

УДК 656.332.021.8

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/156-16>**Ремзіна Н. А.**провідний інженер
відділу ринку транспортних послуг,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України**Remzina Natalia**Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research,
National Academy of Sciences of Ukraine

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПОСТІЙНИХ ПРИСТРОЇВ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

У статті виявлені основні проблеми інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України (транспортних терміналів та шляхів сполучення). Удосконалено методичні засади адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього середовища. Обґрунтовано, що для реалізації розроблених методичних засад необхідною умовою є наявність інформаційної бази щодо стану постійних пристроїв транспортних систем. В статті запропоновано розробити Стратегію розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. Автором сформульовані основні короткострокові, середньострокові та довгострокові стратегічні напрямки розвитку постійних пристроїв транспортних систем. Надані рекомендації щодо активізації інноваційної діяльності в галузі транспорту.

Ключові слова: транспорт, стратегія, інновації, адаптивне управління, інформаційна база.

METHODOLOGICAL PRINCIPLES OF THE INSTITUTIONAL SUPPORT FORMATION OF DEVELOPMENT OF THE PERMANENT STRUCTURES OF TRANSPORT SYSTEMS OF UKRAINE

The article explores the main problems of institutional support of the development of permanent structures of the transport systems of Ukraine (transport terminals and communication routes). The modern transport system is one of the basic branches of the economy of Ukraine, which has an extensive network of communication routes and transport terminals. However, the level of the transport systems development in Ukraine is low in terms of the transport and logistics technologies, transport terminals technological development, interoperability, multimodal transportation development. The communication routes of Ukraine do not meet the world standards. There are not enough multimodal transport terminals in Ukraine. Due to the lack of state support and the lack of a favorable investment climate, there is no development of existing multimodal infrastructure facilities. The consequence is the decrease in the level of competitiveness in the world transport market, which affects the efficiency of the domestic economy by reducing transit traffic through Ukraine. Improving the situation regarding the institutional support of the permanent structures development cannot be achieved suddenly due to periodic political crises and high levels of corruption. The most realistic scenario for overcoming the current situation is the power decentralization process in Ukraine and the strengthening of the levers of public influence on the processes of state management in the transport sector. The methodological foundations of the development of permanent structures of transport systems adaptation to environmental conditions have been improved. The necessary condition for the implementation of the developed methodological foundations is the availability of an information base of permanent structures of transport systems. Based on the analysis of the hierarchy of strategic plans of Ukraine concerning the development of transport infrastructure, it is proposed and substantiated the feasibility of developing of the Strategy of the development of permanent structures of transport systems. The main short-term, medium-term and long-term strategic directions for the development of permanent structures of transport systems are formulated. The list of recommendations on the enhancing of innovations in the field of transport is provided.

Keywords: transport, strategy, innovation, adaptive management, information base.

JEL classification: C53, L86, L98, O38, R42.

Постановка проблеми. Однією з найбільш значущих проблем державного регулювання є незбалансованість розвитку постійних пристроїв єдиної транспортної системи України. По-перше, це диспропорції в темпах та масштабах розбудови нових та модернізації наявних постійних пристроїв за видами транспорту. Найбільш яскравий приклад – значне відставання розвитку постійних пристроїв внутрішнього водного транспорту та високі темпи зростання автомобілізації. По-друге, це наявності вузьких місць на стиках окремих видів транспорту, що є перешкодою для подальшого

розвитку мультимодальних перевезень. По-третє, це територіальна нерівномірність розвитку постійних пристроїв транспортних систем.

Покращення ситуації щодо інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України неможливо здійснити раптово через періодичні політичні кризи та високий рівень корупції. Найбільш реалістичним сценарієм виходу з існуючої ситуації є продовження децентралізації в Україні та посилення важелів впливу громадськості на процеси державного управління транспортною галуззю. При-

оритет співпраці з місцевими владними структурами обумовлений тим, що ефективність реального тиску на центральні органи поки є низькою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Формування засад інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем здійснюється науковцями Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. Питання розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення досліджується рядом вчених, таких як Ільченко С.В. [1], Овчар П. А. [2] тощо.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розробка пропозицій щодо інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інституціональне забезпечення – це широке поняття, яке включає статичні й динамічні аспекти становлення базисних і похідних інститутів у певних інституціональних умовах, інституції, інститути, які співвідносяться в певному інституціональному середовищі. У вузькому практичному розумінні це юридичне закріплення норм, правил гри, створення організаційних структур господарювання та інфраструктури, сформованих державою, організаціями і суспільством [3, с. 151]. Тобто інституціональне забезпечення формують «інститути» та «інституції».

Інституціональні та організаційні чинники відіграють важливішу роль, ніж технічні, оскільки ведуть до зміни інституцій, які в свою чергу суттєво впливають на розвиток економіки [1, с. 76].

Для управління розвитком постійних пристроїв транспортних систем доцільно використовувати методи адаптивного управління, що дозволяє забезпечити гнучкі суб'єктно-об'єктні відносини між елементами системи.

Адаптивне регулювання варто розглядати як формування управлінських можливостей, спрямованих на усунення дестабілізуючого впливу мінливого середовища, що відхиляє систему від стратегічної цілі розвитку.

В площині завдань роботи задля формування інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем, використовуючи в якості наукового підґрунтя теорію процесного підходу, в роботі удосконалено методичні засади адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього середовища, які місять у собі низку процесів та процедур (рис. 1):

1. Визначається об'єкт адаптивного управління, який, у даному випадку, представлений процесом розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. Визначений об'єкт формує мету та інформаційні параметри системи, які необхідні для здійснення управління. Відповідно до цього формується інформаційна база, яка є необхідною та достатньою (з точки зору наявності повного обсягу інформаційних ресурсів) для прийняття раціональних управлінських рішень в процесі адаптивного управління.

Для прийняття рішень щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем важливо володіти якісною інформацією, доступ до якої найчастіше, обмежений з причини недосконалості системи статистичного та управлінського обліку, комерційної таємниці, інших чинників. Тому для ефектного розвитку постійних при-

строїв транспортних систем органам влади доцільно мати у своєму розпорядженні базу необхідної інформації щодо стану постійних пристроїв транспортних систем, володіти методами її обробки.

Під інформаційною базою слід розуміти сукупність структурованої інформації, що пройшла первинну аналітичну обробку. Інформаційна база використовується для забезпечення процесу управління, а також для дослідження стану, функціонування та розвитку постійних пристроїв транспортних систем. Вона має бути організована таким чином, щоб в першу чергу забезпечувати стратегічну орієнтацію державного управління. Поряд з цим, інформаційна база може бути ефективним інструментом для побудови ефективної взаємодії державних органів влади у межах всієї вертикалі [4, с. 507].

Пропонується застосування раціональних управлінських інформаційних систем, які формують потрібну інформаційну базу та включають:

– підсистеми ведення баз даних транспортних терміналів та шляхів сполучення із зазначенням строків їх експлуатації, рівня зносу, наявних проблем експлуатації, форми власності, історії модернізації та ремонту тощо. Вона має бути відкритою до розширення.

– підсистеми моніторингу макроекономічного стану, що забезпечить оцінку стану транспортної галузі; прогнозування розвитку постійних пристроїв та галузі в цілому; інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття управлінських рішень.

2. Формується зовнішній контур адаптивного управління, який базується на аналізі зовнішнього середовища та визначенні чинників, які впливають на розвиток постійних пристроїв транспортних систем України. Методичною базою для формування зовнішнього контуру може слугувати факторно-критеріальне оцінювання, що (поряд із застосуванням традиційних методів дослідження, зокрема, SWOT та PEST аналізу, інших методів) сприяє формуванню широкого спектру оцінок стану аналізованих систем.

3. Розробляється прогноз поведінки середовища, показники його стабільності або динамічності. Прогноз може здійснюватися методами кореляційно-регресійного аналізу або більш складними методами (із застосуванням теорії нечіткої множини). На цьому етапі необхідно оцінити ступінь розбалансованості зовнішнього середовища відносно до необхідних вимог розвитку постійних пристроїв транспортних систем (за критеріями відповідності нормативного-правової бази, податкового навантаження, ступеню сприяння розвитку, рівнем інвестиційної привабливості тощо), рівень здатності системи щодо опору до зовнішніх викликів та турбулентності зовнішнього середовища (за критеріями фінансової незалежності, стійкості, маневреності тощо). В підсумку визначається можливість об'єкта розвиватися у заданих умовах із урахуванням перспектив та прогнозів розвитку середовища. В разі встановлення, що зовнішній контур принципово несприятливий для розвитку постійних пристроїв транспортних систем України, виникає необхідність прийняття стратегічного рішення щодо зміни пріоритетів подальшого розвитку чи припинення діяльності. В разі визначення відповідності вимог об'єкта поточним та перспективним умовам зовнішнього контуру відбувається перехід до наступного етапу.



Рис. 1. Методичні засади адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього середовища

Джерело: розроблено автором

4. Здійснюється аналіз внутрішнього контуру системи (із застосуванням методів фінансово-економічного, статистичного та маркетингового аналізу), на підставі чого формується модель інваріантної адаптації діяльності постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього контуру. В межах цього розробляється перелік прийнятних узагальнених альтернатив (із урахуванням обмежень зовнішнього контуру та можливостей внутрішнього) та, використовуючи в якості наукового підґрунтя метод Дельфі, здійснюється ітераційний вибір оптимальної моделі розвитку.

Метод Дельфі обрано тому, що він, через проведення ітеративної процедури експертного опитування, дозволяє виявити переважне судження фахівців з яко-

гось питання в процесі їхніх дебатів між собою. Тобто метод дозволяє залучити в якості експертів як науковців, так і практиків, які в процесі обміну досвідом здатні прийняти оптимальне рішення, що поєднує теорію та практику.

Критерії оптимальності вибору моделі базуються на максимізації наближення результуючої функції до поставленої мети (або на мінімізації відхилень від мети).

5. Розробка умов і механізмів практичної реалізації конкретної адаптаційної моделі, формування відповідних управлінських рішень щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем, визначення критеріїв контролю якості цих рішень, їх ефективності та дієвості.

6. У процесі реалізації запропонованих методичних засад адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього середовища необхідним є формування стратегії їх розвитку. Стратегія дозволить узагальнити усі складові, які впливають на розвиток цих систем, а саме: стратегічне цілепокладання, процес формування та вибору альтернативних моделей розвитку, генерацію стратегічних управлінських рішень, контроль за ефективністю та дієвістю цих рішень, а також дозволить сформувати систему інституційного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем.

Запропоновані методичні засади адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем, на наш погляд, повинні бути покладені в основу державної транспортної політики, яка, в свою чергу може бути сформульована у вигляді відповідної Стратегії розвитку постійних пристроїв транспортних систем України.

Актуальність затвердження Стратегії підтверджена тим, що:

- відсутнє чітке розмежування повноважень і відповідальності органів виконавчої влади на усіх рівнях управління. Відповідно, існує проблема неможливості забезпечення ефективного виконання усіх покладених на них функцій, особливо за умов обраного шляху децентралізації влади;

- чинне законодавство України не містить практичного організаційно-управлінського механізму розвитку постійних пристроїв, який передбачає координацію та реалізацію державних програм, впровадження інвестиційно-інноваційних проектів;

- нормативно-правові акти не завжди відповідають стандартам ЄС щодо розвитку наукового потенціалу, підтримки і впровадження інноваційних науково-технологічних розробок в розвиток постійних пристроїв.

Важливо надати системне забезпечення інституціонального потенціалу управління транспортними системами у науковому, інформаційно-аналітичному та експертному напрямках. Стратегія розвитку постійних пристроїв транспортних систем України первинно має впроваджуватись на національному рівні. У цьому проявляється її сила, адже державна стратегія передбачає систему великомасштабних державних рішень, є засобом досягнення встановлених цілей, формою управління соціально-економічною діяльністю й територіальною організацією суспільства; правильний вибір стратегії дозволяє зосередити зусилля й ресурси на реалізації потенціалу економічного розвитку і тим самим забезпечити ефективний розвиток усіх сфер життєдіяльності суспільства в ринкових умовах [2, с. 28]. Стратегія розвитку постійних пристроїв транспортних систем України має формувати логічну ієрархію стратегічних пріоритетів на різних інституційно-просторових рівнях. Положення стратегії мають відповідати регламентованим стратегічним пріоритетам соціального, економічного, екологічного характеру.

Досвід системи стратегічного управління різних держав може суттєво відрізнятись, проте їм властиві певні спільні риси, наявність яких зумовлена сутністю стратегічних процесів. Важливо відмітити, що у держав із високою культурою стратегічного управління існує так звана генеральна стратегія (Grand strategy), яка є стрижневим елементом стратегічного

процесу в країні, що свідчить про усвідомлення державними органами влади ієрархічної природи стратегії як управлінського інструменту. Якщо звичайна галузева стратегія встановлює зв'язок між кінцевими результатами та заходами, що здійснюються особливими методами, які означають напрями досягнення цілей, головна стратегія (Grand Strategy) означає те ж саме, але спеціально призначена для досягнення "великих цілей" [4].

Відсутність системи стратегування як одного з ключових процесів сучасного державного управління призводить до фрагментарності та неузгодженості дій органів влади у проведенні реформ, а це, у свою чергу, спричиняє неефективне витрачання державних ресурсів, недостатній контроль з боку суспільства за діяльністю органів державної влади.

Тому в процесі формування стратегічних планів щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем, в роботі побудовано ієрархію відповідних стратегічних планів із визначенням в них місця Стратегії розвитку постійних пристроїв транспортних систем України (рис. 2).

Стратегію розвитку постійних пристроїв транспортних систем в різностроковій перспективі можна представити наступним чином:

- 1) короткострокові стратегічні завдання (до 3 років):
 - вирішення важливих проблем, які впливають на руйнування системи;
 - підтримка позитивних процесів, що мають каталізуючий характер;
 - нормативно-правове забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем;
- 2) середньострокові стратегічні завдання (до 5 років):
 - реалізація ефективних інституційно-управлінських реформ щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем на основі процесу децентралізації влади;
 - закріплення позитивних явищ і процесів, що є каталізаторами прогресивних змін у галузі;
 - становлення конкурентоспроможної транспортної системи України на основі мультимодальних перевезень;
 - впровадження інноваційних технологій розвитку постійних пристроїв транспортних систем;
- 3) довгострокові стратегічні завдання (до 10 років):
 - формування конкурентного ринкового середовища з потужним інноваційним сегментом;
 - забезпечення високої якості надання транспортних послуг;
 - стимулюючий вплив на розвиток усіх галузей економіки, особливо тих, які є найбільш залежними від послуг перевезень.

Короткострокові стратегічні завдання формують синергетичний ефект від вирішення проблем нормативно-правового регулювання та проблем, що впливають на руйнування системи з однієї сторони, підтримки позитивних явищ і процесів, з іншої. Руйнування системи можуть викликати, в першу чергу, визначені шляхом SWOT-аналізу загрози. Зазначені проблеми мають бути нівельованими якнайшвидше задля посилення результативності інших заходів.

Середньострокові стратегічні завдання орієнтуються на закріпленні позитивних трендів, здобутих у попередньому періоді, та врахуванні впливу постій-

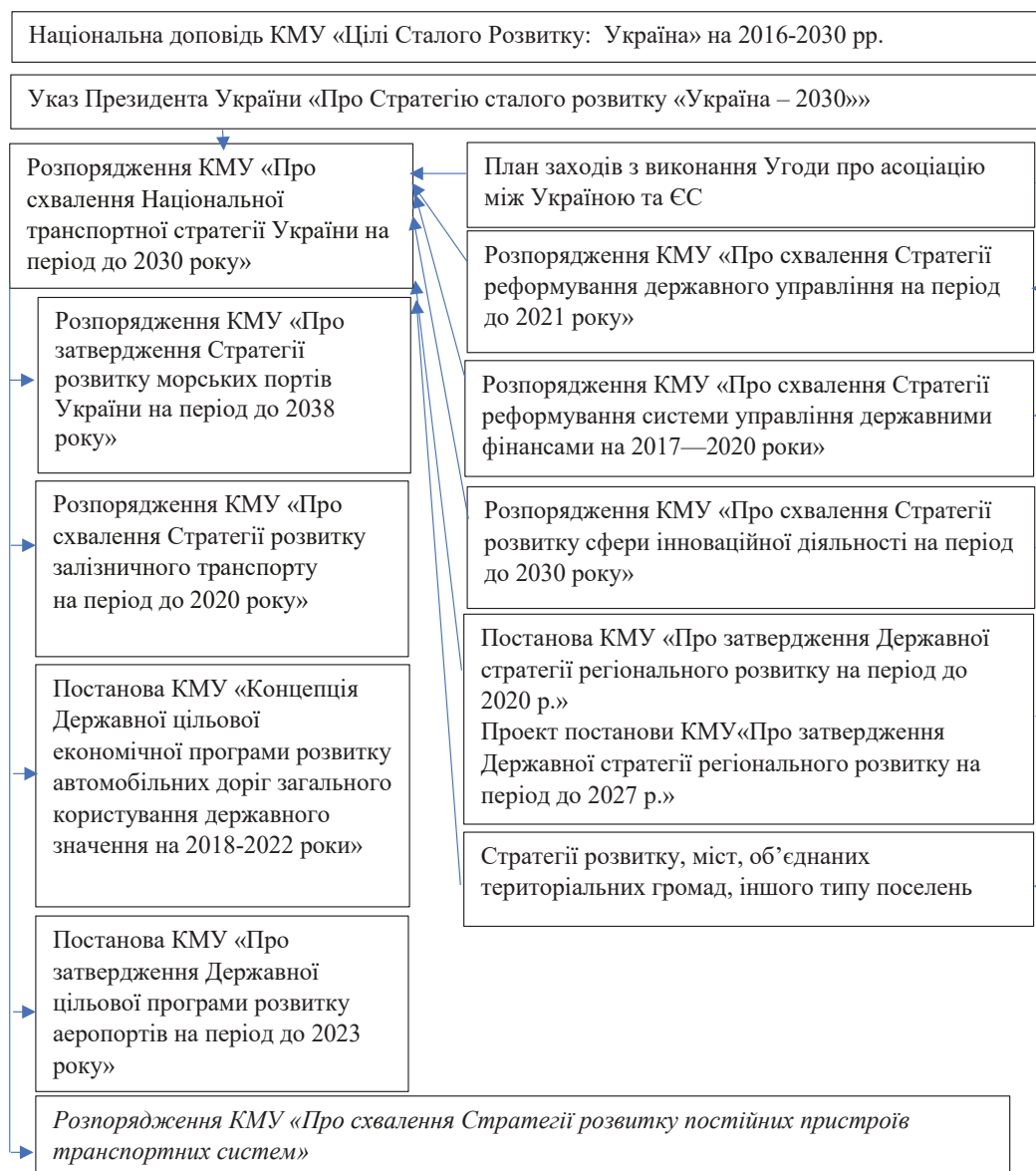


Рис. 2. Ієрархія стратегічних планів України щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем України

Джерело: систематизовано автором

них пристроїв на розвиток транспортної системи взагалі. Значну роль відіграє розвиток мультимодальних перевезень та формування цілісної та конкурентоспроможної національної транспортної системи. Проблема цілісності зазначена в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. [6], а саме – відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України.

Довгострокові стратегічні завдання зорієнтовані на сталий розвиток постійних пристроїв із сильним впливом на соціум, економіку та екологію. Вплив на соціум проявляється в сприянні соціальному розвитку, створенні умов для надання безпечних і доступних послуг; вплив на економіку відображається в показниках економічного зростання, забезпеченні випереджувального

розвитку, сприянні раціональному ціноутворенню, залученні інвестицій та запровадженні інновацій, отриманні прибутку тощо; вплив на екологію означає обов'язкове дотримання екологічного законодавства, стандартів і нормативів, пріоритетність вимог екологічної безпеки, введення в дію економічних механізмів природокористування [2].

Стратегічні завдання у напрямі розвитку постійних пристроїв транспортних систем в цілому включають:

- створення ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку постійних пристроїв транспортних систем;
- створення ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що підвищить ефективність процесу управління розвитком постійних пристроїв;

- прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» [7];
- забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій;
- забезпечення гармонійного та збалансованого розвитку постійних пристроїв транспортних систем;
- створення ефективного та прозорого механізму залучення інвестицій;
- впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки кадрів, виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління, бізнес-структур та громадських організацій та співпраці з міжнародними структурами;
- впровадження наукових розробок працівників НАН України;
- утвердження України в європейському просторі як регіонального транспортного хабу.

На підставі вище окресленого нами сформовано стратегічні напрямки розвитку постійних пристроїв транспортних систем України в розрізі різних видів транспорту та з огляду на обґрунтовану необхідність формування системи мультимодальних перевезень. Ці

стратегічні напрямки (за видами транспорту) наведено у таблиці 1.

Важливу увагу в Стратегії необхідно зосередити на інноваціях та прогресивних технологіях, які повинні стати «рушійною силою» транспортної політики держави. Серед цілей даної групи важливо виділено ті, які в синергетичній взаємодії забезпечать інтеграцію вітчизняних транспортних систем з європейськими та світовими.

У той час, коли в розвинених країнах спостерігається високий попит на екологічні інновації в галузі транспорту та впроваджуються нові технології, в Україні ситуація перебуває на етапі реанімації існуючих транспортних терміналів та шляхів сполучення. В Україні є значний інноваційний потенціал, який слід мобілізувати та спрямувати на новітні цілі технологічного розвитку постійних пристроїв транспортних систем. Для цього потрібно вирішити такі основні завдання:

- впровадження та підтримка програми моніторингу технологій новітніх розробок, що відповідають чинній державній політиці;

Таблиця 1

Стратегічні напрямки розвитку постійних пристроїв транспортних систем (за видами транспорту)

Короткострокові напрямки	Середньострокові напрямки	Довгострокові напрямки
1	2	3
для морського транспорту		
– прийняття Методики розрахунку ставок портових зборів; – забезпечення цільового використання портових зборів; – створення необхідних умов для залучення інвестицій – забезпечення безпечної експлуатації портових терміналів.	– гармонізація розвитку припортових шляхів сполучення (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів; – збільшення пропускної спроможності залізниці до портів Азов'я; – забезпечення створення достатніх глибин на підхідних шляхах та в акваторіях морських портів для обслуговування великих суден типу «Кепсайз» біля причалу.	– забезпечення високого рівня інформатизації процесів на портових терміналах та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки; – застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище.
для річкового транспорту		
– прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт України»; – гармонізація законодавства України в галузі внутрішнього водного транспорту з законодавством ЄС; – удосконалення тарифної політики на річковому транспорті; – проведення днопоглиблювальних робіт; – інвентаризація виробничих потужностей річкових портів, створення реєстру річкових портів	– фінансування шлюзів на р. Дніпро; – проведення модернізації шлюзів Дніпровського каскаду; – включення річкових портів до регіональних проектів розвитку економічних зон.	– участь у реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, який дозволить використовувати транзитний потенціал р. Дніпро, з'єднавши Чорне та Балтійське моря; – забезпечення входження внутрішніх водних шляхів України в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T та розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка – море».
для авіаційного транспорту		
– запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до терміналів, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності; – сертифікація аеропортів у відповідності до норм ЄС.	– реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС	– реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку постійних пристроїв та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромно-диспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень

Закінчення табл. 1

1	2	3
для автомобільного транспорту		
<p>– вдосконалення системи запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування, зокрема габаритно-вагового контролю транспортних засобів та належного рівня відповідальності за перевищення дозволених параметрів, допустимих значень осевих навантажень транспортних засобів;</p> <p>– введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;</p> <p>– забезпечення цільового використання коштів Дорожнього фонду.</p>	<p>– забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів;</p> <p>– поширення практики будівництва цементобетонних доріг;</p> <p>– збереження мережі автомобільних доріг і приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів;</p> <p>– впровадження принципів публічного управління;</p> <p>– активізація участі територіальних громад у використанні коштів Державного дорожнього фонду.</p>	<p>– збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 до 70 відсотків (у 2030 році)</p> <p>– активізація інноваційної діяльності, впровадження сучасних ефективних, енерго- та ресурсозберігаючих матеріалів і технологій, що забезпечують високу якість та довговічність дорожніх та мостових конструкцій, недопущення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє природне середовище;</p> <p>– забезпечення гарантійного строку експлуатації збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг загального користування державного значення не менш як 10 років.</p>
для залізничного транспорту		
<p>– прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва;</p> <p>– модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів;</p> <p>– удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості.</p>	<p>– подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів;</p> <p>– будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів.</p>	<p>– забезпечення інноваційного розвитку галузі</p> <p>– зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, впровадження ресурсозберігаючих технологій.</p>

– активізація наукових досліджень, сприяння розвитку науково-фахового потенціалу у транспортній сфері, розвиток технологій.

З огляду на поточний стан справ, первинними кроками на шляху до активізації інноваційної діяльності в галузі транспорту України мають бути:

– інновації транспортних терміналів – автоматичне інтелектуальне обладнання терміналів;

– екологічні інновації – розбудова постійних пристроїв, що генерують енергію (наприклад, доріг).

– безпекові інновації – відеоспостереження, автоматизація контролю за ситуацією на шляхах сполучення та транспортних терміналах.

Традиційно найбільш уразливим у стратегічному процесі, що забезпечується Урядом, є організація виконання Стратегії, створення механізму координації дій усіх його учасників, у тому числі суб'єктів приватного сектору, а не лише представників центральних та місцевих органів виконавчої влади. Як правило, схвалення стратегічного документа (стратегії, концепції, доктрини тощо) відповідним розпорядженням супроводжується формулюванням завдань органам влади щодо забезпечення виконання плану завдань (заходів) та періодичної звітності.

Моніторинг реалізації Стратегії має проводитися в межах повноважень Кабінету Міністрів України, Мініс-

терства Інфраструктури, інших органів виконавчої влади за участю громадських організацій та об'єднань підприємців, міжнародних організацій. У рамках проведення моніторингу необхідно забезпечувати підготовку та оприлюднення щорічного звіту про стан виконання плану заходів з реалізації Стратегії.

Висновки. Отже, результатом дослідження є розробка наступних пропозицій щодо інституціонального забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України:

– врахування удосконалених методичних засад адаптації розвитку постійних пристроїв транспортних систем до умов зовнішнього середовища;

– застосування управлінських інформаційних систем, які містять підсистему ведення баз даних транспортних терміналів і шляхів сполучення та підсистему моніторингу макроекономічного стану;

– розробка та затвердження Стратегії розвитку постійних пристроїв транспортних систем України, яка має зайняти певне місце в ієрархії відповідних стратегічних планів держави.

Врахування зазначених пропозицій дозволить забезпечити розбудову нових і модернізацію існуючих транспортних терміналів і шляхів сполучення та дозволить зміцнити статус України як транспортної держави.

Список використаних джерел:

1. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. *Економіка і регіон*. Полтава, 2012. № 2. С. 74–78.
2. Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки : автореф. дис. ... д-ра. екон. наук : 08.00.03. Київ, 2019. 40 с.
3. Шпикуляк О. Г. Институціональне забезпечення розвитку та регулювання аграрного ринку: аналітична оцінка. *Економіка АПК*. Київ, 2010. № 4. С. 150–157.
4. Ремзіна Н. А. Проблеми та сутність системи державного управління в напрямі розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. *Сучасні підходи до соціально-економічного, інформаційного та науково-технічного розвитку суб'єктів національного господарства* : монографія / за ред. Л.М. Савчук, Л.М. Бандоріної. Дніпро, 2020. С. 500–509.
5. Gaddis J. L. What is Grand Strategy? Karl Von Der Heyden Distinguished Lecture, Duke University, 26 February 2009. URL: <https://www.duke.edu/web/agsp/grandstrategyaper.pdf> (дата звернення: 19.07.2020).
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.07.2020).
7. Про мультимодальні перевезення : Проект Закону України від 27.12.2019 № 2685. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (дата звернення: 20.07.2020).

References:

1. Pchenko S. V. (2012) Institutional'nyye faktory funktsionirovaniya transportnykh sistem v Ukraine [Institutional factors of the functioning of transport systems in Ukraine] *Economy and region*, no 2, pp. 74–78. (in Russian)
2. Ovchar P. A. (2019) Rehuliuвання розвитку автотранспортної галузі в умовах трансформативної національної економіки [Regulation of the development of the motor transport industry in terms of transformation of the national economy] (PhD Thesis). Kiev, 40 p. (in Ukrainian)
3. Shpykuliak O. H. (2010) Instytutionalne zabezpechennia rozvytku ta rehuliuвання ahrarnoho rynku: analitychna otsinka [Institutional support for the development and regulation of the agricultural market: an analytical assessment]. *Economics of agro-industrial complex*, vol. 4, pp. 150–157. (in Ukrainian)
4. Remzina N. A. (2020) Problemy ta sutnist systemy derzhavnoho upravlinnia v napriami rozvytku postiinykh prystroiv transportnykh system Ukrainy [Problems and essence of the system of public administration in the direction of development of permanent devices of transport systems of Ukraine]. *Suchasni pidkhody do sotsialno-ekonomichnoho, informatsiinoho ta naukovo-tekhnichnoho rozvytku sub'iektiv natsionalnoho hospodarstva* [Modern approaches to socio-economic, informational and scientific-technical development of national economy subjects]. Dnipro, pp. 500–509. (in Ukrainian)
5. Gaddis J. L. (2009) What is Grand Strategy? Karl Von Der Heyden Distinguished Lecture, Duke University. Available at: <https://www.duke.edu/web/agsp/grandstrategyaper.pdf> (accessed: 19.07.2020).
6. Pro sxvalennya Nacionalnoyi transportnoyi strategiyi Ukrayiny na period do 2030 roku: Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] 30.05.2018, № 430-r. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (accessed 15.07.2020) (in Ukrainian)
7. Pro multymodalni perevezennia : Proekt Zakonu Ukrainy [On multimodal transportation: Draft Law of Ukraine] 27.12.2019 № 2685. Available at: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (access date: 20.07.2020) (in Ukrainian)