

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 330.3.338

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/173-2>**Стельмах Х. П.**

кандидат економічних наук, науковий співробітник,  
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього  
Національної академії наук України»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6094-8790>

**Stelmakh Kristina**

SI “The Institute of Regional Research Named after M. I. Dolishniy  
of the National Academy of Sciences of Ukraine”

### ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*У представленому дослідженні передбачається, що інфраструктура є певною системою, а її завдання – забезпечити основні умови розвитку інших підсистем та система в цілому. Далі в цій статті аналізується взаємозв'язок між інфраструктурою та економічним розвитком через дослідження нормативно-правового забезпечення її галузей, розкриття основних проблем функціонування та пошуків шляхів їх подолання. Бажане економічне зростання країни включає кількісні зміни в економіці, що виражаються зокрема змінами обсягу валового внутрішнього продукту, покращенням соціально-економічного життя. З іншої сторони економічний розвиток, який іноді також називають соціально-економічним поєднанням кількісних та якісних змін, здебільшого можна звести до економічних перетворень та реформ галузей інфраструктури.*

**Ключові слова:** інфраструктура, нормативно-правове забезпечення, водний транспорт, авіатransпорт, дорожнє господарство, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, логістика, контролінг.

### THE WAYS TO IMPROVE THE FUNCTIONING OF INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

*The research stipulates that the infrastructure is a certain system, and its task is to secure main conditions for the development of other subsystems and the system as a whole. Next, the paper analyzes the relationship between infrastructure and economic development by examining the legislative framework of its sectors and outlines the main problems of functioning and searching for ways to overcome them. The expected economic growth of the country includes quantitative changes in the economy, which are particularly expressed by changes in Gross Domestic Product and improvement of socio-economic life. On the other hand, economic development, which is sometimes called the socio-economic combination of quantitative and qualitative changes, can mostly be reduced to economic transformations and reforms of the sectors of infrastructure. The paper determines the problems of the sectors of infrastructure and the ways to overcome them and develops a range of recommendations. Examining the controlling and its use in the respective domains, in particular in forming of transport-logistics system deserves special attention. Nowadays, the sectors of Ukrainian infrastructure require reforming and improvement, namely selecting the appropriate sector that would bring them closer to the standards of the European Union. For instance, the paper offers the closed Internet survey among the managers and employees of enterprises in the agricultural sector of Lvivska oblast and detects weaknesses in the functioning of the sectors of infrastructure based on their results. The further research stipulates the detection of strengths and weaknesses of infrastructure, legislative framework, and results of conducted reforms, especially in terms of implementation of the 2030 National Transport Strategy Подальші (transport sector management efficiency, provision of qualitative transport services, securing of sustainable transport funding, improvement of security and reliability, improvement of urban mobility and regional integration).*

**Keywords:** infrastructure, legal framework, water transport, air transport, road economy, railway transport, road transport, logistics, controlling.

**JEL classification:** E65, F63

**Постановка проблеми.** Дослідження шляхів покращення функціонування інфраструктури в Україні полягає у дослідженні нормативно-правового забезпечення функціонування галузей інфраструктури, розкриття основних проблем та їх причин, пошук методів їх подолання.

Шляхи покращення функціонування інфраструктури повинні включати аналізування нормативно-правового забезпечення, результатів здійснених реформ, удосконалення вже діючих на сьогодні законів, аналізування сильних та слабких сторін кожної окремої галузі інфраструктури, розкриття систем-

ного підходу у реформуванні ключових галузей та їх взаємозв'язку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Нормативно-правове забезпечення інфраструктури в Україні представлено низкою законів, нормативно-правових актів. Проте, галузі інфраструктури потребують негайного реформування.

Так, нормативно-правове забезпечення автомобільного транспорту в Україні практично не передбачає надання державної підтримки розвитку цієї сфери. За висновками деяких вчених, Закон України «Про автомобільний транспорт» абсолютно не зорієнтований на становлення ринку послуг з пасажирських перевезень автомобільним транспортом [1, с. 80].

Транспорт – один з найважливіших чинників, що визначають економічний розвиток країни. Добре розвинена транспортно-логістична інфраструктура зміцнює соціальну та економічну згуртованість та просторовий розвиток країни, сприяє зміцненню конкурентоспроможності економіки. Сучасна інфраструктура та ефективно функціонуюча транспортна система сприяють зростанню економіки країни, її значення для міжнародних транспортних маршрутів, оскільки є одними із важливих конкурентних переваг.

Проте, варто не залишати поза увагою логістики процес виробництва. Лише у 1973 р. Heskett J. L., N. A. Glaskowsky Jr. та R. M. Ivie обґрунтували доцільність позиціонування логістики як частини виробничого процесу із забезпеченням певних споживчих функцій готового продукту. На думку науковців: «...виробництво можна розглядати як функцію, безпосередньо пов'язану із забезпеченням форми, часу та місця використання матеріальних цінностей у продукті» [2].

Сфера фізичного розподілу була обмежена реалізацією (збутом матеріальних цінностей) [3] і отримала назву ділової логістики. Метою використання назви «ділова логістика» було не лише відокремлення від військової логістики, але й обґрунтування асоціативного зв'язку з господарською діяльністю підприємства. Ділова логістика оперувала процесами реалізації матеріальних цінностей і повністю упускала сфери постачання та виробництва.

Проте, незважаючи на вагомий доробок вчених, досі не існує одноставної думки щодо стратегій покращення функціонування інфраструктури. Саме тому актуальним залишається питання пошуку ефективних шляхів розвитку інфраструктури в залежності від особливостей територій та їх соціально-економічних процесів.

**Мета статті** полягає у визначенні рекомендації щодо покращення функціонування галузей інфраструктури, розкриття їх взаємозв'язку.

**Виклад основного матеріалу.** Інфраструктура як поняття являє собою певну систему, що містить складові (підсистеми): транспортна складова, підсистема зв'язку, екологічна, рекреаційна, освітня, житлово-комунального господарства, медична, соціальна, культурна. Єдина транспортна система України, відповідно до Закону України «Про транспорт», представлена: транспортом загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи

сполучення загального користування. Розвиток транзитних перевезень регламентується різними угодами, конвенціями, законами, міжнародними договорами та нормативно-правовими актами відповідно до кожної окремої галузі транспорту. Проте, ефективне прийняття нормативно-правових актів потребує на сьогодні створення при Міністерстві інфраструктури відповідного департаменту контролю з управління транзитними перевезеннями до якого входить управління з правової роботи, фінансово-економічної та управління з маркетингових комунікацій.

На рис. 1. зображено нормативно-правове забезпечення транспортних мереж та логістично-транспортної інфраструктури.

На рис. 1 виділено закони та кодекси, що мають загальне значення для усіх галузей інфраструктури. Окремо виділимо конвенції із економічною складовою: Київська конвенція (набрання чинності для України: 15.09.2011 р.), конвенція про Гармонізовану систему описання та кодування товарів (набрання чинності для України 17.05.2002 р.), Конвенція про оподаткування дорожніх перевізних засобів (набрання чинності від 29.08.1962 р.), Конвенція про міжнародні перевезення вантажів із використанням книжки міжнародних перевезень (набрання чинності для України: 11.10.1994 р.), Конвенція про транзитну торгівлю в межах континенту (прийняття від 15.09.2001 р.), Конвенція про погодженість умов проведення контролю вантажів на кордонах (прийняття 04.07.2002 р.), Митна конвенція про контейнери (прийняття 02.12.1972 р.), Митна конвенція про карнет АТА (прийняття 06.12.1961 р.).

Відповідно конвенціями із технічною складовою є: Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (прийняття 24.05.1980), Конвенція для уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень (приєднання 17.12.2008).

Транспортна система може створювати імпульси розвитку в економіці, нові можливості розвитку, тобто: збільшення доступності та різноманітності транспортних послуг (як для українських, так і для іноземних користувачів); скорочення витрат та часу транспортування з одночасним послідовним удосконаленням енергоефективності; розвиток мультимодальності.

Метою нормативного документу «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (НТС) є «створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки»[4].

Стратегія, використовуючи існуючу належну європейську практику застосування принципу субсидіарності та реалізації державної політики та проєктів, передбачає розподіл відповідальності у спосіб, що ґрунтується на визначених законодавством сферах та принципах індивідуального функціонування міністерства та інших установ та суб'єктів господарювання.

У рамках реалізації Стратегії будуть використовуватися компетенції міністрів, компетентних у справах транспорту, включаючи ті, що є результатом корпоративного управління над підпорядкованими організаційними підрозділами, також під наглядом підприємства стосовно суб'єктів господарського права.



Рис. 1. Нормативно-правове забезпечення галузей Міністерства інфраструктури

Джерело: побудовано автором

Основними завданнями із реалізації НТС є:

– створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів; збільшення кількості перевезених габаритно-вагових комплексів;

– розроблення механізму залучення та локалізації кращих світових технологій в транспортну галузь та галузь транспортного будівництва;

– стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;

– введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг; підвищення рівня якості автодорожнього покриття;

– забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, створення Інноваційного фонду транспорту.

Станом на кінець 2021 р. в нашій державі немає жодного реалізованого проекту стосовно транспортно-логістичних послуг або оптимізації транспортної логістики. Основними проблемами транспорту в Україні залишаються: безсистемність у прийнятті управлінських рішень; застаріла техніко-технологічна база, оновлення якої потребує суттєвого фінансування і інноваційних змін, модернізації чи повної ліквідації основних засобів (наприклад, функціонування Укрзалізниці); відсутність чіткого контролю за виконанням

законодавства; проведення негайних реформ, реалізація відповідних програм підтримки галузі (Антикорупційна програма Укрпошти).

Так, враховуючи, що АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом господарювання, що займає монопольне становище на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, споживачі змушені будуть навіть у разі незгоди з запропонованими умовами перевезення, укласти договори через відсутність альтернативи. Оскільки, з метою здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, Антимонопольний Комітет 26.03.2020 р. надав АТ «Укрзалізниця» обов'язкові для розгляду рекомендації: утриматись від впровадження нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища акціонерного товариства «Українська залізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, можуть призвести до утисків інтересів інших суб'єктів господарювання, що було б неможливим за умов існування значної конкуренції на цьому ринку, а також продовжити строк дії чинного Договору про надання послуг [5].

Викладені вище визначення підкреслюють важливу роль контролю, яка має підтримувати управління бізнесом шляхом впровадження таких завдань, як планування та регулювання. Контролінг – це підсистема управління, яка тісно пов'язана з усією системою підприємства, її підсистемами та середовищем. Використання відповідних засобів контролю дає можливість генерації інформації, необхідної для оцінювання та спрямування економічної діяльності підприємств. Отже, впровадження системи контролінгу для організації є важливим для її подальшого існування.

У табл. 1 подано рекомендації щодо вдосконалення функціонування галузей інфраструктури України.

Структура транспортно-логістичної системи України, на наш погляд, має складатися з певних рівнів логістичної взаємодії, а це із свого боку сприятиме покращенню функціонування транспортної інфраструктури. Наприклад, наявність місцевих, регіональних транспортно-логістичних систем та національної транспортно-логістична система України (як підсистеми міжнародних транспортно-логістичних систем).

Для оцінювання рівня розвитку транспортно-логістичної системи та інфраструктури ми провели закрите інтернет-опитування серед керівників та працівників підприємств аграрного сектору Львівської області. Оцінювання полягало в характеристиці обраних нами аспектів інфраструктурного значення: «добре», «задовільно», «потребує змін», «негативно». В табл. 2 подано загальні результати оцінювання.

У нашому опитуванні взяло участь 10 підприємств Львівської області, які зокрема тісно пов'язані із функціонуванням галузей інфраструктури. За даними опитування оцінка «негативно» присвоєна по графі «екологічна складова» та «житлово-комунальне господарство».

Так, у Львівській області за середнім вмістом забруднюючих домішок в атмосферному повітрі рівень забруднення оцінюється як підвищений, але є нижчим за середній по Україні більше ніж в 1,5 рази, що зумовлено відносно низькою концентрацією об'єктів важкої промисловості в регіоні, які є основними забруднювачами атмосферного повітря. Головною проблемою є незадовільний стан інфраструктурного забезпечення, зокрема сільських територій (відносно низька кількість освітніх закладів, відсутність систем водопостачання та водовідведення, критичний стан автошляхів).

**Висновки.** Узагальнюючи вищезазначені коментарі щодо взаємозв'язку між економічним зростанням та розвитком інфраструктури, слід зазначити, що безсумнівно, розвиток інфраструктури потребує системного підходу щодо її галузей.

Таблиця 1

Рекомендації щодо вдосконалення функціонування галузей інфраструктури

Назва галузі	Рекомендації
Автомобільний та міський транспорт	Створення відповідного департаменту з контролю (контролінгу) над транзитними перевезеннями (управління з правової роботи, фінансово-економічне та управління з маркетингових комунікацій). Варто використовувати системний підхід у прийнятті ключових законодавчих рішень, адже усі галузі інфраструктури є пов'язані між собою. Головна ціль реформ – сприяння конкурентоспроможності автомобільного транспорту та його успішної, на основі критеріїв сталого розвитку, інтеграції до міжнародних транспортних систем.
Дорожнє господарство	
Залізничний транспорт	Децентралізація і реорганізація структури Укрзалізниці, усунення монополії, вдосконалення ринку залізничних перевезень, заміна та модернізація рухомого складу шляхом прийняття Закону «Про залізничний транспорт».
Авіатранспорт	Одним із недоліків Повітряного кодексу є не визначений порядок функціонування «малої авіації», відшкодування збитків в разі втрати вантажу.
Водний транспорт	Особливої уваги заслуговує оновлення морського законодавства, особливо після 2014 р. через анексію Кримського півострова із змінами внесеними у Морську доктрину (18 грудня 2018 р.). Таке оновлення полягало у відновленні у найкоротший строк оперативних (бойових) спроможностей ВМС ЗС України та морської охорони Держприкордонслужби. Потрібні зміни у формуванні договорів із морського перевезення товарів. Це впливає на ті аспекти морського права, які пов'язані з повноваженнями капітана на свій розсуд розпорядитись вантажем у випадку загрози аварії та з іншими надзвичайними повноваженнями.
Поштовий зв'язок	Конкуренція між поштово-логістичними операторами повинна сприяти розвитку сфери поштового зв'язку, але на сьогодні «Укрпошта» потребує кардинальних змін щодо якості та швидкості наданих послуг, підвищення рівня зарплати операторів поштового зв'язку, оновлення програмного забезпечення клієнтської бази.

Джерело: складено автором на підставі [6]



Таблиця 2

**Результати інтернет-опитування керівників, менеджерів та логістів підприємств аграрного сектору Львівської області**

	«Добре»	«Задовільно»	«Потребує змін»	«Негативно»
1. Постачання різних видів ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) між функціонуючими підприємствами та організаціями, виробниками і споживачами			+	
2. Купівля-продаж різноманітних товарів	+			
3. Організаційно-правове оформлення регульованих ринкових відносин			+	
4. Зв'язок та інтернет	+			
5. Екологічна складова				+
6. Житлово-комунальне господарства				+
7. Соціальна підсистема (освіта, медицина)			+	
8. Функціонування компаній із доставки в Україні		+		

\* результати подальшого опитування будуть подані у наступних публікаціях

Однак, це не полишає поза увагою процес контролю усіх її підсистем, які є взаємопов'язаними. Особливо уваги заслуговує вивчення контролю та застосування його у відповідних сферах, зокрема у формуванні транспортно-логістичної системи. На сьогодні галузі інфраструктури України потребують реформування та вдосконалення, зокрема обрання відповідного вектору, що наблизить їх до стандартів Європейського Союзу.

Подальші дослідження полягають у вивченні сильних та слабких сторін інфраструктури, нормативно-правового забезпечення, результатів здійснених реформ, особливо із реалізації Національної транспортної стратегії до 2030 року (ефективність управління транспортним сектором, надання якісних послуг із перевезень, забезпечення сталого фінансування транспорту, підвищення безпеки та надійності, підвищення міської мобільності та регіональної інтеграції).

**Список використаних джерел:**

1. Апаров А.М., Яценко А.В. Державно-приватне партнерство як особлива правова форма співпраці держави з приватним бізнесом. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2015. № 4. С. 27–35.
2. Heskett, J. L., N. A. Glaskowsky, Jr., and R. M. Ivie (1973) *Business Logistics*. 2. ed. New York : The Ronald Press, pp. 14–21.
3. Heskett, J. L., Robert M. Ivie, and Nicholas A. Glaskowsky, Jr. (1964) *Business Logistics: Management of Physical Supply and Distribution*. New York : The Ronald Press, 557 p.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
5. Ігнатова Н.С. Удосконалення транспортної інфраструктури в контексті співпраці ЄС-Україна: господарсько-правовий аналіз. 2018. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/11360/Ihnatova%20N%20S.pdf?sequence=1>
6. Стельмах Х.П. Нормативно-правове забезпечення та розвиток транспортно-логістичної системи України. *Економічний форум*. 2021. № 3. С. 17–26.

**References:**

1. Aparov A. M., Yatsenko A. V. (2015) *Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak osoblyva pravova forma spivpratsi derzhavy z pryvatnym biznesom. Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, no. 4, pp. 27–35.
2. Heskett, J. L., N. A. Glaskowsky, Jr., and R. M. Ivie (1973) *Business Logistics*. 2. ed. New York: The Ronald Press, pp. 14–21.
3. Heskett, J. L., Robert M. Ivie, and Nicholas A. Glaskowsky, Jr. (1964) *Business Logistics: Management of Physical Supply and Distribution*. New York: The Ronald Press, 557 p.
4. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua>
5. Ihnatova N. S. (2018) *Udoskonalennia transportnoi infrastruktury v konteksti spivpratsi YeS-Ukraina: hospodarsko-pravovy analiz*. Available at: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/11360/Ihnatova%20N%20S.pdf?sequence=1>
6. Stelmakh Kh. P. (2021) *Normatyvno-pravove zabezpechennia ta rozvytok transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy. Ekonomichnyi forum*, no. 3, pp. 17–26.