільному транспорті превалює і збільшилася за рахунок скорочення питомої ваги авіаційного та залізничного транспорту.

Проведені дослідження показали, що драйвером розвитку транспортного комплексу можуть стати державно-приватне партнерство (ДПП) та укладення концесійних угод для реалізації інфраструктурних проєктів. Однак для цього необхідно усунути інституційні асиметрії. З метою забезпечення прозорості та контролю цільового використання бюджетних коштів, у дисертації запропоновано алгоритм формування Реєстру довгострокових зобов'язань у межах ДПП і механізм створення державних фондів для транспорту залізничного та авіаційного видів.

Встановлено, що важливою складовою фінансового забезпечення розвитку транспортного комплексу є банківське кредитування. З'ясовано, що питома вага банківських кредитів у загальній величині кредитів, спрямованих у національну економіку, становить близько 3%. Найбільша частка кредитів банківських установ у галузевому портфелі (дві третини) видана складському господарству та допоміжній діяльності. Друге місце посідає наземний і трубопровідний транспорт, третє – авіаційний транспорт. Частка водного транспорту (четверте місце) мізерна. Інтенсивність використання кредитів в іноземній валюті є найбільшою у складському господарстві та допоміжній діяльності, значно меншою – на авіаційному, наземному і трубопровідному транспорті.

Аналіз кредитів у транспортний комплекс відповідно до банківських установ дав змогу встановити їх експоненціальний розподіл і високу концентрацію на ринку фінансових послуг. Станом на 30.06.2023 р. вартість банківських кредитів, наданих транспортному комплексу України, становить 23 213 872 тис. грн, загалом у національну економіку – 753 615 617 тис. грн. Питома вага кредитів транспортного комплексу загалом дорівнює 3,08%, у т. ч. в національній валюті – 3,24%, в іноземній – 2,78%. Питома вага непрацюючих кредитів транспортного комплексу загалом по економіці становить 3,18%, у т. ч. в національній валюті – 2,93%, в іноземній – 3,72%. Це свідчить про те, що транспортний комплекс більш інтенсивно користується кредитами в національній валюті, але рівень непрацюючих кредитів у національній валюті є вищим. Станом на перше півріччя 2023 р. транспортний комплекс України кредитували 47 банківських установ, обсяг виданих ними кредитів характеризується експоненціальним розподілом. Кредитний портфель підприємств транспортного комплексу України є високо

концентрованим. На трійку лідерів серед банківських установ державної форми власності (АТ КБ «ПриватБанк», АБ «Укргазбанк», АТ «Укрексімбанк») припадає більше, ніж його половина (53,54%), у т. ч. в національній валюті – 57,54%, в іноземній валюті – 44,67%. Проте частка непрацюючих кредитів за цією групою банків значно вища – всього 89,95%, у т. ч. в національній валюті – 91,58%, в іноземній валюті – 87,09%. Високі ризики зумовлені показниками діяльності двох банків: АТ КБ «ПриватБанк» (його внесок у формування непрацюючих кредитів становить 47,31%, у т. ч. в національній валюті – 74,63%) та АБ «Укргазбанк» з відповідним показником 31,78%, у т. ч. в іноземній валюті – 57,65%. До 14 лідерів входять банківські установи, внесок яких у кредитний портфель транспортного комплексу перевищує 1%. На цю групу банків припадає понад 93% кредитного портфеля і понад 96% непрацюючих активів.

У процесі дослідження отримано кількісні, якісні, структурні та динамічні оцінки. З урахуванням цих оцінок створено рекомендації щодо вдосконалення інноваційно-інвестиційної політики. Водночас проведено оцінювання динаміки здійснення капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність шляхом визначення двох етапів (2010–2014 рр. і 2015–2020 рр.), для яких характерним є формалізація у формі параболи з гілками донизу з високим значенням коефіцієнта множинної детермінації, що достовірно описує цей процес. Тренд останніх трьох років є низхідним, але обсяг капітальних інвестицій 2020 р. перевищує відповідний показник 2010 р. вдвічі.

Для оцінювання ступеня інтенсивності процесів інвестування за розмірами підприємств і підгалузями транспортного комплексу України проаналізовано базисні індекси обсягів капітальних інвестицій у 2010–2020 рр. Доведено, що на рівні галузі швидшими темпами зростає інвестиційна привабливість середніх і малих підприємств порівняно з великими, тоді як інвестиційна привабливість мікропідприємств значно знижується. Чітко виражений низхідний тренд обсягу капітальних інвестицій у мікропідприємства властивий усім підгалузям транспортного комплексу України.

З метою формалізації трендів обсягів виробництва підприємств транспортного машинобудування використано часовий період з 2012р. по 2021 р., за винятком 2020 р., коли відбулося різке погіршення цього показника та він був вилучений із розрахунків (табл. 3).

Аналіз наслідків структурної політики у транспортному комплексі дав змогу виявити суттєве скорочення питомої ваги капітальних інвестицій у великі підприємства на користь середніх і малих підприємств, крім мікропідприємств, щодо яких фактично відбувається припинення інвестиційного процесу. Найбільш інвестиційно привабливими за розміром є малі й середні підприємства наземного і трубопровідного транспорту, великі та середні підприємства складського господарства і допоміжної діяльності у сфері транспорту. Основну частку капітальних інвестицій у транспортному комплексі України становлять інвестиції в матеріальні активи підприємств усіх без винятку підгалузей шляхом будівництва та перебудови будівель, закупівлі машин і обладнання (рис. 2).

Формалізація трендів обсягів виробництва підприємств транспортного машинобудування України

Код КВЕД	Рівняння	Коефіцієнт множинної детермінації R^2	Вид функції	Напрямок гілок парабол	Тип функції
29+30	$y = 3486,9x^2 - 28304x + 107976$	0,935	Поліноміальна	догори	–
29	$y = 683,48x^2 - 3007,1x + 15861$	0,984		догори	–
29.1	$y = 348,17x^2 - 2856,5x + 11583$	0,8839		догори	–
29.2	$y = 172,29x + 471,5$	0,7682	лінійна	–	зростаюча
29.3	$y = 2694,9x - 1222,8$	0,9382	лінійна	–	зростаюча
30	$y = 2803,4x^2 - 25297x + 92115$	0,9129	Поліноміальна	догори	–
30.1	$y = 87,285x^2 - 805,03x + 3168,2$	0,6458		догори	–
30.2	$y = 3144,8x^2 - 29728x + 74866$	0,9885		догори	–
30.3	$y = -370,52x^2 + 3760,4x + 14839$	0,6529		донизу	–
30.4	$y = 756,94x + 386,23$	0,7964	лінійна	–	Зростаюча
30.9	$y = 160,04e^{0,2233x}$	0,9137	експоненційна	–	зростаюча

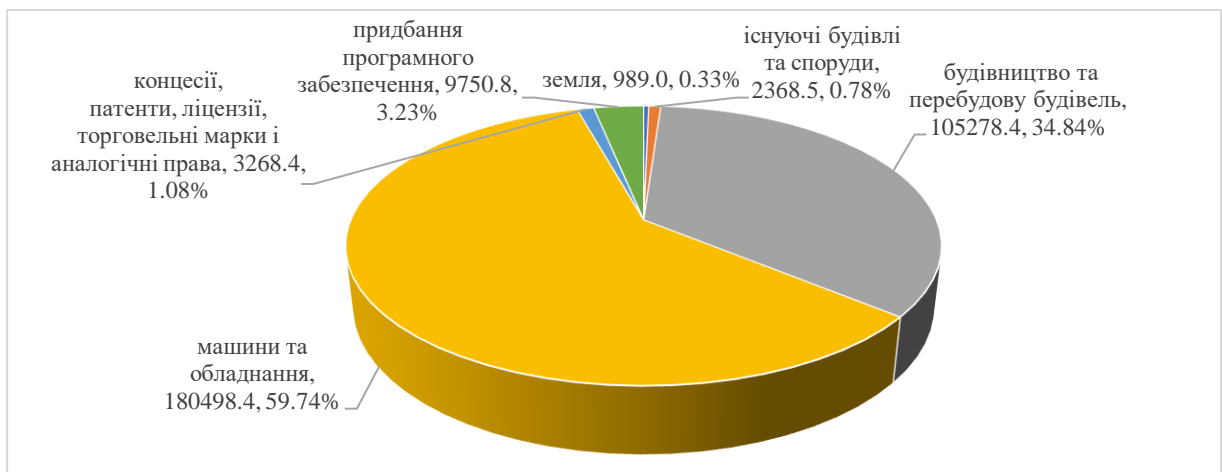


Рис. 2. Склад і структура капітальних інвестицій транспортного комплексу України у 2021 році, у млн. грн.

Примітка: побудовано з використанням інформації Державної служби статистики України.

Об'єктна структура капітальних інвестицій суттєво різниться між фондомісткими підгалуззями транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності: на наземному і трубопровідному транспорті більшу роль відіграють машини й обладнання, тоді як у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – будівництво, реконструкція, капітальний ремонт будівель.

У третьому розділі «Проблеми і перспективи структурного розвитку та модернізації наземного і трубопровідного транспорту» визначено інституціональні особливості залізничного транспорту та їх вплив на відтворювальні процеси, структурний розвиток і модернізацію; досліджено автомобільний і громадський транспорт у категоріях інфраструктури, конкуренції, структурного розвитку та модернізації; виявлено особливості функціонування

трубопровідного транспорту, з'ясовано його роль у забезпеченні безпеки національної економіки.

Залізничний транспорт – важлива складова транспортної системи нашої держави, він відіграє ключову роль на ринку перевезень в економіці країни та є лідером у здійсненні перевезень важких і великих за обсягом вантажів, серед яких: руда, вугілля, хлібні вантажі, чорні метали (включаючи брухт). Залізничний транспорт забезпечує перевезення пасажирів як на внутрішніх, так і на міжнародних маршрутах. Швидкісні потяги, зокрема «Інтерсіті+», сполучають найбільші міста України. Протягом 2017–2021 рр. динаміка перевезення пасажирів на залізничному транспорті загального користування скоротилася більше, ніж удвічі. Проте наша держава має міцні конкурентні позиції серед європейських країн щодо обсягу перевезень вантажів на залізничному транспорті та вантажообігу залізничного транспорту.

В ході дослідження запропоновано демонополізацію транспортного комплексу розглядати як стратегічну мету його розвитку, призначену зменшити негативний вплив монопольної влади і природно монопольних сегментів на національну економіку. В роботі визначено заходи з демонополізації залізничного транспорту України шляхом обґрунтованого розподілу сфер його функціонування на три групи: по-перше, природно монопольні (розроблення інституціонального механізму державного регулювання, вдосконалення антимонопольної політики, затвердження обґрунтованих методів розрахунку тарифів); по-друге, сфери, де конкуренція потенційно можлива (стимулювання розвитку напрямків демонополізації ринку залізничних перевезень, підтримка виходу та вільного входу на нього нових гравців, залучення приватних інвестицій через проведення структурних реформ); по-третє, сфери, де конкуренція є природньою (антимонопольне регулювання і підтримка конкурентного середовища).

Аргументовано, що автомобільний транспорт – це невід'ємна частина сучасної транспортної системи України, його розвиток має важливе значення для забезпечення економічного зростання та підвищення якості життя населення. Узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту щодо вантажних перевезень є обсяг перевезених вантажів у тонно-кілометрах (т/км) до 2017 р. і тонах (т), починаючи з 2018 р. Протягом 2014–2017 рр. динаміка обсягів перевезень на автомобільному транспорті (у т/км) описувалася параболою з гілками догори та привела до зростання питомої ваги автомобільного транспорту в обсягах перевезень. У рейтингу обсягів перевезень він займав третє місце після залізничного і трубопровідного. Упродовж 2018–2021 рр. обсяг перевезень вантажів на автомобільному транспорті зріс від 187,2 млн т до 224,0 млн т, а питома вага – від 29,97% до 36,05%. Його рейтинг був другим після залізничного і значно вищим порівняно з трубопровідним, оскільки їхні переваги в обсягах перевезень пояснюються транспортуванням вантажів на більші відстані (табл. 4).

Проведений у дисертації статистичний аналіз індикаторів розвитку автомобільного транспорту України протягом 2017–2021 рр. показав, що динаміка перевезення вантажів та вантажообігу на автомобільному транспорті України мала незначне скорочення на фоні збільшення динаміки перевезення вантажів та вантажообігу автомобільними підприємствами (рис.3, 4).

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту транспортного комплексу України

Види	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	млн т/км				млн/т			
Транспорт	335 397,9	315 879,9	324 145,0	343 354,8	624,6	676,0	600,1	621,3
- залізничний	210 156,9	195 054,4	187 557,5	191 914,1	322,3	312,9	305,5	314,3
- автомобільний	37 747,1	34 504,6	37 978,6	41 459,5	187,2	244,2	191,4	224,0
- водний	5 430,5	5 433,9	4 003,7	4 271,5	5,6	6,1	5,6	5,3
- трубопровідний	81 824,2	80 676,0	94 378,8	105 434,4	109,4	112,7	97,5	77,6
- авіаційний	239,2	211,0	226,4	275,3	0,1	0,1	0,1	0,1
	питома вага, %							
Транспорт	100	100	100	100	100	100	100,00	100,00
- залізничний	62,66	61,75	57,86	55,89	51,60	46,29	50,91	50,59
- автомобільний	11,25	10,92	11,72	12,07	29,97	36,12	31,89	36,05
- водний	1,62	1,72	1,24	1,24	0,90	0,90	0,93	0,85
- трубопровідний	24,40	25,54	29,12	30,71	17,52	16,67	16,25	12,49
- авіаційний	0,07	0,07	0,07	0,08	0,02	0,01	0,02	0,02

Примітка: розраховано з використанням інформації Державної служби статистики України.

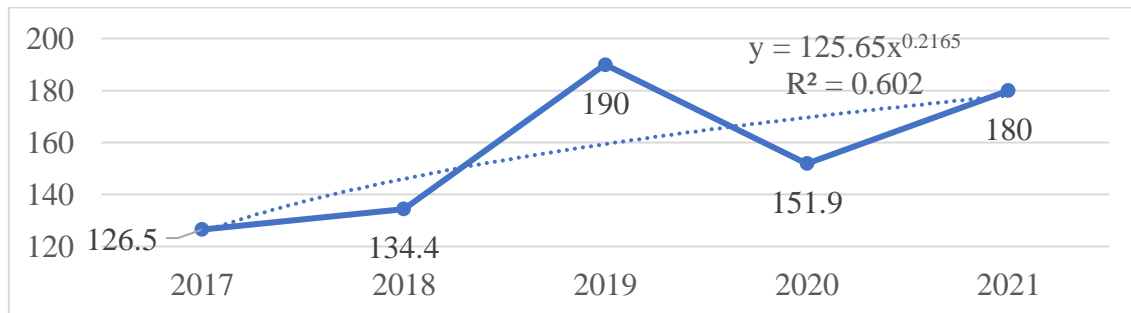


Рис. 3. Динаміка перевезення вантажів автомобільними підприємствами України, млн. т

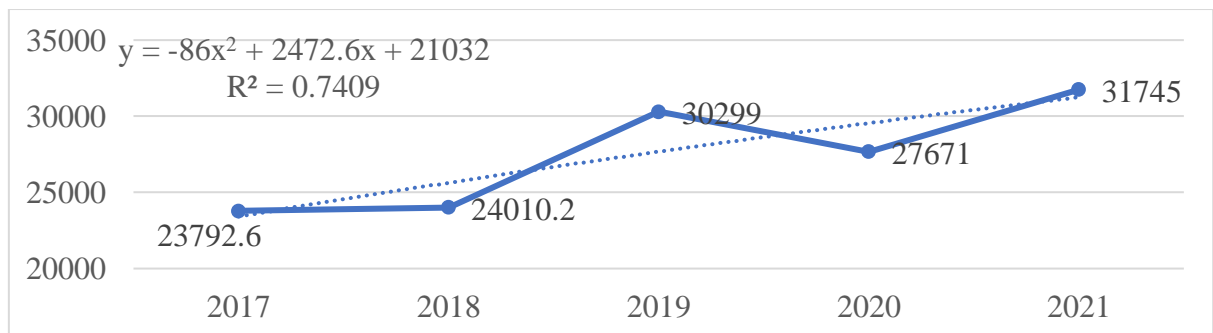


Рис.4. Формалізація динаміки вантажообігу підприємств автомобільного транспорту України, млн. т/км

Структура перевезення вантажів автомобільними підприємствами є нерівномірною. Найбільшу питому вагу у 2021 році мала Дніпропетровська область, частка якої зросла з 11,23% до 17,83%; друге місце посіло м. Київ, питома вага якого зросла з 10,59% до 15,17%; третє місце – Донецька область, частка якої зросла з 8,62% до 9,78%. Питома вага Кіровоградської області скоротилася з 8,93% до 4,67%, а Львівської – з 6,72% до 4,72%.

Аналіз показав, що протягом 2017–2021 рр. динаміка перевезення пасажирів автобусами (у т. ч. в міжнародному сполученні, міжміському сполученні, приміському сполученні) описується низхідною гілкою параболи. Динаміка перевезення пасажирів у приміському сполученні найкраще формалізується спадною лінійною функцією. Відповідно, динаміка кількості автозаправних станцій описується параболою з гілками донизу. Зазначене свідчить про зростання ролі особистого автомобільного транспорту в здійсненні переміщення автомобільними дорогами. Обґрунтовано, що динаміка перевезення вантажів на автомобільному транспорті та вантажообігу автомобільного транспорту протягом 2017–2021 рр. відображається у вигляді параболи з гілками донизу. Обсяг перевезення вантажів автомобільними підприємствами описується ступеневою зростаючою функцією, а динаміка вантажообігу підприємств автомобільного транспорту – висхідною гілкою параболи. Це підтверджує збільшення ролі юридичних осіб у здійсненні вантажних перевезень.

Визначено, що узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту щодо пасажирських перевезень є пасажиро-кілометри (пас/км) до 2017 р. та пасажирів (пас.), починаючи з 2018 р. Протягом усього досліджуваного періоду (2014–2021) відбувалося скорочення показника пасажирообороту на автомобільному транспорті, як у пас/км, так і у пас., за експоненціальним законом, який достовірно описується низхідною гілкою параболи. Відповідно, спостерігалось скорочення питомої ваги пасажирообороту в обох вимірниках, але на першому етапі автомобільний транспорт утримував лідерські позиції, випереджаючи залізничний, на другому – посідав друге місце, поступаючись громадському транспорту через короткі відстані перевезень.

Для виявлення зв'язку з іншими видами економічної діяльності, проведено аналіз перевезення вантажів автомобільним транспортом за їхніми видами у 2021 р. З'ясовано, що питома вага перевезень вантажів міжнародним сполученням становить близько 5%. Найбільша питома вага міжнародних перевезень в їхньому загальному обсязі припадає на такі вантажі: готова продукція текстильної промисловості; медичне обладнання; риба й інша продукція рибальства; продукція автомобільної промисловості; скло і вироби з нього, вироби з фарфору та кераміки; машини й устаткування для сільського та лісового господарства; інші машини, верстати та їхні частини; сіль; природний газ; меблі тощо.

Дослідження інфраструктури громадського транспорту протягом 2017–2022 рр. дало змогу встановити, що довжина тролейбусних ліній і трамвайних колій загального користування в Україні скоротилася, тоді як довжина колій метрополітенів загального користування залишилася незмінною. На основі статистичних даних підтверджено, що динаміка перевезення пасажирів у тролейбусах, трамваях, поїздах метрополітенів формалізується низхідною гілкою параболи. Виявлено суттєві регіональні дисбаланси у характеристиках інфраструктури, обсягах перевезень і кількості поїздок на громадському транспорті на одну особу. Доведено, що найкращі показники технічного стану мають тролейбусні машини, проміжні – вагони метрополітенів, найгірші – трамвайні вагони. Кількість тролейбусних машин і трамвайних вагонів протягом досліджуваного періоду скоротилася й описується низхідною гілкою параболи.

Проте кількість вагонів метрополітенів залишилася незмінною.

У структурі пасажирообігу автомобільного транспорту (автобусів) у регіонах лідерами є Одеська область (10,96%), м. Київ (10,85%), Київська область (7,23%), Львівська область (6,60%) та Дніпропетровська область (6,55%). До аутсайдерів належать: Черкаська область (1,92%), Кіровоградська область (1,86%), Сумська область (1,65%) та Чернігівська область (1,58%). Показники рухомого складу міського електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2022 р. наведено у табл. 5.

Таблиця 5

Показники рухомого складу міського електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2022 р.

Рухомий склад	Загалом	У тому числі за часом експлуатації			
		до 5 років	від 6 до 10 років	від 11 до 15 років	понад 16 років
		<i>од.</i>			
Тролейбусні машини	2 667	791	437	326	1 113
Трамвайні вагони	1 880	100	55	51	1 674
Вагони метрополітенів	1 192	–	59	106	1 027
Загалом	5 739	891	551	483	3 814
		<i>структура, %</i>			
Тролейбусні машини	46,47	88,78	79,31	67,49	29,18
Трамвайні вагони	32,76	11,22	9,98	10,56	43,89
Вагони метрополітенів	20,77	–	10,71	21,95	26,93
Загалом	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
		<i>структура, %</i>			
Тролейбусні машини	100,00	29,66	16,39	12,22	41,73
Трамвайні вагони	100,00	5,32	2,93	2,71	89,04
Вагони метрополітенів	100,00	–	4,95	8,89	86,16
Загалом	100,00	15,53	9,60	8,42	66,46

Примітка: розраховано з використанням інформації Державної служби статистики України

Система громадського транспорту, незважаючи на виклики, пов'язані з особистою автомобілізацією, характеризується ефективністю та конкурентоспроможністю через сприяння зменшенню заторів, забруднення та соціальної ізоляції, через забезпечення доступності до транспортних послуг і мобільності для всіх мешканців міста. Запропоновані стратегії та плани розвитку громадського транспорту враховують особливості міської інфраструктури щодо урбанізації й децентралізації, забезпечують ефективне та зручне обслуговування всіх верств населення у всіх частинах міста. Розроблено підходи до подолання недоліків у сфері реалізації стратегічного інструментарію розвитку інфраструктури громадського транспорту в частині запровадження розумного планування, гнучких систем управління, постійного оновлення та модернізації.

Доведено, що покращенню мобільності мешканців міста і зменшенню проблеми роз'єднаності між різними підсистемами транспорту сприятимуть: здійснення інтегрованої оплати через упровадження системи єдиного квитка або безготівкових технологій оплати; розвиток пересадкових вузлів; полегшення руху між різними системами громадського транспорту; інтегроване планування міського розвитку через урахування взаємодії різних видів транспорту. Для збереження та збільшення конкурентоспроможності громадського транспорту

порівняно з автомобільним запропоновано здійснити такі заходи: збільшення комфорту, швидкості й доступності громадського транспорту; розвиток мультимодальних систем; внесення змін до тарифної політики; заохочення використання громадського транспорту через впровадження екологічних програм і зростання податків на автомобільний транспорт.

У роботі окреслено шляхи вдосконалення механізму ціноутворення на послуги громадського транспорту шляхом запровадження підходів соціальної справедливості до їх тарифікації та диференціації тарифів, що потребує великих зусиль у встановленні й підтримці інформаційних систем. Обґрунтовано важливість забезпечення ефективності використання субсидій для підтримки громадського транспорту щодо його доступності як соціально-економічного виду діяльності для мешканців міст. Показано, що розвитку забезпечувальних підсистем управління громадським транспортом у великих містах України сприятиме реалізація заходів із забезпечення його доступності, ефективності та сталості, що, відповідно, покращить мобільність і рівень життя населення. Аргументовано, що зворотний зв'язок із громадськістю – це важлива складова ефективного управління міським громадським транспортом, він допомагає створити більш ефективну, доступну та зручну систему перевезень для всіх мешканців міста. Водночас підтверджено, що створення єдиного органу управління громадським транспортом у місті дасть змогу забезпечити цілісний підхід до планування маршрутів, графіків перевезень і тарифів, що сприятиме створенню більш ефективного та зручного сервісу для мешканців міста.

Визначено призначення трубопровідного транспорту в системі національної економіки, фактори його економічності, перелік об'єктів транспортування, особливості техніко-технологічних циклів та інфраструктури. Узагальнено правові засади регулювання діяльності трубопровідного транспорту, встановлено критерії їх поділу на магістральні й немагістральні (промислові трубопроводи або приєднані мережі). Показано, що інфраструктуру трубопровідного транспорту становлять надземні та підземні лінійні частини, об'єкти і споруди, які гарантують безпечну і надійну його експлуатацію.

З'ясовано, що законодавство про трубопровідний транспорт регулює відносини на всіх етапах його створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо), встановлення гарантій безпеки життя і здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища та національного багатства нашої держави від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Вказано, що законними об'єктами транспортування на трубопровідному транспорті є вуглеводи, хімічні продукти, вода, інші продукти та речовини. Окреслено факти початку та завершення транспортного циклу і факти відсутності належності до трубопровідного транспорту будівництва та експлуатації меліоративних систем. Узагальнено сфери економічних відносин у галузі трубопровідного транспорту, принципи реалізації державної політики, форми власності на його об'єкти в загальних і особливих випадках у контексті ратифікації Україною «Протоколу про приєднання України до Договору про заснування

Енергетичного Співтовариства». Встановлено факт імунітету щодо порушення справи про банкрутство для державних підприємств, які ведуть діяльність з транспортування магістральними трубопроводами та зберігання у підземних газосховищах, дочірніх, заснованих НАК «Нафтогаз України», і реорганізованих підприємств.

Систематизовано органи державного управління у сфері трубопровідного транспорту та верифіковано їхні повноваження. Наголошено, що пріоритетне право на забезпечення продуктами трубопровідного транспорту мають суб'єкти, які сприяють відведенню земель під його об'єкти. Виявлено особливості управління об'єктами трубопровідного транспорту, які розташовані в одному технічному коридорі або перетинаються з лініями електропередач, зв'язку й залізниці, автомобільними дорогами тощо. Сформовано засади функціонування трубопровідного транспорту в умовах воєнного стану щодо взаємодії між собою, з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони України.

Встановлено, що принципово важливий напрямок діяльності трубопровідного транспорту, реалізований НАК «Нафтогаз України», – це забезпечення корпоративної соціальної відповідальності, орієнтованої на досягнення Глобальних цілей сталого розвитку ООН. До основних пунктів стратегічних планів оператора газотранспортної системи України входять: використання перехідного палива, приєднання до Стратегії інтеграції енергетичних систем ЄС; зміщення пріоритетів транспортування газів із викопних на відновлювальні; визнання біометану пріоритетним видом палива і важливим джерелом декарбонізації економіки; забезпечення екологічного, доступного та надійного поширення транспортування стисненого природного газу.

Визначено, що протягом 2005–2021 рр. обсяг вантажообороту на трубопровідному транспорті скоротився у 3,35 разу, а його динаміка достовірно описується низхідною гілкою параболи. Показано, що у структурі вантажообороту за видами транспорту трубопровідний транспорт посідає друге місце після залізничного, його особливість полягає у транспортуванні вантажів на значно більші відстані порівняно з іншими видами транспорту.

Динаміка капітальних інвестицій у трубопровідний транспорт є сприятливою. Протягом 2016–2021 рр. їх обсяг суттєво збільшився (на 69,4%) і описується параболою з гілками догори. Виявлено, що діяльність трубопровідного транспорту має чітко виражений експорто-орієнтований характер. Експорт перекриває імпорт у 30 та більше разів.

У роботі проаналізовано діяльність основних суб'єктів у сфері трубопровідного транспорту – дочірніх структур НАК «Нафтогаз України»: АТ «Укртрансгаз», АТ «Укртранснафта», ТОВ «Оператор ГТС України», які виконують функції транспортування природного газу й нафти трубопроводами як всередині країни, так і ззовні, зберігання природного газу та нафти тощо. Проаналізовано майновий та інноваційно-інвестиційний потенціал зазначених структур і технічний стан основних засобів. Встановлено, що найбільшу вартість майна має ТОВ «Оператор ГТС України», в АТ «Укртрансгаз» і АТ «Укртранснафта» вона менша, відповідно, у 1,4 та 11,1 разу. Схожими характеристиками майна цих трьох підприємств є: високий рівень зношення

нематеріальних активів (крім ТОВ «Оператор ГТС України»), їхня низька питома вага у структурі майна; превалювання у складі й структурі активів основних засобів; низький рівень зношення профільних активів. Водночас спостерігаються тенденції щодо фінансових результатів і рентабельності активів: у АТ «Укртрансгаз» – зростання від’ємних показників, у АТ «Укртранснафта» – збільшення додатних показників, у ТОВ «Оператор ГТС України» – скорочення додатних показників.

Проведено аналіз показників функціонування ПСГ протягом 2010–2020 рр. Визначено, що максимальний рівень наповнення і закачування газу збільшився, а динаміку зазначеного показника достовірно описано поліномом з гілками догори. Натомість відбір газу з ПСГ нашої держави скоротився та достовірно описується спадною експоненціальною функцією.

До напрямків зростання економічного потенціалу трубопровідного транспорту належать: співпраця НАК «Нафтогаз України» з міжнародними фінансовими організаціями в межах реалізації інвестиційних проєктів реконструкції, капітального ремонту і технічного переоснащення магістральних трубопроводів з метою підвищення надійності, прозорості, ефективності й комерційної привабливості діючих транспортних маршрутів, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище та мінімізації ризиків постачання природного газу європейським споживачам територією нашої держави; подальше впровадження міжнародних стандартів ISO: менеджменту якості, екологічного менеджменту, менеджменту охорони здоров’я і безпеки праці, енергетичного менеджменту; модернізація операційних об’єктів основних засобів на принципах розвитку «зеленої» енергетики та «зелених» технологій, забезпечення екологічності й використання альтернативних джерел енергії; впровадження заходів з енергоефективності та енергоощадження.

У четвертому розділі **«Проблеми і перспективи структурного розвитку і модернізації авіаційного, водного транспорту та допоміжної інфраструктури»** досліджено стратегічний структурний розвиток і модернізацію авіаційного та водного транспорту, проаналізовано особливості функціонування допоміжної інфраструктури авіаційного та водного транспорту.

У цьому розділі роботи авіаційну галузь розглянуто з позиції стратегічної важливості для розвитку національної, регіональної й глобальної економіки, соціальної інтеграції та забезпечення екологічної стійкості. Ця галузь відіграє ключову роль у забезпеченні мобільності населення, сприяє розвитку міжнародної торгівлі й туризму, створенню робочих місць і підтримці інновацій. Для виконання таких завдань необхідно впроваджувати сучасні технології, розвивати інфраструктуру, підтримувати екологічні ініціативи, забезпечувати високі стандарти її безпеки й обслуговування.

Статистичний аналіз показав, що протягом 2017–2021 рр. кількість перевезень пасажирів на авіаційному транспорті скоротилася з 10 555,6 тис. осіб до 9 348,1 тис. осіб, з найменшими показниками у 2020 р. (4 797,5 тис. осіб), що пояснюється впливом запобіжних заходів, пов’язаних із COVID-19. Питома вага міжнародних перевезень пасажирів на авіаційному транспорті зросла з 91,08% до 92,24% із найменшим значенням 89,37% у 2020 р. через зазначені вище обставини.

У дослідженні наголошено, що безпека авіації є важливою складовою

національної безпеки, що передбачає захист від зовнішніх і внутрішніх загроз. Для досягнення її високого рівня необхідно реалізувати комплексний підхід, який охоплює технічні, організаційні й нормативні заходи. Потрібно забезпечити постійний моніторинг і вдосконалення систем безпеки та активну співпрацю на міжнародному рівні з метою ефективного протистояння сучасним викликам і загрозам.

Сформовано теоретичні засади стратегічного управління безпекою авіаційної галузі, які мають важливе значення для забезпечення сталого розвитку національної, регіональної та глобальної економіки. Вони дають змогу створити надійну й ефективну систему управління безпекою. Комплексний підхід до управління безпекою передбачає планування, організацію, моніторинг, авіаційну безпеку, забезпечення економічної стабільності, соціальної стабільності, екологічної стійкості, глобальну інтеграцію, що сприятиме досягненню високого рівня безпеки і надійності авіаційної діяльності.

За результатами розрахунків визначено, що динаміка вантажного перевезення на морському транспорті протягом 2017–2021 рр. описується низхідною гілкою параболи та свідчить про скорочення його обсягів. Динаміка вантажного перевезення на річному транспорті протягом 2017–2021 рр. описується параболою з гілками донизу, що свідчить про скорочення обсягів перевезень. За видами вантажів на річному транспорті превалюють будівельні товари – зростання з 43,3% до 52,0%, а за видами сполучення переважають каботажні перевезення – зростання з 66,9% до 69,1%.

Встановлено, що динаміка вантажообігу морського транспорту протягом 2017–2021 рр. описується параболою з гілками доверху, але вона свідчить про скорочення. У структурі вантажообігу морського транспорту превалює закордонне сполучення (89,0%). Відповідно, у структурі вантажообігу річкового транспорту також переважає закордонне сполучення, питома вага якого скоротилася з 80,4% до 73,7%. Динаміка вантажообігу річкового транспорту протягом 2017–2021 рр. описується параболою з гілками донизу та свідчить про його зменшення. Кількість перевезених пасажирів на морському транспорті зросла з 29 тис. осіб до 106 тис. осіб, причому частка каботажних перевезень збільшилась з 62,1% до 100%. Кількість перевезених пасажирів на річковому транспорті скоротилася з 563 тис. осіб до 361 тис. осіб, причому частка каботажних перевезень зросла з 98% до 100%.

Встановлено, що Україна має значний потенціал для розвитку внутрішнього водного транспорту. Найбільшу питому вагу в загальній площі водного дзеркала, яка перевищує 30%, за станом на 01.01.2022 р. мали Кременчуцьке і Каховське водосховища. Проте 06.06.2023 р. російські окупанти здійснили підлив Каховської гідроелектростанції. Внаслідок цього відбувся неконтрольований витік води, що спричинив підтоплення населених пунктів, розташованих нижче за течією Дніпра, і припинення існування Каховського водосховища після сходження води. У рейтингу найбільших річок України в її межах за площею басейну превалюють річки Дніпро, Прип'ять, Південний Буг, Сіверський Донець, Дністер. Відповідно, у рейтингу найбільших річок нашої держави в її межах за довжиною переважають Дніпро, Дністер, Південний Буг, Сіверський Донець і Горинь.

За середніми даними 2017–2021 рр. зроблено висновок про низьку

конкурентоспроможність України порівняно з європейськими державами щодо перевезення вантажів на річковому транспорті. Наша країна займає 11-те місце у рейтингу європейських держав за обсягами перевезення вантажів на річковому транспорті, причому обсяги їхніх перевезень у разі перевищують вітчизняні. Україна має більшу конкурентоспроможність порівняно з європейськими державами щодо вантажообігу річкового транспорту, оскільки займає 8-ме місце за цим критерієм.

У дослідженні проведено оцінювання діяльності аеропортів як суб'єктів допоміжної інфраструктури авіаційного транспорту. Протягом 2017–2021 рр. кількість відправлених пасажирів з аеропортів України та прийнятих в аеропортах скоротилася з найбільшим значенням у 2019 р. та найменшим значенням у 2020 р. Питома вага міжнародного сполучення зросла з 88% до майже 91%.

У процесі дослідження здійснено критичний нормативний аналіз розроблення стратегічних програм розвитку національної транспортної системи, регіональних і галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту та суб'єктів господарювання, що ведуть допоміжну діяльність у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. Систематизовано і дано критичну оцінку програмних документів держави, в яких визначено економічні стратегії розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту.

На основі поєднання багаторівневих стратегій розроблено ієрархічний підхід до формування економічної політики розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту: по-перше, державний рівень (Національна транспортна стратегія України); по-друге, галузевий рівень (Стратегія розвитку морських портів України, Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України); по-третє, територіальний рівень (Державна стратегія регіонального розвитку); по-четверте, рівень суб'єктів господарювання, які здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. Обґрунтовано, що якість розроблених стратегій і ефективність практичної реалізації їхніх положень залежать від дієвості комунікаційних зв'язків за вертикаллю (галузева підпорядкованість) та горизонталлю (регіональні транспортні комплекси), за ступенем узгодження інтересів зацікавлених осіб.

У п'ятому розділі **«Механізми формування і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки»** сформовано типології стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу в умовах воєнного часу та післявоєнного відновлення, механізми їх формування та реалізації; розроблено механізми формування та реалізації стратегій розвитку природно монопольних і конкурентних сегментів транспортного комплексу України; побудовано механізми формування і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу в умовах євроінтеграції України.

В ході дослідження встановлено, що трансфер технологій – це важливий інструмент підвищення інноваційної конкурентоспроможності національної економіки. Ефективний трансфер технологій потребує застосування інтегрованого підходу, який передбачає державну підтримку, міжнародне співробітництво, захист інтелектуальної власності та розвиток науково-технічного співробітництва.

Реалізація такого підходу сприятиме економічному зростанню, створенню нових робочих місць і покращенню якості життя населення.

Україна є незалежною європейською країною, яка має статус морської держави, вихід до Азовського та Чорного морів, велику протяжність морського узбережжя і значну площу водного простору. Геополітичні фактори та значний потенціал експортно орієнтованих галузей національної економіки створюють підґрунтя для зміцнення економічної безпеки нашої держави через посилення конкурентних позицій на ринках світової морської торгівлі шляхом приведення інфраструктури морських портів до міжнародних стандартів, стабільного зростання транзитних перевезень і розширення національної мережі транспортних коридорів.

Економічну безпеку на морському транспорті визначено підсистемою економічної безпеки держави, а її об'єктами означено: безпеку портової інфраструктури, безпеку мореплавства, антитерористичну безпеку перевезень, техногенну та екологічну безпеку функціонування морських портів. Портова інфраструктура забезпечує надання послуг морського походження або морського призначення. Її переваги, можливості, слабкі сторони і загрози в умовах нашої держави систематизовано у табл. 6.

Таблиця 6

SWOT-аналіз портової інфраструктури України

Переваги	Можливості
<ul style="list-style-type: none"> – вдале географічно-просторове розташування і вихід до морів; – значний експортний потенціал галузей національної економіки; – великі потужності перевезення вантажів; – високий професіоналізм персоналу; – якісна система підготовки морських спеціалістів; – участь у міжнародних організаціях; 	<ul style="list-style-type: none"> – розвиток морських транспортних коридорів із країнами Європи й Азії, у т. ч. проєкту ТРАСЕКА; – зростання світового попиту на продукцію сільського господарства і продовольство; – нарощення пасажиро- та вантажопотоків; – здатність персоналу до навчання; – організація кластерів і визначення спеціальних сегментів; – залучення приватного капіталу для модернізації; – здійснення протекціоністської тарифної політики;
Слабкі сторони	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – брак інвестицій у галузь; – неконкурентність тарифної політики; – низька привабливість інвестиційного клімату; – недосконалі інфраструктура і низький індекс конкурентоспроможності; – високий ступінь зношення основних засобів та їх повільне оновлення; – значні витрати часу на оформлення транзитних документів; – неврегульованість питань митного оформлення і перетину державного кордону; – недобросовісна конкуренція; – зростання частки експортних вантажопотоків транспорту альтернативних видів; – низький рівень міжгалузевої координації діяльності на транспорті; – недостатній рівень спеціалізації морських портів за видами вантажів; – обмежені можливості для державного бюджетного фінансування. 	<ul style="list-style-type: none"> – військові дії, що зумовлюють високий ризик втрати майна морських портів і морських суден; – небезпека морських перевезень; – високі кіберзагрози; – технічна невідповідність операцій і сервісних послуг міжнародним стандартам; – скорочення світового попиту на сировину і продукцію металургійного виробництва; – екологічні обмеження у морських портах, розташованих у містах; – недостатній рівень інформатизації транспортних процесів; – низький рівень технічної безпеки морських портів; – зростання цін на енергоносії та їх дефіцит; – нестійкість логістичних ланцюгів через складність геополітичної ситуації, ведення бойових дій і здійснення ворожих обстрілів.

Зроблено висновок про низькі рейтинги України щодо якості транспортної інфраструктури у глобальному індексі конкурентоспроможності країн за показником «Ефективність морських портів». Вказано, що критеріями ефективності функціонування морських портів є стан їхньої матеріально-технічної бази (якість), кількісні показники обсягів експорту, імпорту, транзиту, вантажообігу, кількості оброблених суден тощо. При цьому зростання кількісних показників функціонування морських портів має супроводжуватися подальшим покращенням їхнього якісного стану. Рейтинг країни за портовою інфраструктурою відображає ступінь її інтеграції у глобальну розподільчу систему матеріальних потоків.

Дано оцінку інформаційних змін до Реєстру морських портів України. Із 18 внесених до реєстру портів сьогодні працює лише половина через військову агресію Росії та тимчасову втрату контролю над морськими портами АР «Крим» і Азовського моря, блокування портів Чорного моря. В роботі простежено зміщення ділової активності в порти Дунайського регіону. Систематизовано заходи держави зі зменшення небезпеки морських перевезень в умовах воєнного стану щодо компенсації втрат, страхування ризиків і реалізації багатосторонньої угоди з експорту зерна та продуктів харчування з портів нашої держави.

Охарактеризовано організаційні моделі регулювання діяльності морських портів. При цьому доведено, що їх вітчизняна форма державного унітарного підприємства комерційного типу, керована Адміністрацією морських портів України, тяжіє до моделі «порт-інструмент». Наша держава має значний резерв для підвищення транзитного потенціалу й обсягу зовнішніх морських вантажних перевезень, який може стати потужним драйвером зміцнення міжнародної конкурентоспроможності національної економіки. Цьому сприятиме перехід до моделі «порт-власник», яка передбачає передачу в концесію портових активів та інфраструктури, що належать державі, розвиток конкуренції між морськими портами, спрощення митних процедур під час перетину кордонів, зменшення ставок портових зборів й ін.

Під реструктуризацією транспортного комплексу слід розуміти зміну його структури шляхом оптимізації та раціоналізації організаційної схеми управління, руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків з метою забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств і демонополізації ринку транспортних послуг. Реструктуризація транспортного комплексу спрямована на збільшення його конкурентоспроможності, покращення якості та доступності транспортних послуг для споживачів і стимулювання конкуренції на ринку, що сприяє його демонополізації. За формами та методами заходи з проведення реструктуризації класифіковано на: а) зовнішні, які реалізуються на макроекономічному рівні в межах галузевої реформи та передбачають удосконалення методів управління; б) внутрішні, які реалізуються на мікроекономічному рівні окремим суб'єктом господарювання.

Державне регулювання діяльності транспортних підприємств у дисертації визначено як сукупність заходів у сфері функціонування транспортної системи, спрямованих на її оптимізацію, зростання ефективності ринку транспортних послуг, досягнення стратегічних і тактичних завдань держави. Обґрунтовано, що

мета, форми і методи державного регулювання транспорту мають бути похідними від зовнішнього середовища, на яке може впливати воєнний та особливий стани.

Воєнні загрози відбиваються на діяльності транспортних підприємств навіть у мирний час, оскільки деякі з них, зокрема залізничні підприємства, мають воєнізовану охорону, яка взаємодіє з правоохоронними органами держави. У складі Міністерства оборони України створено Державну спеціальну службу транспорту – як спеціалізоване військове формування для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час і в особливий період.

У роботі встановлено залежність між тим, як вид власника та джерела фінансових ресурсів ставить у відповідність певний етап операційного процесу транспортних підприємств. З'ясовано роль бухгалтерського обліку і формування фінансової звітності в її побудові. Узагальнено зміст нормативних активів, які унормовують діяльність транспортного комплексу нашої держави в особливий період з таких питань: фінансове забезпечення; державна реєстрація транспортних засобів і підготовка водіїв; безперебійне функціонування; перевезення гуманітарної допомоги, митний контроль, статус і функції Державної спеціальної служби транспорту; примусове відчужування майна, у т. ч. транспортних засобів.

Виявлено особливості порядку бюджетного фінансування в умовах воєнного стану відповідно до вимог Бюджетного кодексу України – на основі прийняття рішень Кабінету Міністрів України за погодженням з Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України щодо скорочення видатків і кредитування державного бюджету, їх спрямування до резервного фонду з метою реалізації оборонних функцій держави. Що стосується фінансування транспорту, то відбулося скорочення за програмами 3101610 «Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України» і 3101630 «Безпека руху в містах України» для збільшення обсягу видатків спеціального фонду за програмою 3511030 «Резервний фонд».

З метою підвищення інституційної ефективності управління транспортним комплексом запропоновано надати Міністерству інфраструктури України функції адміністратора позабюджетного Фонду відновлення зруйнованого майна та інфраструктури, для компенсації шкоди та збитків, спричинених війною проти України. Узагальнено об'єкти транспортної галузі, які можуть отримати компенсацію з Фонду, за видами транспорту та об'єктами транспортної інфраструктури.

У дослідженні систематизовано стримуючі чинники трансформації транспортного комплексу України в сучасних умовах. До них належать: руйнування транспортної інфраструктури і рухомого складу через військові дії та ворожі обстріли; неможливість експлуатації залізничних колій, автомобільних шляхів і портів на окупованих територіях; блокування експорту з портів Одеської області; закриття повітряного простору для цивільної авіації; різна ширина залізничних колій в Україні та країнах-членах ЄС; невідповідність екологічних стандартів вітчизняних вантажних перевезень стандартам ЄС; неможливість здійснення транзиту територіями країни-агресора та її союзника – Білорусі; обмежена пропускна здатність залізничних і автомобільних пропускних пунктів на західному кордоні нашої держави.

Розкрито зміст демонополізації транспортного комплексу як стратегічної мети його розвитку для зменшення негативного впливу монопольної влади та природно монопольних сегментів на національну економіку. Дано оцінку складу і структури суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України. Показано превалювання авіаційного та залізничного транспорту, на кожен з яких припадає 9 суб'єктів або 36% досліджуваної сукупності. Розглянуто приклади функціонування природних монополій у транспортному комплексі в таких сферах: авіаційного транспорту і допоміжного обслуговування, водного транспорту, трубопровідного транспорту, електротранспорту, проєктної та сервісної діяльності.

Обґрунтовано, що стратегія демонополізації передбачає розподіл сфер функціонування транспортного комплексу за рівнем розвитку конкуренції з метою вибору відповідних методів державного регулювання. Водночас доведено, що процеси реструктуризації та демонополізації транспортного комплексу мають базуватися на інноваційно-інвестиційній діяльності та модернізації, які є їхньою невід'ємною складовою, спрямованою на зниження експлуатаційних витрат і підвищення якості обслуговування споживачів та безпеки на транспорті. Сформовано підхід до демонополізації транспортного комплексу, який відображає важливість впровадження конкуренції, інновацій і ефективного державного регулювання у галузі. При цьому запропоновано стратегічні вектори підтримки конкурентоспроможності та розвитку транспортного комплексу.

Проведено критичне оцінювання дефініції водного транспорту як сукупності підгалузей морського і внутрішнього водного транспорту, яку наведено у нормативно-правових актах України. Виявлено недоліки, пов'язані: по-перше, з поширенням застарілого терміну «річковий транспорт», у т. ч. у «Класифікації видів економічної діяльності»; по-друге, з неправомірністю внесення до складу водного транспорту його інфраструктури, суднобудівельних і судноремонтних підприємств тощо. Узагальнено і дано критичну оцінку економіко-правовим конструкціям водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику з урахування вектора євроінтеграції України. До того ж, систематизовано перелік директив і регламентів ЄС, які необхідно імплемувати нашій країні у сфері державного регулювання водного транспорту за такими напрямками: морський транспорт (інспектування – держава прапору, держава порту, відповідальність пасажирських перевізників, контроль руху суден, пасажирські судна, нафтові танкери, балкери, екіпаж, навколишнє середовище, технічні умови, соціальні умови, безпека мореплавства), внутрішній водний транспорт (функціонування ринку, доступ до професії, безпека, річкові інформаційні послуги).

Запропоновано загальні та спеціальні стратегії розвитку водного транспорту України з урахуванням євроінтеграційних викликів, обґрунтовано механізм їх можливої реалізації.

Розроблено стратегічні таргети розвитку водного транспорту і його модернізації, які передбачають: оформлення стратегій розвитку підгалузей у вигляді нормативно-правових актів; сучасний флот, його міжнародну та внутрішню конкурентоспроможність; безпеку руху та життя персоналу і пасажирів; привабливість для приватних інвесторів і підприємців; екологічну,

енергетичну, фінансову і логістичну ефективність; висококваліфікований персонал та його сертифікацію; впровадження системи управління якістю в бізнес-процеси; гармонізацію механізмів державного та корпоративного менеджменту; прозорість ринку перевезень внутрішніми і зовнішніми водними шляхами тощо.

Подані в дисертації пропозиції сприятимуть створенню ефективного вітчизняного транспортного комплексу, інтегрованого у світову транспортну мережу, та забезпеченню його безпечного функціонування, досягненню Україною статусу регіонального транспортного хабу, задоволенню потреб населення у перевезеннях, покращенню умов ведення бізнесу для підвищення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

ВИСНОВКИ

Дослідження теоретичних та прикладних засад механізму розроблення та реалізації стратегій структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу національної економіки дало змогу сформулювати низку висновків та пропозицій наукового й прикладного характеру, зокрема:

1. Сформовано стратегічний підхід до управління національною економікою, виявлено його особливості у звичайних умовах і в умовах воєнного стану. Обґрунтовано, що запровадження стратегічного підходу до управління національною економікою потребує чіткого бачення майбутнього розвитку країни, ефективної координації між урядовими структурами, секторами, рівнями управління, суб'єктами господарювання, міжнародними партнерами та громадськими організаціями; активної участі всіх зацікавлених сторін і залучення громадянського суспільства до забезпечення зміцнення обороноздатності України. Наголошено, що запорука стійкого розвитку національної економіки – це узгодження економічних стратегій на різних рівнях її функціонування.

2. Формалізовано теоретичні конструкції розвитку національної економіки та її структури, проаналізовано економічні процеси національної економіки, включаючи взаємозв'язки між різними секторами і регіонами, виявлено характер впливу публічних інституцій, політичних рішень і глобальних тенденцій на їх розвиток. Це дасть змогу державі та іншим суб'єктам розробляти більш ефективні стратегії економічного розвитку. Визначено роль галузевого інформаційного менеджменту як інструменту управління інформаційними ресурсами, інтелектуальним та інноваційним потенціалами національної економіки на основі застосування новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, аналітичного, правового, кадрового і науково-методологічного забезпечення галузевого управління.

3. З використанням системного підходу обґрунтовано сутнісні характеристики поняття «модернізація національної економіки» з верифікацією векторів, об'єктів і форм, виокремленням інноваційної діяльності як основного інструменту її забезпечення. Простежено послідовність форм структурних перетворень економічної системи – від структурних змін до структурної модернізації. Досліджено й узагальнено наукові концепції структурної модернізації, що допомогло сформулювати наукову позицію та авторське визначення,

окреслити напрями і закономірності структурної модернізації національної економічної системи. Акцентовано, що системний підхід до модернізації національної економіки сприяє розробленню ефективної стратегії та програм модернізації, спрямованих на довгостроковий сталий розвиток. Систематизовано основні форми модернізації національної економіки, що спрямовані на забезпечення сталого економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності, покращення добробуту населення, оновлення і вдосконалення різних аспектів економічного життя. Запропоновано методичні засади оцінювання конкурентоспроможності національної економіки та її галузей, які базуються на створенні профілів конкурентоспроможності, врахуванні пріоритетів державного управління, їх моніторингу та корекції.

4. Формалізовано транспортний комплекс як підсистему вітчизняної економіки. Доведено, що незважаючи на певні позитивні структурні зрушення, чинна структура управління транспортним комплексом і рівень технологічних укладів, організації перевезень пасажирів та вантажів за багатьма параметрами не відповідають провідному світовому досвіду, зростаючим вимогам суспільства, міжнародним і європейським стандартам якості, критеріям інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу. Зростання конкурентоспроможності транспортного комплексу України потребує децентралізації управління ним, використання переваг державно-приватного партнерства, розроблення державної галузевої транспортної політики в умовах воєнного стану, збільшення потенціалу транспортного комплексу для оборони і воєнної економіки. Метою модернізації транспортного комплексу України визначено надання суб'єктам господарювання і населенню високоякісних транспортних послуг, удосконалення транспортної інфраструктури і тарифної політики, пришвидшення лібералізації митних процедур при транзиті вантажів і пасажирів.

5. Проведено історико-економічне оцінювання матеріально-технічного потенціалу транспортного комплексу національної економіки та стану модернізаційних процесів. На основі статистичних даних підтверджено, що структурні зрушення в національній економіці пов'язані зі зростанням питомої ваги виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів при превалюванні транспорту інших видів, передусім залізничного й авіаційного. Виокремлено чинники кризових процесів у виробництві підприємств транспортного машинобудування. Дослідження фінансово-кредитної підтримки розширеного відтворення у транспортному машинобудуванні дозволило виокремити розвиток підгалузей-лідерів транспортного комплексу (виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування, кузовів для автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів, транспортних засобів, які не зараховано до інших угруповань) і підгалузі-аутсайдера (виробництво автотранспортних засобів). Виявлено високу фінансову конкурентоспроможність великих суб'єктів господарювання та кризовий стан середніх, малих і мікропідприємств транспортного машинобудування.

6. Розроблено концепцію стратегічного структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу, яка базується на побудові інвестиційної моделі інноваційного типу, збільшенні частки капітальних інвестицій у нематеріальні

активи, представлені концесіями, патентами, ліцензіями, торговельними марками й аналогічними правами, придбаним програмним забезпеченням; на запровадженні перспективних форм фінансування відтворення активів підприємств транспортного комплексу: лізингу, концесії, залучення коштів міжнародних організацій, здійснення державних інвестицій, пільгового кредитування банківськими установами на основі компенсації державою частини процентної ставки та ін. Основними цілями стратегічного структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу України в умовах воєнного стану в рамках концепції має бути: забезпечення національної безпеки й обороноздатності, підтримання економічної стабільності та розвитку, сприяння забезпеченню соціальної стійкості й мобільності, інфраструктурний розвиток і відновлення, модернізація транспортного парку, впровадження сучасних технологій, забезпечення екологічної стійкості, збільшення джерел для фінансування та здійснення інвестицій, продовження проведення інституційних реформ, активізація міжнародного співробітництва.

7. Виявлено інституціональні особливості залізничного, автомобільного і громадського транспорту та їх вплив на відтворювальні процеси, структурний розвиток і модернізацію транспортного комплексу України загалом. Вказано, що залізничний транспорт має великий потенціал для розвитку та може стати основою для стабільного економічного зростання України, якщо буде реалізовано відповідні стратегії та залучено інвестиції. Сформовано концептуальні засади проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті шляхом інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі, диференціації тарифів, поширення двоставкових тарифів, усунення перехресного субсидіювання, створення нових сегментів ринку, розширення спектра транспортних і суміжних послуг. Окреслено пріоритетні напрямки реструктуризації на залізничному транспорті в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення, важливою складовою якої має стати соціально-відповідальна реструктуризація. Встановлено, що порівняно з європейськими країнами автомобільний транспорт України має достатню конкурентоспроможність. Найвищою вона є у сфері обсягу перевезень вантажів на автомобільному транспорті, середньою – у сфері вантажообігу на автомобільному транспорті, найменшою – у сфері пасажирообігу на автомобільному транспорті. Подальше зміцнення конкурентних позицій автомобільного транспорту повинно відбуватися в руслі домінування вантажів з доданою вартістю порівняно з сировинною продукцією як у внутрішніх, так і в зовнішніх перевезеннях. Розвиток громадського транспорту як важливого елементу соціальної інфраструктури міста має передбачати дотримання принципів соціальної справедливості, доступності та екологічної сталості, враховувати сучасні тенденції у міському плануванні та соціально-економічні потреби населення.

8. З'ясовано особливості функціонування трубопровідного транспорту та його роль у забезпеченні безпеки національної економіки. Визначено мету державного контролю у сфері трубопровідного транспорту, який здійснюють органи державної влади і місцевого самоврядування, а також зміст операційної діяльності суб'єктів господарювання трубопровідного транспорту. Розроблено

стратегічні засади розвитку трубопровідного транспорту України на основі поєднання трьох бізнес-платформ: «Газовий бізнес», «Постачання кінцевим споживачам» та «Низьковуглецеві бізнеси». Визначено, що програмними результатами мають стати: розкриття потенціалу ресурсної бази природного газу в Україні, зниження ризиків для стабільного розвитку компанії та падіння його видобутку, розвиток можливостей трейдингу й оптового продажу газу, вихід на європейський ринок торгівлі з форвардними фізичними і фінансовими продуктами для збільшення дохідності та підвищення здатності до хеджування ризиків; створення вільного ринку газу шляхом побудови ефективної масштабованої моделі, яка базується на співпраці з клієнтами онлайн і роботі через партнерську мережу; забезпечення екологічного та соціального добробуту України через активне інвестування у зниження викидів вуглецю і розвиток нових бізнесів, серед яких виробництво водню та біопалива, вловлювання, використання і зберігання вуглецю.

9. Обґрунтовано роль авіаційного транспорту у розвитку та модернізації національної економіки. Аргументовано, що авіаційний транспорт відіграє важливу стратегічну роль у забезпеченні національної безпеки та конкурентного розвитку національної економіки. Проте в умовах воєнного стану зменшується роль пасажирського та авіаційного транспорту через тимчасові обмеження перельотів. Авіаційна галузь не може залишатися осторонь пошуку відповідей на новітні глобальні виклики, оскільки вона інтегрована у глобальну економіку і впливає на зовнішнє середовище. Вона має активно реагувати на зовнішні технічні, природні, людські й економічні фактори, водночас мінімізуючи власний негативний вплив на довкілля та суспільство. Це потребує впровадження інноваційних підходів і заходів із технологічного вдосконалення та забезпечення соціальної відповідальності.

10. Верифіковано роль водного транспорту у стратегічному розвитку національної економіки. Стратегічний розвиток водного транспорту в Україні в умовах воєнного стану має передбачати комплекс заходів, спрямованих на відновлення і модернізацію інфраструктури, оновлення флоту, покращення логістики та управління, підвищення рівня безпеки й інтеграцію в міжнародні транспортні системи. Реалізація таких стратегічних ініціатив повинна передбачати здійснення значних інвестицій, ефективне управління та інтенсивну співпрацю національних інститутів управління транспортним комплексом з міжнародними партнерами. В результаті водний транспорт нашої держави зможе стати потужним рушієм економічного зростання, сприяти забезпеченню національної безпеки і забезпечення збалансованого розвитку України.

11. Виявлено особливості функціонування допоміжної інфраструктури авіаційного та водного транспорту, яка слугує критичним компонентом, що забезпечує ефективну і безпечну роботу цих видів транспорту. В умовах воєнного стану та наявності потреби в модернізації необхідно забезпечити належне функціонування цієї інфраструктури через впровадження сучасних технологій, здійснення інвестицій у відновлення та модернізацію. Наголошено, що розвиток допоміжної інфраструктури авіаційного транспорту має здійснюватися на засадах інноваційності, соціальної інтеграції та екологічної стійкості з забезпеченням

високих стандартів безпеки аеропортів через контроль за доступом до критичних зон, постійний моніторинг і патрулювання території аеропортів для запобігання загрозам, забезпечення безпеки навігаційних систем та наземного обслуговування.

12. Запропоновано цільові таргети стратегій розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту, серед яких виокремлено: приватизацію за умови обмеження державної власності стратегічними об'єктами та природно монопольними сегментами; залучення приватних інвесторів і операторів для експлуатації інфраструктурних об'єктів на основі концесійних механізмів; створення умов для реалізації проектів державно-приватного партнерства; покращення сервісу для споживачів транспортних послуг у сфері внутрішніх і зовнішніх перевезень; підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських і річкових портах України; узгодження пропускну здатності та можливостей відповідної припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг); збільшення абсолютного обсягу і рівня внутрішнього та зовнішнього транспортування вантажів і пасажирів на водному транспорті; зростання ролі морських і річкових портів в обслуговуванні міжнародних ланцюгів постачань, мультимодальних та інтермодальних перевезень; активізація механізмів внутрішньогалузевої конкуренції та створення умов для використання внутрішнього водного транспорту як альтернативи морському; забезпечення екологічної та кібербезпеки, недопущення забруднення навколишнього природного середовища суб'єктами господарювання і суднами; дотримання вимог щодо охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морських і річкових портів та на каналах, безпеки судноплавства та ін.

13. Запропоновано стратегії структурного розвитку і модернізації транспортного комплексу в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення економіки. Доведено, що експортно-орієнтований характер розвитку транспортного комплексу формуватиме попит на його послуги в подальшій перспективі. За допомогою статистичних даних показано неоднорідну динаміку обсягів експорту підгалузей транспортного комплексу, яка відображає не тільки зміну зовнішнього попиту, але й внутрішню конкуренцію, що створюється субститутами, представленими послугами різних видів транспорту. З'ясовано, що підприємства транспортного комплексу повинні збільшувати попит на трансфер інформаційних, транспортних і технічних інновацій, впровадження яких дасть змогу сформувати прогресивну бізнес-модель його функціонування та суттєво змінити бізнес-процеси транспортування вантажів і пасажирів в інтересах споживачів.

14. Перспективними інструментами фінансово-інвестиційного забезпечення трансферу технологій у транспортному комплексі України мають бути кошти міжнародних фінансових організацій і галузевих позабюджетних фондів, цільові державні субсидії й державні гарантії за банківськими кредитами. Систематизовано та проаналізовано роль прямих і непрямих методів державного регулювання діяльності транспортних підприємств. Наголошено, що в умовах воєнного стану збільшується роль адміністративних методів, однак для післявоєнного відновлення економіки зростатиме роль ринкових методів регулювання діяльності транспортних підприємств. Акцент зроблено на фінансовому інжинірингу,

представленому двома формами: бюджетно-цільовою і ринковою.

15. Визначено роль демонополізації транспортного комплексу як стратегічної мети його розвитку, спрямованої на зменшення негативного впливу монопольної влади та природно-монопольних сегментів на національну економіку. Надано оцінку складу і структури суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України. Запропоновано стратегію демонополізації транспортного комплексу, що повинна передбачати розподіл сфер функціонування транспортного комплексу за рівнем конкурентного розвитку та використання відповідних методів державного регулювання. Доказано, що процеси реструктуризації та демонополізації транспортного комплексу мають ґрунтуватися на інноваційно-інвестиційній діяльності, що забезпечить зниження експлуатаційних витрат, підвищення якості обслуговування споживачів і безпеку на транспорті.

16. Для оцінювання результативності трансформаційних процесів в транспортному комплексі України запропоновано кількісні та якісні критерії. Визначено кількісний вияв інституціональної трансформації транспортного комплексу в умовах воєнного стану, який полягає у скороченні обсягу вантажних і пасажирських перевезень усіма видами транспорту, у т. ч. за рахунок транзиту. Визначено якісні критерії структурної трансформації транспортного комплексу, серед яких: переорієнтація вантажних потоків з транспорту інших видів на автомобільний, розширення залучення залізничного транспорту до здійснення експортних поставок, зростання ролі дунайських морських портів і внутрішнього водного транспорту в забезпеченні вантажообігу водного транспорту.

17. З метою вдосконалення стратегічного інструментарію розвитку транспортного комплексу національної економіки розроблено конкурентні та євроінтеграційні стратегії, важливою складовою яких є реструктуризація транспортного комплексу. Їх складовими мають стати такі підсистеми: організаційна – зміна форм власності суб'єктів господарювання та їхнього організаційно-правового статусу, розукрупнення підприємств і зменшення їхньої концентрації, зміна форм і методів управління виробництвом; фінансова – підвищення ефективності управління фінансовими ресурсами і зміцнення фінансового стану шляхом збільшення обсягів бюджетних асигнувань, коштів банківських установ і фондового ринку; інформаційна – забезпечення оперативного та релевантного обміну інформацією між органами публічної влади і суб'єктами господарювання, між покупцями та продавцями транспортних послуг, які сприяють прозорості й відкритості в галузі. Запропоновано розробляти стратегії розвитку водного транспорту України за євроінтеграційним інституціональним вектором з поділом на блоки: загальні та спеціальні. Визначено основні концепти загальних стратегій і вади спеціальних, пов'язані з інституційними асиметріями державного регулювання морського і внутрішнього водного транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, які відображають основні наукові результати дисертації:

1. Kosova T., Smerichevskiy S., Yaroshevskaya O., Mykhalchenko O., Raicheva L. Organizational, financial, and informational restructuring in the system of demonopolization of the transport complex of Ukraine in the conditions of the knowledge economy. *Data-Centric Business and Applications. Modern Trends in Financial and Innovation. Data Processes 2024*. Springer Nature Switzerland AG. Vol. 1. P. 1–20. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-54012-7_1 (1,62 друк. арк.). *Особистий внесок*: сформовано механізми демонополізації транспортного комплексу України (0,32 друк. арк.).
2. Raicheva L. Financial regulation and accounting support for the activities of transport enterprises under martial law. *Financial, accounting and analytical information and audit in the system of state and corporate management*. Riga : Baltija Publishing, 2022. P. 124–141 (0,88 друк. арк.).
3. Popelo O., Tuichynska S., Krasovska G., Kostyunik O., Raicheva L., Mykhalchenko O. The impact of the national economy digitalization on the efficiency of the logistics activities management of the enterprise in the conditions of intensifying international competition. *Journal of Theoretical and Applied Information Technology*. 2023, 15th January. Vol. 101, No 1. P. 123–134. URL: <https://www.jatit.org/volumes/Vol101No1/11Vol101No1.pdf> (Scopus) (1,32 друк. арк.). *Особистий внесок*: запропоновано шляхи підвищення ефективності управління логістичною діяльністю підприємства на основі цифровізації національної економіки (0,22 друк. арк.).
4. Kosova T., Smerichevskiy S., Antypenko N., Mykhalchenko O., Raicheva L. Innovative and financial modernization of transportation system based on international technology transfer. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2023. № 5/13 (125). P. 47–56. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2023.289101> (Scopus). (1,8 друк. арк.). *Особистий внесок*: розроблено методичні підходи до економічного забезпечення модернізації транспортної системи на основі міжнародного трансферу технологій (0,36 друк. арк.).
5. Kosova T., Smerichevskiy S., Yaroshevskaya O., Mykhalchenko O., Raicheva L. Budgetary stimulation mechanisms for the transport complex development of the national economy. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2023. Vol. 5 (52). P. 391–401. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcapter.5.52.2023.4160> (Web of Science) (1,05 друк. арк.). *Особистий внесок*: запропоновано механізми бюджетного забезпечення розвитку транспортного комплексу національної економіки (0,21 друк. арк.).
6. Kosova T., Smerichevskiy S., Tryfonova O., Mykhalchenko O., Raicheva L. Financial and credit support of market-oriented management of transport engineering enterprises. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2023. № 3. P. 164–170. DOI: [10.33271/nvngu/2023-3/164](https://doi.org/10.33271/nvngu/2023-3/164) (Scopus) (1,30 друк. арк.). *Особистий внесок*: розроблено маркетинг-орієнтовані механізми управління підприємствами транспортного машинобудування (0,26 друк. арк.).
7. Petrenko O., Raicheva L., Horban A., Tykhonina I., Nechyporuk A., Sodoma R.

Main routes for improving the efficiency of maritime transport in the face of negative externalities. *Journal of Interdisciplinary Research*. 2023. Vol. 13, Ad Alta, Iss. 1. Special XXXIV, P. 47–51. URL: https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130134/papers/A_06.pdf (Web of Science) (0,84 друк. арк.). *Особистий внесок*: розроблено напрями підвищення економічної ефективності морського транспорту в умовах негативних зовнішніх ефектів (0,14 друк. арк.).

8. Raicheva L., Mykhalchenko O., Pryimuk O., Voitsehovskiyy V., Kaplunovska A., Vasylenko I. Factor influence on the multimodal delivery conditions of special categories of cargo in economic systems. *Journal of Interdisciplinary Research*. 2023. Vol. 13 Ad Alta, Iss. 2. Special XXXVII. P. 131–134. URL: https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130237/papers/A_21.pdf (Web of Science). (0,78 друк. арк.). *Особистий внесок*: систематизовано чинники економічного забезпечення мультимодальних транспортних перевезень (0,13 друк. арк.).

9. Smerichevskiy S., Kryvoviazuk I., Raicheva L. Economic consequences of financial stability violation of world automotive corporations. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2018. Vol. 4, No. 2. P. 229–234. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2018-4-2-229-234> (0,66 друк. арк.). *Особистий внесок*: запропоновано економічні механізми забезпечення стабільності функціонування підприємств автомобільного транспорту (0,22 друк. арк.).

10. Райчева Л. І. Системний підхід до формування інноваційної стратегії підприємства. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. 6 (74), Ч. 2. С. 124–129. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-6-41> (0,52 друк. арк.).

11. Шапошников К. С., Райчева Л. І. Загальні особливості розвитку регіонального інформаційного менеджменту. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 39, Ч. 2. С. 52–56. (0,54 друк. арк.). *Особистий внесок*: запропоновано шляхи підвищення ефективності регіонального інформаційного менеджменту в системі управління соціально-економічним розвитком регіону (0,27 друк. арк.).

12. Райчева Л. І. Концептуальні положення структурної модернізації економічних систем: сутність та трактування. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2022. № 1 (77). С. 16–23. DOI: <https://doi.org/10.33271/ebdut/77.016> (0,61 друк. арк.).

13. Смерічевський С. Ф., Михальченко О. А., Райчева Л. І. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76> (0,72 друк. арк.). *Особистий внесок*: визначено мету і сформовано механізми модернізації транспортного комплексу України (0,24 друк. арк.).

14. Смерічевський С. Ф., Михальченко О. А., Райчева Л. І. Структурна політика відтворення в транспортному комплексі України та інноваційно-інвестиційні механізми її реалізації. *Економіка та держава*. 2022. № 7. С. 16–21. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2022.7.16> (0,93 друк. арк.). *Особистий внесок*: проведено статистично-правовий аналіз здійснення капітальних інвестицій у транспортному комплексі України (0,31 друк. арк.).

15. Райчева Л. І. Державне регулювання діяльності морських портів у системі економічної безпеки України. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2022.

- № 3. С. 162–170. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-3-25> (1,05 друк. арк.).
16. Райчева Л. І. Економічні стратегії розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту. *Економіка і регіон*. 2022. № 4 (87). С. 44–51. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4\(87\).2781](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4(87).2781) (0,94 друк. арк.).
17. Райчева Л. І. Євроінтеграційний інституціональний вектор економічного розвитку водного транспорту. *Підприємництво та інновації*. 2023. Вип. 26. С. 19–23. DOI: [https://doi.org/10.32782/2415-3583/26.3_\(0,73](https://doi.org/10.32782/2415-3583/26.3_(0,73) друк. арк.).
18. Михальченко О. А., Райчева Л. І. Державно-приватне партнерство як стратегічний інструмент розвитку транспортного комплексу України. *Вісник УжНУ. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2023. Вип. 43. С. 51–57 (0,96 друк. арк.). DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2023-46-9>. *Особистий внесок*: розроблено стратегічні інструменти розвитку транспортного комплексу України (0,48 друк. арк.).
19. Михальченко О. А., Райчева Л. І. Інституціональні трансформації транспортного комплексу України в умовах воєнного стану та стратегії його інноваційного відновлення. *Український економічний часопис*. 2023. Вип. 2. С. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2023-2-10> (0,98 друк. арк.). *Особистий внесок*: розроблено стратегії інноваційного розвитку транспортного комплексу України (0,49 друк. арк.).
20. Райчева Л. І. Проблеми державного регулювання і стратегічного розвитку трубопровідного транспорту України та шляхи їх вирішення. *Економічний простір*. 2023. № 185. С. 136–141. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/185-24> (1,2 друк. арк.).
21. Райчева Л. І. Економічний потенціал трубопровідного транспорту України та перспективи його зростання на основі модернізації активів та управління. *Економіка та суспільство*. 2023. № 53. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-95> (0,89 друк. арк.).
22. Михальченко О. А., Райчева Л. І. Кредитне забезпечення розвитку підприємств транспортного комплексу національної економіки та його галузева диференціація. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023. № 8. С. 108–112. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2023.8.24>. (0,54 друк. арк.). *Особистий внесок*: окреслено шляхи вдосконалення кредитного забезпечення розвитку підприємств транспортного комплексу національної економіки (0,27 друк. арк.).
23. Райчева Л. І. Розвиток інститутів залізничного транспорту у контексті структуризації і модернізації національної економіки. *Науково-виробничий журнал «Бізнес-навігатор»*. 2024. Вип. 1 (74). С. 46–51. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.74-7> (0,67 друк. арк.).
24. Райчева Л. І. Проблеми і перспективи реструктуризації транспортного комплексу національної економіки. *Київський економічний науковий журнал*. 2024. № 4. С. 202–206. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2024-4-28> (0,56 друк. арк.).
25. Райчева Л. І. Реформування транспортного комплексу України в системі демонополізації національної економіки. *Вісник Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. Серія: Економіка*. 2024. Т. 29. Вип. 1 (99). С. 12–16. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/1-99-2> (0,75 друк. арк.).

26. Райчева Л. І. Громадський транспорт: організаційно-економічні і соціальні засади функціонування. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2024. Вип. 1 (94). С. 33–39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2024-1-5> (0,77 друк. арк.).

27. Райчева Л. І. Автомобільний та громадський транспорт у категоріях інфраструктури, конкуренції, структурного розвитку. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-51> (0,78 друк. арк.).

Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

28. Смерічевський С. Ф. Райчева Л. І. Інноваційно-інвестиційні аспекти розвитку підприємств транспортного комплексу. *Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики* : зб. матеріалів XI Міжн. наук.-практ. конф. (Одеса, 9–10 верес. 2022 р.). ОНЕУ, 2022. С. 103–104 (0,14 друк. арк.). *Особистий внесок*: запропоновано шляхи розвитку підприємств транспортного комплексу на основі інновацій та інвестицій (0,07 друк. арк.).

29. Райчева Л. І. Особливості діяльності транспортного комплексу України в умовах воєнної економіки. *Фінанси, облік та оподаткування: теорія і практика* : матеріали XIII Міжн. наук.-практ. конф. (Київ, 24 листоп. 2022 р.). Київ : НАУ, 2022. С. 137–138 (0,14 друк. арк.).

30. Райчева Л. І. Євроінтеграційні стратегії економічного розвитку водного транспорту України. *Бізнес-аналітика: моделі, інструменти та технології* : матеріали IV Міжн. наук.-практ. конф. (Київ, 1–3 берез. 2023 р.). Київ : НАУ, 2023. С. 295–296 (0,14 друк. арк.).

31. Райчева Л. І. Економічні стратегії інституціональних трансформацій автомобільного транспорту: сьогодення і перспективи. *Автомобільний транспорт та інфраструктура* : зб. тез та доповідей VI Міжн. наук.-практ. конф. (Київ, 19–23 квіт. 2023 р.). Київ : НУБіП, 2023. С. 221–222 (0,16 друк. арк.).

32. Райчева Л. І. Підприємництво на залізничному транспорті: сучасний стан та стратегії реструктуризації в поствоєнний період. *Підприємництво та торгівля: сучасний стан і перспективи розвитку* : матеріали III Міжн. наук.-практ. конф. (Луцьк, 18–19 трав. 2023 р.). Луцьк : ВІП ЛНТУ, 2023. С. 56–59 (0,18 друк. арк.).

33. Райчева Л. І. Модернізаційні стратегії розвитку трубопровідного транспорту України. *Фінанси, облік та оподаткування: теорія і практика* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 23 листоп. 2023 р.). Київ : НАУ, 2023. С. 158–159 (0,14 друк. арк.).

34. Райчева Л. І. Особливості економіки природно-монопольних сегментів транспортного комплексу України. *Міжнародне економічне співробітництво: аналіз стану, реалії і проблеми* : матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (Ужгород, 23–24 лют. 2024 р.). Львів-Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 77–79 (0,19 друк. арк.).

35. Райчева Л. І. Реструктуризація як інструмент підвищення ефективності транспортного комплексу України. *Сучасні тенденції та перспективи розвитку економіки, фінансів, обліку та права* : зб. тез доп. Міжн. наук.-практ. конф. (Кременчук, 21 лют. 2024 р.). Кременчук : ЦФЕНД, 2024. С. 10–11 (0,19 друк. арк.).