

А. М. Орел,
д. е. н., доцент, професор кафедри менеджменту ЗЕД підприємств,
Національний авіаційний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0823-3346>
О. В. Корнієцький,
д. е. н., професор
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9668-2621>

DOI: 10.32702/2306-6814.2023.10.28

РЕГІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ІННОВАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

A. Orel,
Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Management
Foreign Economic Activity of Enterprises, National Aviation University
O. Kornietskyi,
Doctor of Economic Sciences, Professor

REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF INNOVATIVE INFRASTRUCTURE IN THE CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES

У даній роботі досліджується процес обслуговування вантажопотоків і пасажиропотоків, інтеграція різних видів транспорту, транспортних об'єктів, логістичної інфраструктури та виробництва для формування регіональної транспортно-логістичної системи (РТЛС). Концепція пропонує таке формулювання: регіональна транспортно-логістична система — розгалужена мережа транспортних маршрутів, включаючи різноманітні види транспорту (автомобільний, залізничний, водний, повітряний), яка обслуговує певний регіон або територію. Така система включає в себе зручні транспортні зв'язки, що забезпечують доставку різних видів товарів від виробників до споживачів та зворотньо. РТЛС включає в себе не лише транспорт, а й інші складові, які забезпечують її ефективне функціонування. Наприклад, це можуть бути транспортно-логістичні центри, склади, термінали, митні пункти, а також інформаційно-комунікаційні технології, що дозволяють контролювати рух вантажів та виконувати планування логістичних операцій. Регіональна транспортно-логістична система є дуже важливою для розвитку регіональної економіки та забезпечення належного рівня життя населення. Завдяки такій системі зменшуються витрати на транспортування товарів, збільшується обсяг перевезень, покращується якість послуг та забезпечується ширший доступ до різних видів товарів та послуг. Умови євроінтеграції, в свою чергу, вимагають розвитку інноваційної інфраструктури регіональної транспортно-логістичної системи, що означає впровадження новітніх технологій та підвищення її ефективності. Такі заходи не тільки допоможуть збільшити конкурентоспроможність виробників, але й забезпечать стає забезпечення всіх потреб ринку. Регіональна транспортно-логістична система є важливим елементом економічної інфраструктури країни. Умови євроінтеграційних процесів можуть впливати на функціонування транспортно-логістичної системи в регіоні. Це стосується як якості транспортних послуг, так і їх безпеки та екологічності. Регіональна транспортно-логістична система повинна мати достатній потенціал для виконання міжнародних перевезень та

забезпечення конкурентної вартості послуг. Важливим фактором є розвиток інфраструктури, яка забезпечує зв'язок регіональної транспортно-логістичної системи з європейськими та світовими мережами. Це може включати будівництво транспортних магістралей, розвиток портів, аеропортів та залізничних вузлів, що забезпечують зв'язок з транскордонними маршрутами. Регіональна транспортно-логістична система є важливим елементом економіки будь-якої країни. У контексті євроінтеграційних процесів, розвиток транспортно-логістичної системи набуває особливої актуальності, оскільки він може стати важливим фактором конкурентоспроможності країни на європейському ринку.

This work examines the process of servicing cargo flows and passenger flows, the integration of various types of transport, transport facilities, logistics infrastructure and production to form a regional transport and logistics system (RTLS). The concept offers the following formulation: a regional transport and logistics system is an extensive network of transport routes, including various types of transport (road, rail, water, air), which serves a certain region or territory. Such a system includes convenient transport connections that ensure the delivery of various types of goods from producers to consumers and vice versa. RTLS includes not only transport, but also other components that ensure its effective functioning. For example, these can be transport and logistics centers, warehouses, terminals, customs points, as well as information and communication technologies that allow controlling the movement of goods and planning logistics operations. The regional transport and logistics system is very important for the development of the regional economy and ensuring the proper standard of living of the population. Thanks to such a system, costs for the transportation of goods are reduced, the volume of transportation is increased, the quality of services is improved, and wider access to various types of goods and services is ensured. The conditions of European integration, in turn, require the development of innovative infrastructure of the regional transport and logistics system, which means the introduction of the latest technologies and increasing its efficiency. Such measures will not only help to increase the competitiveness of manufacturers, but will also ensure the sustainable supply of all market needs. The regional transport and logistics system is an important element of the country's economic infrastructure. The conditions of European integration processes can affect the functioning of the transport and logistics system in the region. This concerns both the quality of transport services and their safety and environmental friendliness. The regional transport and logistics system should have sufficient potential to perform international transportation and ensure competitive cost of services. An important factor is the development of the infrastructure that ensures the connection of the regional transport and logistics system with European and global networks. This may include the construction of transport highways, the development of ports, airports and railway hubs that provide connections with cross-border routes. The regional transport and logistics system is an important element of the economy of any country. In the context of the European integration processes, the development of the transport and logistics system becomes especially relevant, as it can become an important factor in the country's competitiveness on the European market.

Ключові слова: регіональна транспортно-логістична система, транспортна система, соціально-економічні умови, ринкові відносини, стратегія розвитку, автотранспортні підприємства, бюджетне планування.

Key words: regional transport and logistics system, transport system, socio-economic conditions, market relations, development strategy, motor transport enterprises, budget planning.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Формування регіональної транспортно-логістичної системи може відбуватися в ході формування макрорегіональних транспортних систем або в рамках національної транспортної стратегії. Макрорегіональні транспортні системи об'єднують кілька регіонів або країн з метою підвищення ефективності перевезень та зниження витрат на транспортування товарів. Національна

транспортна стратегія визначає загальні пріоритети розвитку транспортної інфраструктури та транспортного комплексу в цілому. На тлі прискореної євроінтеграції та розвитку міжнародного економічного співробітництва макрорегіональна транспортна система стає все більш важливим чинником формування регіональних торгових систем. Формування системи міжнародних транспортних коридорів є важливою складовою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на міжнародному рівні. Міжнародні транспортні коридори — це спеціально визначені маршрути, які з'єднують країни і

регіони та використовуються для перевезення великого обсягу вантажів і пасажирів між ними. Становлення ринкової економіки та перехід її до постіндустріального етапу розвитку зміцнили позиції автомобільного транспорту в транспортній системі регіону. Лідируюча позиція дорожнього руху в реалізації традиційних системоутворюючих функцій при формуванні РТЛС поступово доповнюється функціями системоутворення з розвитком магістральної мережі доріг. Дана ситуація свідчить про те, що розподіл регіональних автотранспортних комплексів є одним із головних (в окремих випадках основним) компонентів (підсистем) РТЛС країн.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Вагомий внесок у демонстрацію та дослідження регіональних транспортно-логістичних систем зробили вітчизняні та зарубіжні науковці: Альбеков А.У., Бенсон Д., Вохновський Н.В., Гордон М.П., Гриненко С.Л., Демиденко В.В., Коваленко Н.Н., Ліндерс М.Р., Окландер М.А., Рогач І.Ф., Шередага С.В. та ін. Зважаючи на комплексні показники дослідження, слід зазначити, що соціалізація в сучасних умовах національної економічної кризи є недостатньо дослідженою. Результати такого дослідження можуть бути використані у практиці для покращення транспортно-логістичної системи та забезпечення ефективної взаємодії між транспортом та інноваціями.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою даної статті є дослідження взаємодії регіональної транспортно-логістичної системи та інноваційної інфраструктури в умовах євроінтеграції. Дослідження цієї теми є важливим для розробки стратегії розвитку транспортної інфраструктури та інноваційного сектору в регіоні з урахуванням європейських стандартів та практик.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Регіональні транспортно-логістичні системи слід розглядати як невід'ємну частину економічної структури відповідної соціально-економічної територіальної системи, а формування РТЛС в контексті регіонального розвитку є найважливішим районоутворюючим фактором. Регіональна логістика — це складна система взаємопов'язаних елементів, включаючи транспортну інфраструктуру, технології і засоби забезпечення перевезення вантажів, складські приміщення, термінали, розроблені процедури та управлінські процеси, що спрямовані на забезпечення виконання транспортних послуг та відповідних логістичних послуг в цьому регіоні [3, с.80]. Структура транспортної системи залежить від географічних (економічних, фізичних, географічних, геополітичних тощо) умов, виконуваних економікою функцій та ієрархічного рівня кожного району, функцій, які виконує економіка, та ієрархічного рівня кожного району. Кожен рівень ієрархії ставить конкретні завдання для своєї транспортної системи, відповідно до яких формується структура регіональної логістичної системи.

За регіональною ієрархією РТЛС можна поділити на регіони, території (в тому числі міжрегіональні), країни

(держави), континенти та трансконтинентальні. Аналогічно можна виділити транспорті комунікації.

Природні та соціально-економічні умови розвитку регіонів дуже різноманітні, різний ступінь розвитку транспорту в географічному просторі України, що зумовлює відповідні відмінності в умовах вантажних і пасажирських перевезень. Ці відмінності доповнюються широкою галузевою структурою економіки, різноманітністю галузей і регіональних технічних умов транспортного обслуговування, різним ступенем транспортабельності вантажів. У зв'язку з цим, як при перевезенні вантажів, так і при перевезенні пасажирів часто не можна обмежитися одним видом транспорту. Проте жоден вид транспорту не може самостійно вирішити завдання комплексного транспортного забезпечення українського регіону. Кожен вид транспорту має дуже точну сферу застосування, яка залежить від характеристик і ступеня транспортабельності вантажів, швидкості та відстані, на якій переміщуються вантажі, швидкості, відстані та комфорту пасажирського транспорту. Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в умовах євроінтеграції України є актуальним завданням, оскільки транспорт і логістика вважаються ключовими чинниками забезпечення конкурентоспроможності економіки країни та забезпечення сталого розвитку [5, с. 68].

Ринкові відносини в економіці дійсно впливають на кожен вид транспорту. В умовах ринкової економіки кожен вид транспорту повинен бути ефективним і конкурентоспроможним, щоб відповідати вимогам ринку та забезпечити максимальний прибуток. Один з основних принципів ринкової економіки полягає в тому, що попит і пропозиція визначають ціну на товар або послугу. Так само і в транспортній галузі, ціни на перевезення формуються в залежності від попиту та пропозиції на послуги перевезення. У зв'язку з цим кожен вид транспорту має постійно працювати над збільшенням своєї конкурентоспроможності, щоб привернути більше клієнтів та збільшити обсяги перевезень. Зокрема, автомобільний транспорт змушений вирішувати проблему заторів на дорогах, знижувати витрати на паливо та підвищувати якість послуг, щоб зберегти та привернути клієнтів. Залізничний транспорт повинен удосконалювати технології та підвищувати продуктивність, щоб знизити витрати та забезпечити високий рівень обслуговування вантажів. Водний транспорт повинен працювати над покращенням інфраструктури портів та терміналів, розвивати нові технології перевезення та підвищувати якість обслуговування. Усе вищезазначене разом призвело до необхідності об'єднання всіх видів транспорту в межах України в єдину транспортну систему. У світлі змін, що відбуваються в українській економіці та її виходу на євроінтегрований комунікаційний простір, питання формування єдиної транспортної системи (ЕТС) знову стає актуальним. Під єдиною транспортною системою можна розуміти комплексний підхід до організації транспортних перевезень, який передбачає забезпечення їх ефективності та взаємодії між різними видами транспорту, а також координацію між різними рівнями управління транспортною інфраструктурою. Основна мета єдиної транспортної системи полягає в забезпеченні ефективного, безпечного та швидкого перевезення людей та вантажів в межах країни та залежно від ситуації — між

країнами. Цей підхід дозволяє зменшити витрати на перевезення та підвищити якість транспортного обслуговування. Також, єдина транспортна система сприяє зменшенню транспортних заторів та забезпечує зручний та швидкий доступ до різних видів транспорту, що зменшує час очікування та забезпечує більш ефективний використання транспортної інфраструктури. Реалізація єдиної транспортної системи вимагає створення єдиного регулюючого органу, який буде відповідати за координацію роботи різних видів транспорту та забезпечувати взаємодію між різними рівнями управління транспортною інфраструктурою.

Технологічна реорганізація транспорту в першу чергу пов'язана з впровадженням транспортно-логістичної технології, контейнеризацією вантажів і входженням упаковки в транспортну сферу, виводячи вирішення цієї проблеми на якісно інший рівень. Цей рівень характеризується високим ступенем кооперації різних видів транспорту та уніфікацією інфраструктури транспортно-логістичної системи. До основних факторів, що визначають формування РТЛС, належать:

- промислова структура та географічна структура економіки; напрямок і характер виробничих, економічних і соціальних зв'язків усередині та між основними регіонами;

- характеристики системи розселення та геополітичний статус регіону.

Природні чинники за винятком так званих крайніх районів все менше впливають на розвиток РТЛС і лише певною мірою можуть впливати на формування її структури та функціонування вантажного і пасажирського транспорту.

Тільки розвиваючи мережу доріг відповідно до розвитку всієї території та господарського комплексу області, можна буде забезпечити ефективне транспортне обслуговування економіки області, а для цього необхідно розробити єдину регіональну стратегію та визначити послідовність виконання його складових. Природно, що окремий транспортний об'єкт регіонального значення не може розглядатися як об'єкт стратегічного планування соціально-економічного розвитку регіону без зв'язку та взаємодії з іншими транспортними об'єктами, а також виробництвом і населеними пунктами. Саме формування транспортно-логістичного хабу визначило необхідність комплексного системного підходу до розвитку транспортної галузі регіону. Перевага додаткових транспортних ефектів підсилює цю потребу. При стабільному функціонуванні регіональних транспортно-логістичних систем як об'єктів стратегічного планування та управління територіями спрощуються державні механізми регулювання економічних процесів у зонах природних монополій.

Варто відзначити ще один аргумент на користь створення РТЛС. Якщо залізничний транспорт традиційно вважається системоутворюючим чинником у транспортних комплексах, хоча в деяких сферах він такої ролі не відіграє, то автомобільний рух безумовно і справді повсюдно відіграє системоутворюючу роль. Існують найрізноманітніші зв'язки на різних ієрархічних рівнях економіки. Стратегія розвитку регіональної транспортно-логістичної системи повинна охоплювати як короткострокові, так і довгострокові цілі. Визначити ці цілі

неможливо без національних і регіональних орієнтирів та загального уявлення про перспективи соціально-економічного розвитку регіону. У зв'язку з цим стратегія розвитку РТЛС повинна бути тісно інтегрована зі стратегією регіонального розвитку. Що стосується останнього, разом із службами громадського транспорту має безпосередньо сприяти реалізації стратегічних завдань регіонального розвитку, вирішення яких неможливо без належного транспортного забезпечення.

До таких завдань, задля транспортного забезпечення відносяться:

1. Ефективне використання транзитного потенціалу регіону.

2. Поширення інновацій по території регіону.

3. Розвиток форм організації виробництва — концентрації, спеціалізації й кооперування.

4. Розвиток виробничого комплексу утворення й економічної кластеризації.

5. Розвиток зв'язків територій з функціями так званих локомотивів регіонального розвитку, точок і полюсів росту з іншими територіями.

6. Розвиток місцевих ринків і їх зв'язків із зовнішніми ринками.

7. Підвищення конкурентоспроможності регіону.

Алгоритм формування стратегії розвитку РТЛС на прикладі Причорноморського регіону представлений у вигляді наступної блок-схеми (рис. 1).

У запропонованій послідовності заходів щодо формування стратегії розвитку регіональної транспортної системи ключовою стадією є прогноз динаміки обсягів і територіального розподілу вантажо- і пасажиропотоків на середньо- і довгострокову перспективу.

Серед комплексу заходів, запропонованих для формування стратегії розвитку регіональної транспортної системи, ключовим етапом є прогнозування динаміки обсягів та географічного розподілу вантажопотоків та пасажиропотоків на середньо- та довгострокову перспективу. Для таких прогнозів зазвичай використовується досить широкий підхід до визначення транспортно-економічних взаємозв'язків і подальшого розрахунку обсягів перевезень, що потребує відповідного інформаційного забезпечення.

Провідна роль у транспортному забезпеченні вирішення більшості з перерахованих завдань належить автотранспорту і, звичайно, вулично-дорожній мережі. Виняток становлять дві останні задачі, принаймні у вирішенні яких залізничний транспорт відіграє не останню роль. Останніми роками з розширенням повноважень територіальних органів управління значна частина функцій державного регулювання у сфері автомобільного транспорту була передана органам місцевого самоврядування. Функції автотранспортного комплексу в ринкових умовах поступово переходять безпосередньо до автотранспортних підприємств. Проте розвиток ринкових відносин у національній економіці та загострення конкуренції на ринку автотранспортних послуг створюють передумови для об'єднання відповідних підприємств у функціональні елементи структури вищого порядку — регіональної автомобільно-транспортної системи — РТЛС. До складу такої системи входять мережа доріг, автотранспортні підприємства, транспортно-логістичні суб'єкти, дорожньо-експлуатаційні та до-



Рис. 1. Алгоритм формування стратегії розвитку транспортної системи Причорноморського регіону

Джерело: систематизовано, узагальнено та згруповано за даними [1, 2].

рожно-будівельні підприємства, місцеві органи управління її розвитком та транспортні послуги. Ключовим елементом цих систем є мережа доріг, яка з'єднує їх у єдине ціле. Просторова різниця в рівнях економічного розвитку та транспортної інфраструктури значно ускладнює формулювання стратегії розвитку транспортної системи.

Незбалансованість розвитку транспортної інфраструктури та різноманітність природних і соціально-економічних умов для будівництва та експлуатації доріг і транспорту вимагають максимального врахування в стратегіях розвитку РТЛС внутрішніх регіональних відмінностей і територіальних інтересів. З цієї метою необхідно за допомогою транспортно-економічного районування повно та об'єктивно оцінити умови та перспективи формування вантажопотоків та пасажиропотоків, умови розвитку транспортної інфраструктури, використання та функціонування окремих видів транспорту в специфічні місцеві умови. Необхідно проблемно підійти до транспортно-економічного поділу складних регіонів України. На цих територіях більшість проблем регіонального розвитку спричинені неналежною кому-

нікаційною інфраструктурою. На прилеглих територіях часто будуються дороги до транспортних магістралей, промислові зони, перспективні сировинні бази тощо. Також існує потреба в зменшенні інтенсивності транспортного потоку, зниженні негативного впливу транспортних засобів на довкілля, підвищенні безпеки дорожнього руху зумовлює необхідність створення екологічно чистих видів транспорту та відповідних інфраструктурних комплексів [1, с. 112].

У цих випадках питання транспортування часто стають ідентифікаційним фактором географічної диференціації. Територіальна оцінка аналізується на основі:

- стан і перспективи розвитку імміграційної системи;
- перспективи розвитку географічної структури виробництва та його організаційної форми;
- перспективи розвитку географічної та композиційної структури ресурсного потенціалу району;
- транзитний потенціал території та умови її використання;
- територіальне розміщення, точки зростання та точки зростання з функцією так званого локомотива регіо-

нального розвитку, його дифузії на безпеку комунікацій на навколишній території;

— перспективи формування промислових комплексів та економічних кластерів;

— перспективи формування локального ринку [4].

У процесі географічного поділу на основі транспортно-економічного районування, відповідно до особливостей регіону, можна виділити декілька класифікаційних рівнів РТЛС, враховуючи стан формування та перспективи формування його транспортної мережі. Задля реформи системи бюджетного планування потрібен перехід від звичайної схеми планування витрат у дорожній галузі до бюджетування, який зорієнтований на кінцеві результати (табл. 1).

Порівняно з існуючою системою управління фінансуванням дорожнього господарства на основі річних планів на основі індексації минулих витрат та контролю витрат, впровадження нових механізмів і технологій управління дорогами дозволить перейти до абсолютно нової системи управління, спрямованої на досягнення кінцеві результати, завдяки:

— визначити основні цільові показники щодо вдосконалення та розвитку дорожньої мережі відповідно до соціально-економічного розвитку країни та інтересів користувачів;

— планування обсягів робіт, необхідних для досягнення цільових показників, з урахуванням загальнодержавних, громадських і приватних інтересів та узгодження зусиль на основі комплексного підходу, на основі забезпечення можливостей і ресурсів для досягнення кінцевого результату цільового показника;

— фінансування робіт на основі обов'язковості досягнення цільових показників, поєднання державних і приватних ресурсів та їх зосередження на пріоритетних проектах розвитку мережі;

— впровадження механізмів контролю та результативності дорожньо-організаційної діяльності.

Розвиток та утримання мережі автомобільних доріг слід розглядати як важливу складову державної регіональної політики, яка забезпечує вирішення її соціально-економічних завдань за умови розвитку господарської діяльності, підвищення доступності та участі у використанні різних ресурсів регіону. Вирівнювання умов регіонального розвитку значною мірою досягається через вирівнювання рівня безпеки різних регіонів країни з урахуванням особливостей територіальної організації їх господарсько-розселених систем.

Незважаючи на те, що в українській економіці склалися ринкові відносини, останні далеко не повною мірою представлені у сфері автотранспорту.

Це пов'язано з такими ситуаціями:

— дороги загального користування є державною та комунальною власністю, тому за їх експлуатацію та розвиток відповідають органи відповідного рівня;

— відсутній механізм "зворотного зв'язку" всередині галузі, оскільки учасники дорожнього руху не можуть впливати на якість послуг, що надаються дорожнім господарством, та оцінку діяльності керуючих органів;

— системи планування, фінансування та реалізації дорожніх робіт розраховані не на задоволення потреб користувачів, не на досягнення високих транспортно-експлуатаційних показників мережі доріг, а на розподіл

Таблиця 1. Розходження в методах бюджетного планування витрат у дорожній галузі

Принципи бюджетного планування, використовувані при звичайному підході	Принципи бюджетного планування, орієнтовані на кінцеві результати
цільове використання коштів відповідно до плану	цільове використання коштів відповідно до плану, цілей, завдань й результатів
річний горизонт планування	середньостроковий горизонт планування (3-5 років)
індексація минулих видатків	конкуренція програм
пріоритет функціональної й детальної економічної класифікації	пріоритет відомчої (програмної) і укрупненої економічної класифікації
контроль витрат	контроль (моніторинг) результатів
відсутність методики і процедур оцінки ефективності	моніторинг ефективності

Джерело: сформовано на основі [1; 2].

ресурсів на розвиток, часто без належного контролю за їх ефективним використанням;

— користувачі автомобільних доріг не сплачують плату за проїзд безпосередньо своїм власникам, тому принципи ринкової економіки, які визначають попит і пропозицію, не працюють;

— користувачі не мають прямого фінансового впливу на якість послуг, що надаються дорожнім господарством, тобто забезпечення споживчих властивостей дороги (техніко-транспортних експлуатаційних параметрів дороги).

Спрямованість регіональної транспортно-логістичної системи галузевого планування та фінансування спрямована на задоволення потреб споживачів та на досягнення кількісних показників усередині галузі та освоєння виділених фінансових ресурсів. Тому, за відсутності достовірних і регулярно поновлюваних даних про транспортно-експлуатаційний стан дорожньої мережі, інтенсивність автомобільного руху тощо, планування майбутніх дорожніх робіт часто базується на раніше встановлених тенденціях. При цьому всі управлінські впливи на дорожню мережу визначаються рішеннями органів державного та комунального господарства, тому ефективність використання бюджетних коштів цілком залежить від кваліфікації посадових осіб.

Ситуація, що склалася, значною мірою визначається недоліками існуючої системи фінансування доріг. До найважливіших недоліків, які негативно впливають на стан і розвиток дорожньої мережі, можна віднести:

— недостатній — значно нижче мінімально необхідного — обсяг фінансування експлуатації автомобільних доріг;

— відсутність регулярних джерел фінансування дорожнього господарства;

— існуюча система планування є неефективною через те, що фінансування дорожнього господарства об'єктивно визначається за підсумками попереднього року за принципом "досягнуто";

— періодичне фінансування дорожніх робіт протягом бюджетних циклів;

Через мінімальну ліквідаційну вартість механізм амортизації не може бути використаний для накопичення коштів на утримання та реконструкцію дорожньої мережі.

В умовах відсутності бюджетного фінансування актуальною є проблема залучення недержавних джерел фінансування. Підвищення інвестиційної привабливості дорожнього господарства є одним із важливих напрямків державної та регіональної дорожньої політики. Управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури, забезпечення її функціонування та збереження, покращення якості транспортних послуг та забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств є найважливішим завданням управління транспортною інфраструктурою [2, с. 236].

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

У сучасних умовах євроінтеграційних процесів розвиток транспортно-логістичної системи є важливим елементом забезпечення конкурентоспроможності економіки та підвищення якості життя населення. Регіональна транспортно-логістична система інноваційної інфраструктури є важливим фактором впливу на економіку регіону, забезпечення розвитку території та соціального прогресу. Тому сьогодні на ринку транспортно-логістичних послуг спостерігається постійне зростання конкуренції, що обумовлено як збільшенням кількості учасників, так і підвищенням вимог клієнтів. У зв'язку з цим, для розвитку транспортно-логістичної системи в умовах євроінтеграції необхідно використовувати інноваційні технології, що забезпечать підвищення якості та ефективності роботи системи. Розвиток регіональної транспортно-логістичної системи здатен забезпечити підвищення конкурентоспроможності регіону, сприяє розвитку бізнесу, поліпшенню рівня життя населення, а також сприяє формуванню інноваційного середовища регіону [7, с. 60].

Тому одним з найважливіших елементів регіональної транспортно-логістичної системи є інфраструктура, яка повинна відповідати вимогам сучасного ринку та забезпечувати високу якість транспортних та логістичних послуг. Для досягнення цієї мети необхідно здійснювати комплексні заходи з модернізації і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, включаючи будівництво нових транспортних засобів та доріг, реконструкцію існуючих залізничних шляхів. У зв'язку з євроінтеграційними процесами, які відбуваються в Україні, розширюється потреба у створенні транспортно-логістичних систем, які відповідають вимогам міжнародних стандартів і є інноваційними. Найважливіших складових таких систем є інфраструктура, яка забезпечує зручний, швидкий та безпечний транспорт товарів і пасажирів. Транспортно-логістична система (ТЛС) — це комплекс взаємопов'язаних елементів, що забезпечують переміщення товарів та пасажирів від пункту відправлення до пункту призначення з максимальною ефективністю та економією ресурсів. Інноваційна інфраструктура — це сукупність об'єктів та технологій, що забезпечують безперебійну роботу транспортно-логістичної системи з максимальним використанням новітніх технологій та інновацій.

Література:

1. Губарева О.С., Павлов О.В., Ткаченко С.І. Інноваційна транспортна інфраструктура регіону: підручник. Київ: Центр учбової літератури, 2016. 264 с.

2. Єфременко А.А., Баранов О.О. Інноваційна транспортна інфраструктура: підручник для вищих навчальних закладів. Київ: КНЕУ, 2017. 488 с.

3. Іванченко Л. Розвиток інфраструктури регіональної логістики в контексті євроінтеграції України. Економічні науки. 2017. № 7 (156). С. 77—82.

4. Мельник В.С., Гулько О.О. Логістика в транспортних системах: підручник. Київ: Центр учбової літератури, 2020. 400 с.

5. Петрова О. Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в умовах євроінтеграції України. Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. 2018. № 23. С. 63—70.

6. Пилипенко В.С., Ільїна О.І., Євтушенко О.В. Інноваційні процеси в транспорті: підручник. Київ: Центр учбової літератури, 2018. 384 с.

7. Шевченко І., Колесник І. Регіональна транспортно-логістична система в умовах євроінтеграції України. Вісник Національного університету "Львівська політехніка": Серія "Автомобільний транспорт". 2019. (930). С. 56—62.

8. Шеремет А.Д., Мартинюк В.І. Логістика транспортних систем: підручник. Київ: КНЕУ, 2021. 376 с.

9. Ярмач В.С., Васильєва І.О., Іванова Т.М. Інноваційні технології в транспорті: підручник. Київ: КНЕУ, 2019. 352 с.

References:

1. Hubaryeva, O.S. Pavlov, O.V. and Tkachenko, S.I. (2016), Innovatsiyna transportna infrastruktura rehionu [Innovative transport infrastructure of the region], Tsentr uchbovoyi literatury, Kyiv, Ukraine.

2. Yefremenko, A.A. and Baranov, O.O. (2017), Innovatsiyna transportna infrastruktura [Innovative transport infrastructure], Kyiv, Ukraine.

3. Ivanchenko, L. (2017), "Development of regional logistics infrastructure in the context of European integration of Ukraine", Ekonomichni nauky, vol. 7(156), pp. 77—82.

4. Mel'nyk, V.S. and Hul'ko, O.O. (2020), Lohistyka v transportnykh systemakh [Logistics in transport systems], Tsentr uchbovoyi literatury, Kyiv, Ukraine.

5. Petrova, O. (2018), "Development of transport and logistics infrastructure in the conditions of European integration of Ukraine", Visnyk Odes'koho natsional'noho universytetu. Seriya: Ekonomika, vol. 23, pp. 63—70.

6. Pylypenko, V.S. Il'yina, O.I. and Yevtushenko, O.V. (2018), Innovatsiyni protsesy v transporti [Innovative processes in transport], Tsentr uchbovoyi literatury, Kyiv, Ukraine.

7. Shevchenko, I. and Kolesnyk, I. (2019), "Regional transport and logistics system in the conditions of European integration of Ukraine", Visnyk Natsional'noho universytetu "Lviv's'ka politekhnika": Seriya "Avtomobil'nyy transport", vol. (930), pp. 56—62.

8. Sheremet, A.D. and Martynyuk, V.I. (2021), Lohistyka transportnykh system [Logistics of transport systems], KNEU, Kyiv, Ukraine.

9. Yarmak, V.S. Vasylyeva, I.O. and Ivanova, T.M. (2019), Innovatsiyni tekhnolohiyi v transporti [Innovative technologies in transport], KNEU, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 08.05.2023 р.