

# ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 330.59:656.078

## РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В НАЦІОНАЛЬНОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ ЯКОСТІ ЖИТТЯ

© 2015 БЕРВЕНО О. В.

УДК 330.59:656.078

Бервено О. В.

### Роль транспортної системи в національному менеджменті якості життя

Метою статті є аналіз перспектив розвитку транспортної системи України як важеля національного економічного розвитку, що спроможний забезпечувати стійку якість життя населення та пошук механізмів їх активізації в національному розвитку. Транспорт є однією з провідних галузей матеріального виробництва, він бере участь у формуванні галузевої структури національного виробництва, в розміщенні виробничих потужностей і формуванні цін. Через економічні канали транспортна галузь впливає на всі показники якості життя, створюючи переваги економічного зростання регіону та країни, розвиваючи національну інфраструктуру. Транспортна галузь виконує комплекс услуг щодо поліпшення якості життя населення: надання доступу всім членам суспільства до соціально-економічної інфраструктури через підвищення ступеня транспортної доступності, підвищення мобільності трудових ресурсів, підвищення доступності будь-яких об'єктів, спрощення виконання багатьох життєво-необхідних процесів та розширення можливості соціальної взаємодії. Від якості функціонування та розлагодженості транспортної системи залежить якість формування соціального середовища. Більш висока мобільність та економія часу як найважливішого ресурсу сучасності створюють більш широкі можливості для людського розвитку. Але транспортна система також підвищує ризиковість і небезпечність існування людини через погіршення екологічної ситуації, техногенності та аварійності. До потенціалу транспортної системи України, який за вірних управлінських рішень може бути реалізовано в конкурентні переваги країни, слід віднести вигідне географічне положення. Для того щоб надати розвитку транспорту динамічного характеру, необхідно технологічне і технічне оновлення галузі поєднати з удосконаленням системи державного регулювання на основі формування інноваційної стратегії розвитку транспорту. Саме такий підхід не лише дозволить вирішити низку внутрішніх проблем, а й прискорить розвиток транзитного потенціалу та інтеграцію національної транспортної системи у світову транспортну систему. Національна транспортна стратегія повинна виокремити і ранжувати першочергові модернізаційні заходи, надаючи пріоритети соціально значущим, тим, які забезпечують якість життя населення.

**Ключові слова:** якість життя, транспортна система, транспортна інфраструктура, потенціал розвитку, менеджмент якості

**Бібл.:** 13.

**Бервено Оксана Володимирівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра менеджменту, Харківський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету (пров. Отакара Яроша, 8, Харків, 61045, Україна)

**Email:** oksanaberveno@mail.ru

УДК 330.59:656.078

UDC 330.59:656.078

### Бервено О. В. Роль транспортной системы в национальном менеджменте качества жизни

### Berveno O. V. The Role of the Transport System in the National Management of Life Quality

Целью статьи является анализ перспектив развития транспортной системы Украины как рычага национального экономического развития, способного обеспечивать устойчивое качество жизни населения, и поиск механизмов их активизации в национальном развитии. Транспорт является одной из ведущих отраслей материального производства, он участвует в формировании его отраслевой структуры, в размещении производственных мощностей и формировании цен. Через экономические каналы транспортная отрасль влияет на все показатели качества жизни, создавая преимущества экономического роста региона и страны, развивая национальную инфраструктуру. Транспортная отрасль выполняет комплекс услуг по улучшению качества жизни населения: предоставление доступа всем членам общества к социально-экономической инфраструктуре через повышение степени транспортной доступности, повышение мобильности трудовых ресурсов, повышение доступности любых объектов, упрощение выполнения многих жизненно необходимых процессов и расширение возможности социального взаимодействия. От качества функционирования и развитости транспортной системы зависит качество формирования социальной среды. Более высокая мобильность и экономия времени как важнейшего ресурса современности создают более широкие возможности для человеческого развития. Но транспортная система также повышает рискованность и опасность существова-

The aim of the article is to analyze the development prospects of transport system in Ukraine as a lever for national economic development capable of providing a sustainable quality of life and to search for mechanisms of their activation in national development. Transport is one of the leading sectors of material production, it participates in the formation of its branch structure, placement of production capacity and price formation. Through the economic channels the transport industry affects all indicators of life quality creating benefits for economic growth of the region and the country, developing national infrastructure. The transport industry performs a range of services to improve the life quality of the population: providing access to all members of society to socio-economic infrastructure by increasing the degree of transport accessibility, increasing labor force mobility, increasing availability of any objects, simplifying the implementation of many vital processes and expanding opportunities for social interaction. The quality of the social environment formation depends on the operation quality and development level of the transport system. A higher mobility and saving of time as the most important resource of modern time create more opportunities for human development. But the transport system also increases the risk level and risk of human existence because of environmental degradation, technogenicity and increasing accident rates. The potential of the transport system development in Ukraine, which, provided the right management decisions, can be implemented as a competitive advantage, should include a favorable

ния человека из-за ухудшения экологической ситуации, техногенности и аварийности. К потенциалу транспортной системы Украины, который при правильных управленческих решениях может быть реализован в конкурентные преимущества, следует отнести выгодное географическое положение. Для того чтобы придать развитию транспорта динамический характер, необходимо технологическое и техническое обновление отрасли совместить с совершенствованием системы государственного регулирования на основе формирования инновационной стратегии развития транспорта. Именно такой подход не только позволит решить ряд внутренних проблем, но и ускорит развитие транзитного потенциала и интеграции национальной транспортной системы в мировую транспортную систему. Национальная транспортная стратегия должна выделить и ранжировать первоочередные модернизационные мероприятия, предоставляя приоритеты социально значимым, тем, которые обеспечивают качество жизни населения.

**Ключевые слова:** качество жизни, транспортная система, транспортная инфраструктура, потенциал развития, менеджмент качества

**Библ.:** 13.

**Бервено Оксана Владимировна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент, кафедра менеджмента, Харьковский торгово-экономический институт Киевского национального торгово-экономического университета (пер. Отакара Яроша, 8, Харьков, 61045, Украина)

**Email:** oksanaberveno@mail.ru

geographical position. In order to give the transport development a dynamic nature, it is necessary to combine technological and technical renewal of the industry with the improvement of the state regulation system on the basis of forming innovative transport strategies. It is this approach that not only will allow solving a number of internal problems but also accelerate the development of transit potential and integration of the national transport system into the global transport system. The national transport strategy should identify and rank the primary modernization measures giving priority to socially significant ones, those providing quality of life.

**Keywords:** quality of life, transport system, transport infrastructure, development potential, management of quality

**Bibl.:** 13.

**Berveno Oksana V.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Management, Kharkiv Institute of Trade and Economics of Kiev National University of Trade and Economics (prov. Otakara Yarosha, 8, Kharkiv, 61045, Ukraine)

**Email:** oksanaberveno@mail.ru

**Вступ.** Наявність розвинутої транспортної системи є однією з найважливіших умов функціонування та розвитку національної економіки. Рівень розвитку транспортної системи держави – це одна із найважливіших ознак її технологічного та інноваційного прогресу. В умовах глобалізації світової економіки та активізації міжнародних господарських зв'язків роль транспортної системи ще більше актуалізується. Вона стає не лише чинником економічного зростання та створення конкурентних переваг для національних економік, а й формування високої якості життя населення країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України в контексті розвитку процесів глобалізації та розширення міжнародних економічних зв'язків висвітлено у працях українських дослідників: Т. Блудової, В. Вінникова, О. Котлубая, Ю. Пащенко, К. Плужнікова, Ю. Цветова та ін. Проблеми управління та забезпечення інноваційного розвитку транспортної системи України розглядають у своїх дослідженнях такі науковці: Є. Балака, Є. Вікулова, О. Дейнека, В. Дикань, І. Маркова, А. Позднякова, О. Прокопенко, О. Пшенична, І. Токмакова та ін.

**Постановка проблеми.** Однак, враховуючи ситуацію суттєвого розриву між потенційними можливостями транспортної галузі та її реальним станом, дослідження тенденцій та інструментів розвитку транспортної системи України потребують подальшого поглиблення. Особливої уваги потребують проблеми впливу стану і перспектив розвитку транспорту на якість життя.

**Метою статті** є аналіз перспектив розвитку транспортної системи України як важеля національного економічного розвитку, що спроможний забезпечувати стійку

якість життя населення та пошук механізмів їх активізації у національному розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Потреба у високо-розвинутої транспортній системі як базисі ефективного розвитку країни актуалізується в умовах глобалізації. Зупинимося на основних напрямках впливу транспортної системи на економічний розвиток та якість життя. Перш за все, слід зауважити, що вплив транспорту на економічний розвиток опосередковано завжди відбивається на якості життя населення. Транспорт є однією з провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями національного господарства. «Він впливає на розвиток господарства, – наголошують О. Маковоз і А. Глазкова, – і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів» [1, с. 52].

Транспорт також бере участь у формуванні галузевої структури національного виробництва, в розміщенні виробничих потужностей і формуванні цін. Розвиток транспорту інтенсифікує обмін товарами між окремими територіями, регіонами та країнами, таким чином забезпечуючи зростання зовнішньої торгівлі і поглиблення інтеграції країни у світове господарство. «Сьогодні, – зазначає А. Емірова, – світова спільнота інтенсивно формує єдиний транспортний комплекс, використовуючи просторове розташування і ресурсний потенціал держав і забезпечуючи при цьому їх інтегральне обслуговування» [2].

Саме транспорт забезпечує якісний рух товарних потоків у світовій економічній системі, це слугує формуванню єдиної мережі транспортних маршрутів і поглибленню інтеграційних процесів на міжрегіональному, міждержавно-

му та глобальному рівнях. Розвинена транспортна система є запорукою високого рівня розвитку регіону та країни, саме вона виконує містоутворюючу та інтенсифікуючу виробництво функції. Тому інвестиції у транспортну галузь, розвиток транспортної інфраструктури є інвестиціями в економічний розвиток. Таким чином, транспортна система впливає на якісні показники всього національного господарства. Розвиток транспортної системи є також одним із головних індикаторів якості життя. Через економічні канали транспортна галузь впливає на всі показники якості життя, створюючи переваги економічного зростання регіону чи країни та розвиваючи національну інфраструктуру. «На сьогодні в Україні, – як зазначають М. Макаренко і О. Слободян, – транспорт як інфраструктура економіки є специфічною галуззю економіки України, яка бере участь у єдиному виробничо-технологічному процесі виробництва продукції різних галузей господарства, що впливає на рівень транспортних витрат у країні і на загальну ефективність виробництва. Оскільки транспортна сфера завжди пов'язується із загальним розвитком продуктивних сил, то вона розглядається як одна з найважливіших складових інфраструктури економіки в цілому» [3, с. 11]. В багатьох країнах істотна частка в загальній вартості валового внутрішнього продукту належить саме транспортній складовій.

Безпосередньо транспортна галузь також виконує комплекс услуг щодо поліпшення якості життя населення. Це, перш за все, надання доступу всім членам суспільства до соціально-економічної інфраструктури через підвищення ступеня транспортної доступності. Це підвищення мобільності трудових ресурсів (зміна місць праці, нові можливості працевлаштування) та всіх членів суспільства у вільний час (переміщення туристів у регіони рекреації), підвищення доступності будь-яких об'єктів, спрощення виконання багатьох життєво необхідних процесів та розширення можливості соціальної взаємодії. Від якості функціонування та розлагодженості транспортної системи залежить якість формування соціального середовища. Більш висока мобільність та економія часу як найважливішого ресурсу сучасності створюють більш широкі можливості для людського розвитку й підвищення продуктивності трудового потенціалу. Важливу роль транспортна система відіграє у формуванні мобільності освіти та культури. Це не лише можливість долучення до кращих освітніх закладів людей, що проживають у різних регіонах, це також прискорення кругообігу знань через формування міжрегіональних та міжнародних освітніх програм, залучення спеціалістів, поширення наукової літератури, зразків культури тощо.

Серед економічних факторів також слід зазначити вплив транспортної галузі на динаміку національних цін та розподіл національного доходу, на заробітну плату та умови працевлаштування. Саме ця галузь є однією з вагомих на ринку праці, тому умови праці й оплата праці зайнятих у транспортній галузі мають вплив на формування усереднених національних показників. Розвиток послуг пасажирського транспорту є позитивним фактором покращення якості життя, але не завжди транспорт впливає на якість життя лише позитивно. Мабуть, самим вагомим негативним внеском в умови існування людини є його еко-

логічна небезпека. Транспорт створює небезпеку життю та здоров'ю людини не лише через екологічні фактори, а й через свої технічні характеристики, експлуатаційні умови тощо. Аварійність та небезпечність транспорту додають додаткової ризиковості життєдіяльності людини. Серед негативних факторів окремо можна виділити транспортні проблеми у містах: шуми, виникнення пробок та заторів, обмежену кількість паркувальних місць і стоянок для індивідуальних транспортних засобів [4, с. 88].

Безпосередньо на якість життя транспортна система впливає через якість транспортної інфраструктури і якість транспортних послуг. Транспорт є не тільки важливою частиною національної інфраструктури, він створює власну інфраструктуру, що стає вихідною умовою його розвитку. Транспортна інфраструктура це не лише споруди та різні комунікації, а й самі процеси (техніко-технологічний, організаційно-економічний, соціальний та ін.), що пов'язують усі елементи інфраструктури. Розвинена транспортна інфраструктура забезпечує якість транспортних послуг. Саме якість транспортних послуг створює передумови покращення якості життя населення. До транспортних послуг Л. Бичікова відносить: безпосередньо перевезення пасажирів і вантажів; вантажно-розвантажувальні роботи; зберігання вантажів на складах станцій; обслуговування і підготовку рухомого складу до перевезень; надання засобів перевезення в оренду або напрокат; інші послуги [5, с. 34–35]. Це також експедиційні, супровідні, маркетингові, комунікаційні послуги та послуги страхування.

Транспортні послуги націлені на задоволення потреб населення, для якого важливими характеристиками є їхня ціна і якість. «Товар, вантаж, – підкреслює Л. Бичікова, – не просто повинен дійти до одержувача, він не просто повинен знаходитися в дорозі мінімальний час, але і всі процеси оформлення і переоформлення перевезення повинні бути максимально зручні і також не бути тривалими. А це вимагає застосування всіх новітніх технологій виконання робіт, яким-небудь чином пов'язаних з перевезеннями» [5, с. 34–35].

До потенціалу транспортної системи України, який за вірних управлінських рішень може бути реалізовано в конкурентні переваги країни, насамперед слід віднести вигідне географічне положення на стику європейського та азійського континентів, що забезпечує її міжнародне значення. Ця перевага реалізується завдяки навантаженню транспортних коридорів, що проходять через Україну. Транспортні коридори на сьогодні є найважливішим елементом регіональних та світових транспортних систем. Експерти пропонують таке визначення міжнародного транспортного коридору (МТК): «це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад та стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють в даному напрямку, а також сукупність технологічних, організаційних і правових умов здійснення цих перевезень» [2].

«В умовах розширення міжнародного співробітництва та поглиблення інтеграційних процесів формування міжнародних транспортних коридорів (МТК) нале-

жить провідна роль у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків» [6, с. 120]. Міжнародні транспортні коридори спонукають не тільки до створення єдиної міжнародної транспортної інфраструктури, але й узгодження технічних параметрів і застосування сумісних технологій перевезень у національних транспортних системах, що створює їхній інтеграційний потенціал.

Як зазначає С. Тхор, для формування в Україні сучасної системи транспортних комунікацій мають місце всі необхідні передумови: «наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли провідну експертизу і готові до реалізації; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій» [7, с. 54–55].

Задля того, щоб транспортна система якісно виконувала свої функції, надавала якісні послуги, слугувала важелем економічного розвитку країни, необхідно вирішити низку взаємопов'язаних проблем та протиріч, які є причинами відхилення та відставання її розвитку. До головних проблем розвитку національної транспортної системи можна віднести:

- загрозу можливої втрати міжнародних вантажопотоків через низку ефективності транспортної інфраструктури (невідповідність її технічного рівня сучасним і перспективним вимогам) та політичну нестабільність;
- територіальні та структурні невідповідності у процесі розвитку транспортної інфраструктури, що здебільшого породжуються низькою координацією та обмеженістю повноважень у регіональних органах влади на управління транспортним комплексом регіону, що призводить до зниження ефективності використання транспорту;
- недосконалість нормативно-правової бази регулювання транспортної галузі, що, у свою чергу, породжує неефективність механізмів стимулювання інвестицій на розвиток транспорту та відставання у реалізації програм його розвитку;
- низька ефективність і недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення (невідповідність співвідношення ціна-якість), безупинне старіння основних фондів.

Все вищезазначене – лише фундамент, на якому нагромаджується велика низка інших проблем розвитку транспортної галузі. Старіння основних фондів, їх відставання від сучасних технічних і технологічних вимог призводять до зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту як на світових ринках перевезень, так і на внутрішньому ринку. Недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг ще більше мінімізує доходостворюючу функцію транспорту, що суттєво стримує його розвиток. Низький рівень інформатизації транспортної галузі, її відставання від технічного та технологічного рівнів розвитку інших галузей економіки

пов'язано, з нашої точки зору, з політикою отримання доходів від транспорту «без зайвих вкладень». Причому під «зайвими», як на рівні окремих підприємств, так і на державному рівні, часто вважаються всі витрати, крім українських необхідних. Тобто замість заміни застарілого обладнання – його черговий ремонт, замість якісного дорожнього покриття – латання дірок тощо. Низький технічний стан транспортних засобів породжує додаткові проблеми: підвищення рівня небезпеки перевезень, високий рівень екологічного навантаження на оточуюче середовище, відставання транспортних технологій від виробничих, торговельних та ін., внутрішнє відставання технологій окремих видів транспорту.

Саме налагодження тісного взаємозв'язку між усіма видами транспорту, їхній рівномірний розвиток є підставою для формування єдиної національної транспортної системи. «Окремі види транспорту, – зазначає О. Палант, – не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію із забезпечення народногосподарського комплексу вантажними та пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні зв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім народногосподарським комплексом країни» [8].

В Україні функціонує розгалужена мережа всіх видів транспорту: залізничного, автомобільного, морського, річкового, повітряного, трубопровідного. Кожний із них має свій потенціал розвитку і одночасно свої проблеми та перешкоди. Найбільше значення для розвитку національної економіки України мають саме наземні види транспорту. Залізнична галузь України здійснює понад 80 % вантажоперевезень і понад 40 % пасажироперевезень [9, с. 80]. Залізничний транспорт України займає четверте місце у світі по довжині шляхів (23 тис. км) та обсягу вантажообігу [8]. Тому залізничний транспорт має особливе значення для розвитку соціальної інфраструктури та всього національного господарства. Однак використання транзитного потенціалу української залізниці стикається з вагомими труднощами, перш за все пов'язаними з невідповідністю ширини української залізничної колії (1524 мм) європейським стандартам (1435 мм). Ця проблема поряд із відсутністю швидкісних залізничних магістралей суттєво послаблює конкурентні позиції Укрзалізниці попри вигідне географічне положення. «Найбільш прийнятною для України, – як вірно зазначає В. Третяк, – розвитку залізничного транспорту країни та його соціальної інфраструктури може бути комбінована модель «відкритих інновацій», яка містить у собі як нові, так і відомі механізми управління національним розвитком, що мають особливу актуальність для національної економіки» [9, с. 79]. Погоджуючись із автором, ми вважаємо шлях технічних, технологічних і управлінських інновацій безальтернативним шляхом розвитку транспортної галузі.

Автомобільний транспорт є найбільш поширеним індивідуальним засобом пересування людей. Він відрізняється швидкістю та маневреністю, слугує ефективним засобом доставки невеликих партій товарів. Наявність розгалуженої автомобільної мережі відбивається на швидкості перевезень, якості та ціні самих перевезень та перевезеної

продукції. Надійність автомобільного транспорту, його безпечність багато в чому залежить від якості дорожнього покриття. Автомобільні дороги України суттєво відстають від міжнародних стандартів. Для ефективного включення автомобільних доріг країни в міжнародну транспортну систему необхідно модернізувати інфраструктуру автотранспорту: покращити технічне обслуговування дорожньої мережі, забезпечити високу якість дорожнього покриття, що зменшить кількість небезпечних ситуацій та підвищить швидкість пересування. Це є складним завданням не лише розвитку транспортної галузі, а й інфраструктурного забезпечення потреб економіки та якості життя людини. Але, як зазначає О. Палант, «щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати та модернізувати майже 200 тис. км автошляхів» [8]. На сьогодні маршрутна мережа єднає Україну з 23 іноземними країнами [10], що підтверджує наявність великого потенціалу для розвитку автотранспортної мережі.

Повітряний та морський транспорт мають дуже важливе значення в становленні та розвитку міжнародних торгових відносин. Особливу роль в міжнародній торгівлі та транзиті відіграє саме морські торговельні шляхи, тому в портових місцях концентрується великий торговельний та транзитний потенціал. Але основні фонди повітряного і морського транспорту також є дуже зношеними і потребують реінновації. Причому слід наголосити, що заміна старого обладнання має відбуватися на нове, створене національним виробництвом. Не все устаткування може бути замінено на якісне національне: виробництва автобусів в Україні немає, проте є українські літаки, які можуть якісно замінити старі імпортні.

Транспортний комплекс потребує єдиного стратегічного центру, який виробляє державну транспортну політику та стратегію, спрямовану на створення якісних ринку транспортних послуг та національної транспортної інфраструктури. Саме такий погляд на транспортну систему дозволяє здійснити перехід від автономного функціонування окремих її секторів до концептуально єдиної стратегічної моделі їх розвитку. Але така стратегія має враховувати регіональні особливості та потреби, надавати регіональним органам влади та суб'єктам господарювання транспортної галузі самостійності в рамках національної транспортної стратегії впроваджувати інновації.

Формування транспортної інфраструктури, що забезпечить не тільки внутрішні потреби країни, але й буде відповідати міжнародним вимогам, передбачає вирішення таких завдань: створення ефективної мережі транспортних комунікацій, оновлення та модернізація парку транспортних засобів; розвиток транспортної логістики та вдосконалення інфраструктури у ключових пунктах безпосередньої взаємодії різних видів транспорту; розробка та впровадження механізмів державного регулювання ринку приватних перевезень [11, с. 65].

Розвинена транспортна інфраструктура відповідає не лише запитам економіки, а й потребам населення. Основним підходом до розвитку транспортної галузі є системний підхід, який передбачає погоджений розвиток усіх видів транспорту як взаємопов'язаних елементів єдиної транспортної системи країни, поліпшення їхньої взаємодії з ін-

шими галузями народного господарства. Системний підхід також передбачає оновлення всієї інституційної структури транспортної галузі. Інституційні зміни перш за все мають стосуватися всебічної підтримки інноваційної діяльності задля формування інноваційного спрямування розвитку транспортної системи.

Досягти вищеперелічених завдань можливо тільки при визначенні пріоритетних напрямів державної політики щодо транспорту. Такими першочерговими напрямками мають бути розробка і запровадження перспективних програм розвитку галузі, реалізація прийнятих довгострокових державних цільових економічних програм, коректування всіх програм та стратегій відповідно з новими вимогами часу і національними пріоритетами розвитку. «Аналіз діючої системи управління транспортним комплексом, – вважає С. Тхор, – дає підстави стверджувати про наявність значних резервів щодо її удосконалення» [7, с. 54]. Показником, що характеризує ставлення держави до розвитку транспортної системи, на наш погляд, є відсоток капітальних вкладень у розвиток цієї галузі до загального обсягу капітальних вкладень у народне господарство. Так, за часи радянської влади виділялося залежно від стратегічних цілей держави від 10 % до 20 % із загального обсягу капітальних вкладень в економіку народного господарства [12, с. 218]. Бюджетне фінансування програм модернізації і будівництва об'єктів інфраструктури у 2009 році було на рівні трохи більше 1 % ВВП, «що складає 30 % середнього рівня інфраструктурних видатків в інших країнах», робить висновки Ф. Булгакова [13, с. 159]. На сьогодні ситуація не виправилась: фінансування транспортної галузі не відповідає не тільки модернізаційним потребам галузі, але навіть вимогам підтримки її задовільного стану, що призводить до безупинного старіння основних фондів. У залізничному транспорті знос складає 85 % [13, с. 159].

Як вже зазначалося, перехід транспортної системи на якісно новий рівень функціонування передбачає формування ефективної стратегії її розвитку, яка націлена на задоволення життєво важливих потреб країни. Транспортна стратегія має національне значення саме тому, що ефективне функціонування транспортного комплексу є необхідною умовою сталого національного економічного розвитку та підвищення якості життя населення.

Виділяють такі основні фактори, що визначають перспективний розвиток галузей транспортного комплексу країни: проведення інституційних перетворень; розвиток транспортної інфраструктури; створення реального ринку транспортних послуг та конкуренції; забезпеченість засобами правового регулювання; раціональність проведеної інвестиційної політики; ступінь інтегрованості у світову транспортну систему і використання транзитного потенціалу; ефективність проведених заходів із охорони навколишнього середовища і забезпечення безпеки транспортування вантажів і пасажирів; забезпеченість сучасними технологіями та засобами зв'язку [11, с. 65].

Для того щоб надати розвитку транспорту динамічного характеру, необхідно технологічне і технічне оновлення галузі поєднати з удосконаленням системи державного регулювання на основі формування інноваційної стратегії

розвитку транспорту. Саме такий підхід, на нашу думку, не лише дозволить вирішити низку внутрішніх проблем, а й прискорить розвиток транзитного потенціалу та інтеграцію національної транспортної системи у світову транспортну систему.

Саме інноваційні методи та підходи до вирішення проблем транспортної сфери дозволяють досягти поставлених завдань у стислі терміни. Серед завдань, які необхідно вирішувати інноваційними методами, є підвищення безпечності транспортного процесу, охорона навколишнього середовища та підвищення якості життя населення за рахунок новітніх транспортних послуг. Це означає посилення соціальної, інноваційної, екологічної спрямованості у розвитку транспортної галузі.

Для транспортної системи України необхідно стимулювання поетапного підвищення якості транспортних послуг, інтеграції технологій транспортного обслуговування, підвищення конкурентоспроможності як перевізників, так і операторів транспортних послуг. Зміни в технології транспортних процесів приведуть до більшої цінової доступності транспортних послуг. Орієнтованість сучасних модернізаційних процесів на якість звужує альтернативність розвитку. Саме через підвищення якості транспортних послуг можливо досягти розширення масштабів діяльності та підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи. «Важливою умовою формування високоякісних транспортних послуг, – як зазначають Г. Фоменко і К. Сабітова, – є визначення норм, параметрів і стандартів якості. Для їх реалізації необхідна розробка високоефективних технологій, стимулювання їх створення, відпрацювання та виконання» [4, с. 92].

Високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпечності перевезення пасажирів, вартості та якості послуг потребують розвитку менеджменту якості в управлінні розвитком транспортної системи. Забезпечення якості на основі стандартизації, метрології, сертифікації та постійного контролю мають надати необхідного спрямування розвитку транспорту в Україні. Започаткуванням дій у цьому напрямі є прийняття Україною національного стандарту менеджменту якості ДСТУ ISO 9001:2009, який є офіційним перекладом міжнародного стандарту ISO 9001:2008. Організаційно-управлінські структури інноваційних компаній доводять, що простір, час, ресурсна та фінансова обмеженість вже не є перешкодою для ефективного менеджменту якості.

**Висновки.** Модернізація транспортної інфраструктури має базуватися на розвитку сектора інтелектуальних послуг (логістика, консалтинг, інжиніринг, проектний менеджмент). Це надасть переваги та інтенсифікує пошук інноваційної моделі модернізації транспортної системи України, яка б забезпечила потреби економіки, міжнародного транзиту та підвищення якості життя населення. Досягнення довгострокових конкурентних переваг неможливо без інституційних і технологічних змін у транспортному комплексі. Для забезпечення ефективності змін, їх узгодження, мотивації та координації як головних інструментів механізму інституційних змін необхідно формування нової управлінської парадигми, яка б базувалась на інноваційній стратегії розвитку та інноваціях менеджменту. На

цій основі необхідно формувати національну транспортну стратегію, яка б поєднувала стратегічне планування і гнучке бюджетування в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів із інноваційним розвитком (технічні та технологічні інновації, інновації менеджменту, інновації у фінансуванні). Національна транспортна стратегія повинна виокремити і ранжувати першочергові модернізаційні заходи, надаючи пріоритети соціально значущим, тим, які забезпечують якість життя населення.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Маковоз О. В. Основні аспекти розвитку транспортної систем України / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 50–52.
2. Эмирова А. Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2014. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11160.pdf](http://economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11160.pdf)
3. Макаренко М. В. Сутність транспортної інфраструктури та її місце у ринкових відносинах / М. В. Макаренко, О. А. Слободян // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Ч. 1, вип. 21–22. – С. 6–12.
4. Фоменко Г. Р. Развитие транспортной системы в городах / Г. Р. Фоменко, К. Р. Сабитова // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2014. – № 2. – С. 88–96.
5. Бичикова Л. А. Тенденції розвитку сфери транспортних послуг / Л. А. Бичикова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2011. – Т. 2, № 6. – С. 33–37.
6. Яковенко В. Г. Обґрунтування необхідності розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні / В. Г. Яковенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – С. 118–121.
7. Тхор С. О. Перспективи розвитку транспортного комплексу України / С. О. Тхор // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 1. – С. 54–56.
8. Палант О. Ю. Детермінанти розвитку транспортної системи України / О. Ю. Палант // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [journals.urau.ua/index.php/2225-6407/article/.../21834](http://journals.urau.ua/index.php/2225-6407/article/.../21834)
9. Третяк В. П. Управління розвитком соціальної інфраструктури України в умовах глобалізації : монографія / В. П. Третяк. – Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – 317 с.
10. Сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://new.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
11. Ахметова Ш. Д. Современное состояние транспортной системы / Ш. Д. Ахметова, К. Д. Ахметов // Индустриально-инновационное развитие транспорта, транспортной техники и машиностроения : Труды междунар. науч.-практ. конференции. – 2013. – С. 64–66.
12. Эмирова А. Е. Исторические аспекты интеграции транспортных систем / А. Е. Эмирова // Экономика и менеджмент на транспорте : сб. науч. трудов. – 2011. – Вып. 8. – С. 216–221.
13. Булгакова Ф. С. Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України / Ф. С. Булгакова // Науковий вісник. Фінанси, банки, інвестиції. – 2013. – № 2. – С. 158–160.

## REFERENCES

- Akhmetova, Sh. D., and Akhmetov, K. D. "Sovremennoe sostoyanie transportnoy sistemy" [The current state of the transport system]. *Industrialno-innovatsionnoe razvitiye transporta, transportnoy tekhniki i mashinostroeniya*, 2013. 64-66.
- Bychikova, L. A. "Tendentsii rozvytku sfery transportnykh posluh" [Trends in the development of transport services]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky* vol. 2, no. 6 (2011): 33-37.
- Bulhakova, F. S. "Analiz transportnoi systemy v suchasnomu natsionalnomu hospodarstvi Ukrainy" [Analysis of modern transport system in the national economy of Ukraine]. *Naukovyi visnyk. Finansy, banky, investytsii*, no. 2 (2013): 158-160.
- Emirova, A. E. "Transformatsiya transportnykh sistem v usloviyakh globalizatsii mirovoy ekonomiki" [The transformation of transportation systems in the context of globalization of the world economy]. [economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11160.pdf](http://economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11160.pdf)
- Emirova, A. E. "Istoricheskie aspekty integratsii transportnykh sistem" [Historical aspects of the integration of transport systems]. *Ekonomika i menedzhment na transporte*, no. 8 (2011): 216-221.
- Fomenko, G. R., and Sabitova, K. R. "Razvitiye transportnoy sistemy v gorodakh" [Development of transport system in urban areas]. *Transport. Transportnye sooruzheniya. Ekologiya*, no. 2 (2014): 88-96.
- Makovoz, O. V., and Hlaskova, A. S. "Osnovni aspekty rozvytku transportnoi system Ukrainy" [The main aspects of the transport systems of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 43 (2013): 50-52.
- Makarenko, M. V., and Slobodian, O. A. "Sutnist transportnoi infrastruktury ta yii mistse u rynkovykh vidnosynakh" [The essence of transport infrastructure and its place in market relations]. *Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnia»* vol. 1, no. 21-22 (2012): 6-12.
- Palant, O. Yu. "Determinanty rozvytku transportnoi systemy Ukrainy" [Determinants of the transport system of Ukraine]. [journals.urau.ua/index.php/2225-6407/article/.../21834](http://journals.urau.ua/index.php/2225-6407/article/.../21834)
- Sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. <http://new.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
- Tkhor, S. O. "Perspektyvy rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy" [Prospects for the development of transport complex of Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 1 (2013): 54-56.
- Tretiak, V. P. *Upravlinnia rozvytkom sotsialnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh hlobalizatsii* [Managing the development of social infrastructure of Ukraine under globalization]. Kharkiv: KhNU imeni V. N. Karazina, 2014.
- Yakovenko, V. H. "Obgruntuvannia neobkhidnosti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukraini" [Rationale for the development of international transport corridors in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 35 (2011): 118-121.