

УДК 338.439.02

Бондар В.В.*аспірант кафедри економіки та міжнародних економічних відносин
Миколаївського національного університету
імені В.О. Сухомлинського*

РОЛЬ ІННОВАЦІЙ У ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

У статті досліджено основні напрями інноваційного оновлення транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації та євроінтеграції. Доведено, що інвестиції у транспортну галузь та інфраструктуру є інвестиціями в економічний розвиток. Розвиток транспортної системи є також одним із головних індикаторів якості життя. Визначено основні напрями розвитку транспортної інфраструктури України у взаємозв'язку зі стратегічними цілями Європейського Союзу.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, інновації, інноваційна інфраструктура, модернізація, транспортна стратегія.

Бондарь В.В. РОЛЬ ИННОВАЦИЙ В ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В статье исследованы основные направления инновационного обновления транспортной инфраструктуры Украины в условиях глобализации и евро интеграции. Доказано, что инвестиции в транспортную отрасль и инфраструктуру являются инвестициями в экономическое развитие. Развитие транспортной системы является также одним из главных индикаторов качества жизни. Определены основные направления развития транспортной инфраструктуры Украины во взаимосвязи со стратегическими целями Европейского Союза.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, инновации, инновационная инфраструктура, модернизация, транспортная стратегия.

Bondar V.V. THE ROLE OF INNOVATION IN SHAPING TRANSPORT INFRASTRUCTURE NATIONAL ECONOMY IN GLOBALIZATION

In the article the basic directions of innovation of Ukraine's transport infrastructure in the context of globalization and European integration. It is proved that investment in transport and infrastructure are investments in economic development. The development of the transport system is also one of the main indicators of quality of life. The basic directions of development of transport infrastructure Ukraine in conjunction with the strategic goals of the European Union.

Keywords: transport infrastructure, innovation, innovation infrastructure, modernization of transport strategy.

Постановка проблеми. Транспорт має визначальне значення для розвитку національної економіки та якості суспільного життя. Мобільність є життєво необхідною для внутрішнього ринку та якості життя громадян, оскільки вони користуються правом на вільне пересування. Транспорт створює умови для економічного зростання та працевлаштування, крім того транспорт та його інфраструктура повинен оперативно реагувати на глобальні виклики та загрози.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основи теоретичних та методичних аспектів дослідження механізмів розвитку транспортної інфраструктури, викладено в працях таких відомих вчених як: Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, Д. Дятлова, В. Загорський, А. Кальченко, М. Клімова, Дж. Койл, Е. Крикавський, В. Медведєв, М. Окландер, О. Савчук, О. Сапронов, Т. Стройко, О. Павлова, Д. Прейгер Т. Ревуцька, Дж. Уайтхед та ін.

Незважаючи на велику кількість теоретичних розробок щодо аспектів розвитку транспортної інфраструктури, багато важливих аспектів цього процесу в умовах глобальних викликів та загроз залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті стало дослідження та узагальнення основних напрямів впровадження інновацій в транспортну інфраструктуру національної економіки в умовах глобальних викликів.

Виклад основного матеріалу. Розвинена транспортна система та відповідна інфраструктура є запорукою високого рівня розвитку країни, підвищуючи рівень її інвестиційної привабливості. Крім того транспортна інфраструктура виступає об'єднуючим фактором в процесі інтеграції. Тому головною функцією транспортної інфраструктури є формування зовнішніх умов для господарювання економічних

суб'єктів. Інфраструктура, як самостійна частина господарського механізму, повинна сприяти вільному обміну ринковими ресурсами та реалізувати функції саморегулювання та самонастроювання національної економіки на всіх її рівнях у тісному зв'язку із кон'юнктурними коливаннями регіонального ринку [1, с. 212].

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 транспорт як інфраструктура економіки є специфічною галуззю економіки, 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» [2, с. 11].

В сучасному світі впровадження інновацій в транспортній інфраструктурі можлива на основі високого рівня професійних знань, фундаментальної та прикладної науки, а також співпраці держави та бізнесу. Проведені нами дослідження в попередніх публікаціях [3] довели, що інноваційне оновлення транспортної інфраструктури неможливе без патронату держави.

Інновації вимагають значних ресурсних витрат, впровадження дорогих технологічних процесів, використання новітніх досягнень науки. Науково-технічний потенціал, тобто дослідження, розробки й інновації в транспортній інфраструктурі неможливо зарахувати до задовільних. Складне економічне становище реального сектору економіки, нестача фінансових ресурсів у підприємств і організацій, недорозвиненість ринкових механізмів, ретроградні поняття в області транспортної інфраструктури перешкоджають розвитку попиту на її дослідження й розробку, відсутні взаємодія між учасниками інноваційних процесів, і також підтримка трансферу інноваційної інфраструктури.

Ефективність транспортної інфраструктури є системою відносин з приводу досягнення запланованого результату, створюваного процесом виробництва й реалізованого споживання, у зв'язку з понесеними інфраструктурними витратами. Структурна перебудова, зокрема, має на увазі: перехід від політики підтримки розвитку транспортної інфраструктури неефективних підприємств до розвитку транспортної інфраструктури «нових» секторів, насамперед, інноваційних та інформаційних [4, с. 40].

Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним із напрямів «Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [5], реалізація якої дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Зокрема згідно з положеннями Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр. [6], проблему забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування значною мірою передбачається розв'язати шляхом переходу на інноваційний шлях розвитку, технічного переоснащення, запровадження нових технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг, недопущення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє природне середовище.

Також з метою покращення транспортно-експлуатаційного стану і довговічності дорожнього покриття під час підготовки до проведення в Україні Євро-2012 Укравтодором почали активно застосовуватись новітні сучасні матеріали і технології у будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автодоріг. Так, під час реконструкції траси Київ-Чоп було застосовано технологію будівництва монолітних залізобетонних мостів, використано геосинтетичні матеріали для армування шарів дорожнього одягу та укріплення земляного полотна, застосовано технологію холодного ресайклінгу для створення основи нового дорожнього покриття. У Донецькій області для посилення на мостах шару гідроізоляції та заповнення тріщин на старому покритті було використано бітумну емульсію та новий гідроізоляційний матеріал «ВУК» на поліуретановій основі, нову полімерну домішку Бутонал NS-198, сучасну полімерну суміш (Сілол) та ін.

У січні 2016 року стартував проект технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії», термін реалізації якого заплановано

на період 2016-2018 років, загальна вартість проекту становить 3740000 євро. Партнерами проекту стали Stanier Consulting GmbH (DE), Expertise France (FR), Egis International (FR), Egis-Ukraine(UA) [7].

Мета проекту полягає в сприянні інтеграції та модернізації транспортного сектору України та окремих під секторів галузі транспорту відповідно до зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також оновлення Національної транспортної стратегії України відповідно до законодавства, стандартів і вимог ЄС та сприяння у її подальшій імплементації. Основними завданнями проекту є:

- сприяння у гармонізації законодавства в галузі транспорту відповідно до пріоритетів Угоди про асоціацію;

- допомога у модернізації, виконанні та моніторингу Національної транспортної стратегії.

Результатами які мають бути досягнуті по закінченню проекту є:

1. Гармонізація законодавства України та ЄС в транспортній галузі відповідно до Угоди про асоціацію:

- адаптація, імплементація та застосування 5 пріоритетних директив і регламентів (Регламент ЄС) в транспортному секторі;

- зміцнення інституційної спроможності на всіх видах транспорту відповідно до додатків 17 (морський транспорт) та 32 Угоди про асоціацію;

- запровадження системи звітності та моніторингу прогресу виконання зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію;

- підвищення кваліфікації персоналу та підвищення інституційного потенціалу відповідних зацікавлених сторін, гармонізація законодавства та моніторинг імплементації Угоди про асоціацію в транспортному секторі;

- налагодження і зміцнення співпраці з європейськими транспортними агентствами;

- забезпечення прогресу у реалізації зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію та імплементації Національної транспортної стратегії і стратегічних планів для транспортних підгалузей.

2. Транспортна стратегія України (НТС), разом зі стратегіями розвитку підгалузей будуть оновлені у відповідності до національних вимог та вимог ЄС:

- розробка плану дій з реалізації оновленої Національної транспортної стратегії і системи її моніторингу;

- забезпечення правового регулювання мультимодальних перевезень;

- розробка фінансових та адміністративних інструментів, необхідних для реалізації оновленої Національної транспортної стратегії;

- встановлення сталого механізму для поліпшення координації та співробітництва в галузі транспорту;

- підвищення прозорості та ефективності державного управління у транспортному секторі;

- наближення політики, пов'язаної з розвитком національної транспортної мережі до транспортної політики ЄС.

Крім того, на початку 2016 року стартував проект ЄС «Підтримка впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС», коротка назва якого «Association4U», що означає «Асоціація для України й для тебе». Проект фінансується ЄС та впроваджується спільно з ключовим бенефіціаром, Урядовим офісом з питань європейської та євроатлантичної інтеграції та галузевими міністерствами, залученими до реалізації угоди про асоціацію. Головна мета Про-

екту – посилити спроможність та підвищити продуктивність державних установ України з метою забезпечення комплексного виконання ними зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію.

В умовах євроінтеграційного вектору розвитку української економіки важливого значення набувають інноваційні аспекти розвитку транспортної інфраструктури Європейського Союзу. Основні аспекти створення єдиного транспортного ринку в Європі були закладені у «Білій книзі» – збірнику конкретних напрямів політики, розробленому Європейською комісією, з метою відродження руху за економічний союз європейських країн. У ній йшлося про скасування в семирічний термін усіх фізичних, технічних і податкових бар'єрів на шляху до вільного пересування в середині Співтовариства та про стимулювання розвитку промисловості й торгівлі в межах єдиної великої економічної зони [8].

Одним з завдань підготовки європейського транспорту до майбутнього є напрям – мобільність формує інфраструктура. Жодна значна зміна на транспорті неможлива без опори на відповідну мережу та вищого інтелектуального рівня її використання. Загалом інвестиції у транспортну інфраструктуру мають позитивний вплив на зростання економіки, створюють добробут та робочі місця, сприяють торгівлі, географічній доступності та мобільності людей. Планування інфраструктури повинно виконуватися так, щоб позитивний вплив на економічне зростання був максимальним, а негативний вплив на навколишнє середовище мінімальним.

Головною проблемою є перевантаженість шляхів сполучення, особливо на автошляхах та в небі, що ставить під питання доступність. Окрім цього, транспортна інфраструктура розвинена нерівномірно на сході та заході ЄС, які мають стати єдиним цілим. Звідси зростає навантаження на державні ресурси для інвестування в інфраструктуру та потреба у новому підході до фінансування та ціноутворення.

З часу виходу Білої книги – Транспорт 2011 було досягнуто багато. Відбулося подальше відкриття ринку в авіаційному, автомобільному транспорті, частково – залізничному. Було успішно розпочато проект Єдиного європейського неба. Зросли технічна та громадська безпека перевезень на всіх видах транспорту. Було прийнято нові правила щодо умов праці та прав пасажирів. Транс'європейські транспортні мережі (які фінансувалися за рахунок ТЕМ-Т, Структурних фондів та Фонду солідарності ЄС) сприяли вирівнювання територіального розвитку та будівництву високошвидкісних залізничних ліній. Зміцнилися міжнародні зв'язки та співпраця. Чимало було зроблено для підвищення екологічних показників діяльності транспорту і все ж транспортна система не є екологічно сталою.

Зазираючи на 40 років вперед, зрозуміло, що транспорт не може розвиватися за тією ж схемою. Якщо ми і далі обмежимося підходом «діємо, як завжди», нафтозалежність все ще може залишатися трохи нижчою за 90%, при цьому відновлювальні джерела енергії ледь-ледь перевищуватимуть 10% позначку, визначену як цільовий показник на 2020 р. Витрати на транспортне перевантаження зростуть на приблизно 50% до 2050 р. Різниця в доступності для центральних і периферійних районів стане ще різочішою. Соціальні витрати на аварії та шум будуть продовжувати зростати.

Незважаючи на інтеграційні процеси однією з основних проблем європейського континенту є нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури по вектору захід-схід.

У рамках цієї базової мережі слід широко застосовувати інструменти інформаційних технологій для спрощення адміністративних процедур, забезпечення встановлення місцезнаходження та відстеження вантажів та оптимізації графіків та потоків руху (е-Вантаж). Необхідно заохочувати їх впровадження, вимагаючи їх застосування на інфраструктурі ТЕМ-Т та поступової інтеграції систем транспорту.

Базова мережа повинна забезпечити ефективні мультимодальні зв'язки між столицями ЄС та іншими головними містами, портами, аеропортами та основними пунктами наземного перетину кордону, а також іншими провідними економічними центрами. Вона повинна бути зосереджена на заповненні відсутніх зв'язків – головним чином прикордонні ділянки та вузькі місця/об'їзди, модернізації існуючої інфраструктури та розвитку мультимодальних терміналів у морських та річкових портах та міських центрів логістичної консолідації. Для подорожей на великі відстані повинні бути розроблені кращі сполучення залізниця/аеропорт.

Добре функціонуюча транспортна мережа вимагає значних ресурсів. Вартість розвитку інфраструктури ЄС до рівня, який відповідатиме потребам транспорту, було оцінено у понад 1,5 трл. Євро на 2010-2030 рр. Завершення мережі ТЕМ-Т потребує приблизно 550 млрд. євро до 2020 р., з яких приблизно 215 млрд. можуть бути призначені для ліквідації основних вузьких місць. Сюди не входять інвестиції у транспортні засоби, обладнання та інфраструктуру стягнення оплати за проїзд, що може потребувати додаткового трильйону на досягнення поставлених завдань скорочення викидів у транспортній системі.

Висновки. З вищенаведеного можна зробити наступні висновки:

1 В загальноєвропейському контексті необхідні диверсифіковані джерела фінансування як з державних, так і приватних джерел. Потрібна краща координація Фонду солідарності та Структурних фондів з завданнями транспортної політики, і країни-члени повинні забезпечити наявність достатнього національного фінансування у своєму бюджетному плануванні, а також достатніх потужностей для планування та реалізації проектів. Інші джерела фінансування, які можна розглянути, включають схеми інтернаціоналізації зовнішніх витрат та платежів за використання інфраструктури, що може створити додаткові потоки надходжень, роблячи інвестиції в інфраструктуру більш привабливими для приватного капіталу.

2. Щодо України, то основними завданнями з метою наближення транспортного сектору України до транспортної системи ЄС, а також викликів перспективного розвитку Європи, повинні стати наступні:

- забезпечення цілісності країни;
- проведення реформ сектору відповідно до європейських стандартів;
- підвищення попиту на послуги перевезень;
- необхідність скорочення викидів парникових газів;
- аспекти безпеки на транспорті з метою скорочення кількості ДТП;
- необхідність підвищення ефективності транспорту;
- просування науково-дослідної діяльності;
- завершення транс'європейської транспортної мережі; покращення інтеграції автомобільного, залізничного, авіаційного та водного транспорту (морський та внутрішній водний транспорт) в єдиний логістичний ланцюг.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Ансофф И. Стратегическое управление: пер. с англ. / И. Ансофф. пер. с англ. – М.: Экономика, 1989. – 520 с.
2. 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.
3. Бондар В.В. Державно-приватне партнерство як базовий елемент інноваційного оновлення транспортної інфраструктури України / В.В. Бондар // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. – Випуск 13. – Частина 4. – 2015. – С. 105–108.
4. Садловська І. Формування інвестиційно-інноваційної концепції вдосконалення прогнозування й планування транспортної інфраструктури України / І. Садловська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління» – 2012. – Вип. 20. – С. 34–46
5. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
6. Розпорядження КМУ від 3.09.2012 р. № 719-р «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр.» <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>
7. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>
8. Біла Книга Європейської Комісії – План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи – Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі. – 2011. – 28 с.

УДК 334.722

Боняр С.М.

*доктор економічних наук, професор,
декан факультета управління і технологій
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного
Міністерства освіти і науки України*

ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ АГЕНТСЬКОЇ ОТРАСЛІ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКЕ ЕКОНОМІЧНЕ ПРОСТРАНСТВО

Данная статья посвящена анализу современного состояния агентской отрасли в Украине, а так же возможным перспективам ее развития. Рассмотрен рынок услуг на современном этапе развития морехозяйственного комплекса, проанализированы перспективные направления развития компаний. Освещены основные требования европейского сообщества к национальным агентствам, вероятность добиться соответствия требованиям в ближайшее время.

Ключевые слова: агентирование судов, рыночные взаимоотношения, институт морского права, ФОНАСБА, транспортная логистика, судозаход, торговый флот, международные перевозки.

Боняр С.М. ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ АГЕНТСЬКИХ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР

Стаття присвячена аналізу сучасного стану агентської галузі в Україні, можливим шляхам та напрямкам її розвитку. Розглянуто ринок агентських послуг на сучасному етапі розвитку морегосподарського комплексу, проаналізовано перспективні напрямки розвитку компаній. Висвітлені основні вимоги європейського суспільства до національних агентств, ймовірність задовольнити їх найближчим часом.

Ключові слова: агентування суден, ринкові взаємини, інститут морського права, FONASBA, транспортна логістика, суднозахід, торгівельний флот, міжнародні перевезення

Bonyar S.M. INTEGRATION PROSPECTS OF AGENCY INDUSTRY IN UKRAINE IN THE EUROPEAN ECONOMIC AREA

This article analyzes current situation of the maritime agent industry in Ukraine, as well as the possible prospects of its development. Consider the market of marine business services during the latest decades and was analyzed the dynamics of development of companies Also were eliminated the main EU requirements to national agencies and possibility to satisfy them.

Keywords: ship's agency service, market relations, maritime law institute, FONASBA, transportation logistics, port call, international transportation.

Постановка проблеми. Для України, имеющей выход к побережью Черного моря, морские перевозки являются одной из значимых статей получения валюты. В статье описано современное состояние рынка предоставления услуг морского агентирования, который в настоящее время претерпевает серьезные проблемы. Активность работы сервисных компаний, к которым относятся и агентские, определяет уровень работы всей цепи транспортных перевозок, особенно морских.

Анализ последних исследований и публикаций. Известно значительное количество публикаций, направленных на изучение состояния морского агентирования. Наиболее современные работы таких исследователей, как Б. Буркинский, А. Демьянченко, А. Кибик, А. Целовальникова, А. Филипенко и дру-

гих, рассматривавших рыночные, экономические, правовые и хозяйственные аспекты деятельности сервисных компаний, оценивавших уровень услуг и быстродействие всей морской инфраструктуры. Среди исследователей проблем деятельности морских агентств следует отметить научные труды В. Виговского, И. Петрова, Н. Сергеевой, О. Полтавского, Д. Попова, а также публицистические (в специализированных изданиях) А. Бронцкого, И. Ландера, Н. Мирошниченко В. Селиванова, О. Чеботаренко. Обзор предшествующих публикаций показал высокий уровень изученности вопроса, тщательный и полный анализ состояния Украинского рынка.

Целью данной статьи является изучение состояния рынка морского агентирования на Украине в