

6.2. Транспортне забезпечення змішаних перевезень для реалізації державної політики міжрегіональної інтеграції

Транспорт відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки регіону, забезпечуючи міжрегіональний зв'язок на основі виробництва й споживання задовольняючи потреби населення та підприємств. Проте сучасна транспортна система України та її регі-

онів переживає період глибокої системної кризи, оскільки стан інфраструктури і рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають наростальним потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Це знижує ефективність функціонування транспортної системи регіону та зумовлює необхідність подальшого її розвитку через створення різних комітетів, мереж, платформ, директив, стратегій регіонального розвитку, що гарантує безперервну співпрацю на всіх рівнях. Державна політика інтеграції повинна бути направлена на розвиток транспортного забезпечення регіонів України оскільки інфраструктура регіонів України специфічна, що зумовлено особливостями географічного положення, історичним розвитком та розвитком господарського комплексу та впливає значною мірою на міжрегіональну співпрацю. Наявність різних видів транспорту стає передумовою для формування інтегрованого транспортного простору на засадах інтермодальності та мультимодальності, а стратегічним завданням влади, посилення результативності процесів міжрегіональної співпраці на основі державної політики.

Передумовою також є постійне зниження показника ВРП по регіонах України та у 2020 р. на 1 особу становить менш як 80 % від середнього по країні в 10 регіонах України (тобто майже половина). Серед них – Чернівецька та Закарпатська області мають показник менше ніж 55 % від середнього, а Луганська – лише 21,49 %.

В таких умовах необхідність проведення досліджень та інтеграції у напрямі розвитку транспортного забезпечення регіонів України на засадах мультимодальності та інтермодальності є не тільки важливими та своєчасними, а й необхідним найшвидшого розв'язання для практики в розробці державної політики.

Питання транспортного забезпечення регіонів України вирішує не одне покоління науковців, доробок яких показаний у працях щодо аналізу динаміки основних показників розвитку транспортно-логістичної системи регіонів Трушкіна Н. В. [24], Чернишев В. Г., Окара Д. В., Ковальова І. Л. [33] застосували економетричне моделювання щодо взаємозалежності ВРП від обсягу імпорту і експорту. Гудима Р. Р. [22] проводить оцінку рівня забезпеченості транспортною інфраструктурою прикордонних регіонів України та виявляє напрямки подальшого розвитку галузі. Пащенко Ю. Є. [28] прово-

дить оцінку розвитку та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Стецюк В. В., Костяєва К. В. [31] представляють методичні підходи щодо оцінки ефективності участі залізно дорожнього транспорту в логістичних системах регіону. Хрустальова В. В. [32] розглядає систематизацію напрямів державної підтримки розвитку транспортної галузі як базової галузі економіки. Проте в умовах динамічних змін що відбуваються у світі та впливають на економіку країни, постійного моніторингу потребують зміни показників вантажообороту, експорту, імпорту та їх вплив на розвиток валового регіонального продукту.

Вагомі наукові здобутки у розвиток вантажних та пасажирських перевезень за різними видами транспорту та їх інтеграцією внесли вітчизняні та закордонні вчені: Карпенко О. О. [26] проводила аналіз сучасного стану розвитку змішаних перевезень вантажів і дослідження доцільності формування транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів для інтенсифікації розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні; Ширяєва С. В. [34] визначення принципів логістики в мультимодальних перевезеннях вантажів; Брагінський В. В. [21] дослідження закономірностей та особливостей розвитку транспортно-логістичної системи в чинному правовому полі та вироблення пропозицій щодо удосконалення транзитної політики України в сучасних умовах. Проте залишаються малодослідженими питання методологічного порядку, відповідно до якого був проведений аналіз та взаємозв'язок між транспортним забезпеченням регіонів України, та обсягами вантажообігу різними видами транспорту. Проведений аналіз наукової літератури та нормативно-правового забезпечення розвитку регіонів свідчить про достатньо вагоме теоретичне обґрунтування проблеми формування державної політики щодо міжрегіональної інтеграції у сфері транспорту, проте питання формування інтегрованого транспортного простору залишається актуальним, серед науковців досі не вироблено стабільно єдиного підходу щодо транзиту та технічного забезпечення інтермодальних та мультимодальних перевезень на рівні регіонів України.

За даними Державної служби статистики України загальна транспортна мережа України охоплює 166,1 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям; 21,6 тис. км залізничних колій, посідаючи

друге місце в Європі: 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів, вздовж яких розташовано 10 річкових портів; 18 морських торговельних портів у Чорноморському, Азовському і Дунайському басейнах (з яких 5 в АР Крим); 33 аеропорти, 17 з яких міжнародні: 4,4 тис. км тролейбусних ліній; 1,9 тис. км трамвайних колій; 0,1 тис. км колій метрополітену; 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів; 3,9 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів. Частка транспортного сектору в ВВП (валовий внутрішній продукт) України станом на 01.04.2020 р. становить 7,2 % (табл. 6.12).

Таблиця 6.12

Частка транспортного сектору в ВВП України*

Показники	Роки						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 1 кв.
ВВП	1586915	1988544	2385367	2983882	3560596	3974564	845829
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	100889	134978	156745	191209	227256	268968	60918
Частка транспортного сектору в ВВП України, %	6,36	6,79	6,57	6,41	6,38	6,77	7,20

* сформовано автором на підставі даних [23].

Аналіз окремо забезпечення регіонів дозволить спланувати заходи щодо міжрегіонального співробітництва на основі обміну досвідом та розробку регіональної політики України у транспортній сфері.

Аналіз обсягів ВРП на 1 особу за 2015-2019 рр. показав (табл. 6.13), що зазначений показник становить менше ніж 80 % від середнього по країні в 10 регіонах України (тобто майже половина). Серед них – Чернівецька та Закарпатська області мають показник менш як 55 % від середнього, а Луганська – лише 21,49 % (рис. 6.12). При цьому співвідношення між мінімальним та максимальним значенням ВРП на одну особу, без урахування показників міста Києва, збільшилось майже у 2 рази та становить 7,59 рази.

З метою визначення впливу розвитку транспортної сфери на стан соціально-економічного розвитку регіонів та обґрунтування необхідності розроблення державної політики інтеграції у напряму розвитку транспортного забезпечення регіонів України на засадах ін-

термодальності та мультимодальності проаналізуємо взаємозалежність вантажообороту та обсяги його валового регіонального продукту у розрахунку на одну особу за допомогою такої форми технічного аналізу як лінія тренду, що являє собою пряму або криву лінію, апроксимуючу (наближаючи) вихідні дані на основі рівняння регресії або змінного середнього. Апроксимація визначається за методом найменших квадратів. Залежно від характеру поведінки вихідних даних (зменшують, зростають і т.д.) вибирається метод інтерполяції, який варто використовувати для побудови тренду.

Таблиця 6.13

Обсяги ВРП у розрахунку на одну особу та вантажооборот регіонів України у 2015-2019 рр.

Регіони	ВРП у розрахунку на одну особу, грн					Темп приросту 2019 / 2015	% до серед. значення ВРП _{1ос. по} країні (2019)	Вантажооборот, млн.ткм					Темп приросту 2019 / 2015
	2015	2016	2017	2018	2019			2015	2016	2017	2018	2019	
Вінницький	27249	37270	46615	58384	71104	160,94	93,73	26044,4	25132,8	27270,5	27154,0	24511,4	-5,89
Волинський	23218	30387	34310	49987	58297	151,09	76,84	1380,3	1435,5	1605,9	1847,1	1983,5	43,70
Дніпропетровський	53749	65897	75396	97137	114784	113,56	151,30	22743,9	27065,2	26474,9	27056,3	25451,4	11,90
Донецький	27771	26864	32318	39411	45959	65,493	60,58	702,0	596,7	438,2	13637,4	12395,3	1665,71
Житомирський	23678	30698	38520	49737	62911	165,69	82,93	3852,4	3274,5	4044,2	4325,8	4454,7	15,63
Закарпатський	19170	22989	25727	34202	41706	117,56	54,98	7226,5	7342,1	7885,5	7571,5	7306,5	1,11
Запорізький	37251	50609	59729	75306	85784	130,29	113,08	7927,5	8720,2	9440,5	9933,1	9983,4	25,93
Івано-Франківський	27232	33170	37220	46312	57033	109,43	75,18	1258,0	1352,4	1177,7	1140,1	1236,1	-1,74
Київський	46058	60109	74216	90027	112521	144,3	148,32	2657,7	1735,5	1743,8	8836,2	10001,4	276,32
Кіровоградський	29223	39356	47469	55183	67763	131,88	89,32	29631,5	25161,2	26446,8	26127,8	26945,1	-9,07
Луганський	14079	10778	14251	13883	16301	15,782	21,49	212,1	273,2	462,5	384,0	548,2	158,46
Львівський	28731	37338	45319	58221	70173	144,24	92,50	10391,2	10515,9	10973,3	11352,2	10479,2	0,85
Миколаївський	30357	41501	50091	60549	70336	131,7	92,71	786,2	841,2	873,5	1109,6	1194,7	51,96
Одеський	31268	41682	50159	62701	72738	132,63	95,88	69470,2	61759,0	65273,6	63195,2	65950,1	-5,07
Полтавський	48040	66390	81145	106248	123763	157,62	163,14	7433,0	6961,1	6993,1	6677,3	7433,3	0,00
Рівненський	24762	30350	33958	42038	49044	98,062	64,65	9699,4	10310,5	10990,4	10306,8	11056,6	13,99
Сумський	26943	37170	41741	51419	62955	133,66	82,98	8792,6	6867,0	7370,9	6855,2	7943,6	-9,66
Тернопільський	20228	24963	29247	38593	46833	131,53	61,73	2054,4	2019,5	2108,1	2646,4	1817,3	-11,54
Харківський	35328	45816	57150	69489	86904	145,99	114,55	23775,3	24013,1	23943,5	21297,1	19054,9	-19,85
Херсонський	21725	30246	36585	45532	52922	143,6	69,76	5157,8	5224,9	5373,0	5096,5	1271,1	-75,36
Хмельницький	24662	31660	37881	49916	59583	141,6	78,54	1808,7	1727,3	1630,0	1540,5	1595,6	-11,78
Черкаський	30628	40759	48025	59697	76904	151,09	101,37	10040,6	9849,8	10561,7	9919,4	10764,0	7,20
Чернівецький	16552	20338	23365	31509	37441	126,2	49,35	955,6	1017,7	1106,4	1258,2	1456,5	52,42
Чернігівський	26530	35196	41726	55198	69725	162,82	91,91	465,8	727,1	885,9	988,4	1074,9	130,76
Середнє значення ВРП _{1ос. по} країні	32744	41898	50156	63172	75863	131,69	—	—	—	—	—	—	—

*сформовано автором на основі даних [23].

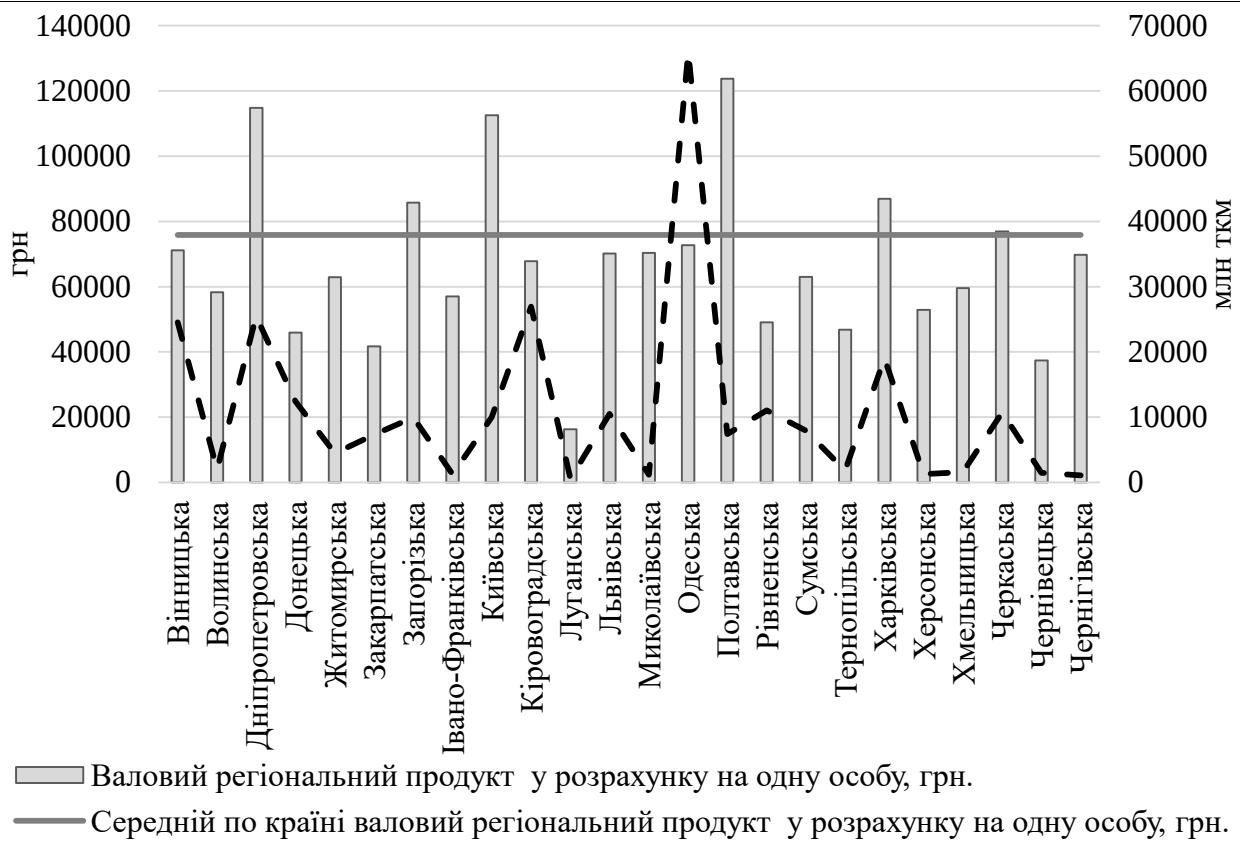


Рис. 6.6. Обсяги ВРП у розрахунку на одну особу та вантажооборот регіонів України у 2019 р., побудовано автором на основі даних [23].

Комплексне дослідження транспортного забезпечення більшості регіонів України було проведено на основі затверджених стратегій розвитку областей на період до 2027 р. Для характеристики транспортного забезпечення Кіровоградської, Миколаївської, Сумської, Тернопільської, Черкаської областей використано проекти відповідних стратегій. Транспортна інфраструктура Дніпропетровщини охарактеризована за паспортом області [27]. Аналіз обсягів валового регіонального продукту у розрахунку на одну особу та вантажооборот за видами транспорту регіонів України проведено за допомогою статистичних даних Державної служби статистики України [23].

З метою визначення транспортного забезпечення регіонів для формування державної політики їхньої інтеграції на засадах інтермодальності та мультимодальності доцільно встановити взаємозалежність валового регіонального продукту в розрахунку на одну особу від вантажообороту за видами транспорту шляхом використання методичного інструментарію теорії системного аналізу (за допомогою пакету прикладних програм Statistica) та кореляційно-регресійного аналізу (табл. 6.14). Моделі побудовано на основі даних статистичної інфор-

мації в залежності від забезпеченості різними видами транспорту відповідного регіону (табл. 6.15).

Таблиця 6.14

Забезпечення вантажообороту регіонів України за різними видами транспорту за даними 2019 р.*

Регіон	Забезпечення вантажообороту регіонів України за різними видами транспорту			
	залізничний	автомобільний	водний	авіаційний
Вінницький	+	+	—	—
Волинський	—	+	—	—
Дніпропетровський	+	+	+	+
Донецький	+	+	+	—
Житомирський	+	+	—	—
Закарпатський	+	+	—	—
Запорізький	+	+	—	+
Івано-Франківський	—	+	—	—
Київський	+	+	+	—
Кіровоградський	+	+	—	+
Луганський	—	+	—	—
Львівський	+	+	—	—
Миколаївський	—	+	—	—
Одеський	+	+	+	—
Полтавський	+	+	+	+
Рівненський	+	+	—	—
Сумський	+	+	—	—
Тернопільський	+	+	—	—
Харківський	+	+	—	—
Херсонський	+	+	+	—
Хмельницький	—	+	—	—
Черкаський	+	+	+	—
Чернівецький	—	+	—	—
Чернігівський	—	+	+	—

* побудовано автором.

Однак у зв'язку із відсутністю повного обсягу статистичної інформації, що пов'язано із забезпеченням виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації, моделі побудовані без урахування деяких показників вантажообороту за видами транспорту.

Досліджено 24 регіони України, за якими побудовано моделі взаємозалежності, однак тільки 12 отриманих моделей є вірогідними та статистично вагомими при 95 %-вому рівні надійності. Зокрема, у таких регіонах як Вінницький, Волинський, Запорізький, Київський, Львівський, Одеський, Полтавський, Сумський, Харківський, Хмельницький, Черкаський, Чернівецький у більше ніж 95 %

Таблиця 6.15

Моделі взаємозалежності валового регіонального продукту в розрахунку на одну особу від вантажообороту за видами транспорту*

Регіони	Модель	Коефіцієнт детермінації	Похибка стандартна	Значимість F
Вінницький	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Вінницький}} = 3,2943 \cdot V_{ЗТ} + 318,3722 \cdot V_{АТ} - 340724$	0,9879	2679,6364	0,0121
Волинський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Волинський}} = 55,0713 \cdot V_{АТ} - 51653$	0,9799	2371,3398	0,0012
Дніпропетровський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Дніпропетровський}} = -3,4586 \cdot V_{ЗТ} + 56,1981 \cdot V_{АТ} - 4186$	0,8706	12467,6589	0,1294
Донецький	у зв'язку із відсутністю статистичної інформації модель побудувати не можливо			
Житомирський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Житомирський}} = 23,1919 \cdot V_{ЗТ} + 60,2974 \cdot V_{АТ} - 73169$	0,8855	7448,0515	0,1145
Закарпатський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Закарпатський}} = 42270 - 33,3828 \cdot V_{ЗТ} + 15,9421 \cdot V_{АТ} \cdot V_{ВТ}$	0,8762	4531,9129	0,1238
Запорізький	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Запорізький}} = 20,9149 \cdot V_{ЗТ} + 112,5819 \cdot V_{АТ} - 211675$	0,9883	2948,1415	0,0117
Івано-Франківський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Івано-Франківський}} = 110438 - 56,9771 \cdot V_{АТ}$	0,1577	12394,7513	0,5080
Київський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Київський}} = 20,4958 \cdot V_{ЗТ} + 3,2991 \cdot V_{АТ} - 3605,0527 \cdot V_{АВТ}$	0,9991	1516,5754	0,0373
Кіровоградський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Кіровоградський}} = 0,0973 \cdot V_{ЗТ} + 125,2588 \cdot V_{АТ} - 61668$	0,7043	11337,7168	0,2957
Луганський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Луганський}} = 9,8523 \cdot V_{АТ} + 10154$	0,4626	1674,7463	0,2064
Львівський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Львівський}} = -2,3808 \cdot V_{ЗТ} + 52,2895 \cdot V_{АТ} - 137853$	0,9904	2283,6445	0,0096
Миколаївський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Миколаївський}} = 101,8969 \cdot V_{АТ} - 41851,67$	0,8151	7777,3124	0,0358
Одеський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Одеський}} = 143721 - 1,1434 \cdot V_{ЗТ} + 11,5972 \cdot V_{АТ} - 25,2334 \cdot V_{ВТ}$	0,9992	921,6836	0,0356
Полтавський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Полтавський}} = 366174 - 55,7178 \cdot V_{ЗТ} + 68,8072 \cdot V_{АТ}$	0,9822	5730,6177	0,0178
Рівненський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Рівненський}} = 28675 - 2,7501 \cdot V_{ЗТ} + 22,6340 \cdot V_{АТ}$	0,8676	4941,7818	0,1324
Сумський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Сумський}} = 73467 - 7,8646 \cdot V_{ЗТ} + 61,6839 \cdot V_{АТ}$	0,9499	4355,3818	0,0501
Тернопільський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Тернопільський}} = 215995 - 15,1396 \cdot V_{ЗТ} - 196,6409 \cdot V_{АТ}$	0,5356	10325,4365	0,4644
Харківський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Харківський}} = 196050 - 7,6590 \cdot V_{ЗТ} + 2,9719 \cdot V_{АТ}$	0,9850	3495,4391	0,0150
Херсонський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Херсонський}} = 2,7540 \cdot V_{ЗТ} + 375,3082 \cdot V_{АТ} + 89,0127 \cdot V_{ВТ}$	0,8886	8206,3894	0,4169
Хмельницький	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Хмельницький}} = 229516 - 113,6914 \cdot V_{АТ}$	0,7537	8045,9772	0,0563
Черкаський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Черкаський}} = 1,2724 \cdot V_{ЗТ} + 48,8445 \cdot V_{АТ} - 20930$	0,9825	3339,6570	0,0175
Чернівецький	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Чернівецький}} = 41,9232 \cdot V_{АТ} - 22742$	0,9866	1135,6375	0,0007
Чернігівський	$ВРП_{1\text{ос.}}^{\text{Чернігівський}} = 66,7580 \cdot V_{АТ} - 9223$	0,8336	8025,2394	0,0304

* побудовано автором.

випадків отримані рівняння спроможні пояснити коливання валового внутрішнього продукту в розрахунку на 1 особу від вантажообороту в регіоні. Р-значення для вільних членів рівнянь зазначених регіонів становить менше ніж 0,05, а отже, ці коефіцієнти статистично вагомі при 95 %-вому рівні надійності. Також при 95 %-вому рівні надійності зміна знаку вільного члена (константи) рівняння при переході від стовпчика «нижні 95 %» до стовпчика «верхні 95 %» не відбувається, а тому при такому рівні надійності є також статистично вагомими.

В результаті проведених досліджень міжрегіональна інтеграція завдяки транспортному забезпеченню та показникам вантажообороту на засадах інтермодальності та мультимодальності запропонована в наступних регіонах: Запорізькому, Миколаївському, Львівському, Одеському, Рівненському. Наприклад, на основі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» можливе створення великого мультимодального логістичного центру з перевезення та зберігання вантажів із будівництвом вантажного термінала. Географічне розташування Миколаївського транспортного вузла на шляху транспортування вантажів із заходу на схід обумовлює його роль, як інтермодального центру з економічно вигідними схемами пересування вантажних потоків. Вдале розміщення Львівської області та наявність міжнародних транспортних коридорів, важливих магістральних залізниць відіграє провідну роль у нарощуванні вантажоперевезень і розвитку транспортного вузла (логістичного хабу) регіону. Взаємодія всіх видів транспорту на території Одеської є передумовою розбудови та розвитку національного логістичного хабу області та основою створення мультимодального транспортного вузла в регіоні. Рівненський регіон є сприятливим для створення транспортно-логістичного хабу для здійснення мультимодальних перевезень у зв'язку зі створенням належних умов для суттєвого збільшення обсягів вантажних перевезень.

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгладжену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Вітчизняна транспортна система має міжнародне значення, оскільки транспортні шляхи сполучення, що проходять через Україну,

з'єднують країни Азії, Західної і Центральної Європи. Україна має потенціал для розвитку транспортного комплексу, проте існують значні проблеми в його реалізації. Зокрема на підставі аналізу наукової, методологічної та статистичної інформації [21-35] виявлено:

- недостатньо ефективну систему збору та обробки даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;

- 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;

- незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функції державного регулювання та контролю, включно з формування відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;

- обмеженість дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки та транспортної галузі;

- неефективну систему комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;

- відсутність систем критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг;

- низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;

- тенденцію до зниження ефективності використання пропускної спроможності, а саме:

- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та не відповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;

- недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;

- низька швидкість доставлення вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк;
- наявність «вузьких міст» транспортної інфраструктури;
- низька економічна привабливість використання судновласниками флоту під українськими прапорами;
- недосконала система 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.

Також транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 % загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у ТОП-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів. Транспортна система України межує Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технічне відставання від TEN-T.

Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможність надавати якісні транспортні послуги під експортних перевезень що, своєю чергою, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Розвиток транспортної галузі є одним з головних завдань транспортної політики держави, про що свідчить стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» [29], у якій передбачено реалізації реформ транспортної інфраструктури та НТСУ (Національної транспортної стратегії України) – 2030 [30], яка включає чотири стратегічних розділи, за кожним з яких зображено: загальні проблеми, що потребують розв'язання, перелік завдань, спрямованих на їх вирішення, та очікувані результати. Така чітка та зрозуміла структура не тільки дає розу-

міння середньострокових перспектив розвитку транспортної сфери, а і показує шляхи їх досягнення. В НТСУ 2030 окрім локальних заходів передбачено інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти. Зокрема пріоритетами НТСУ 2030 визначено такі напрями (рис. 6.7).

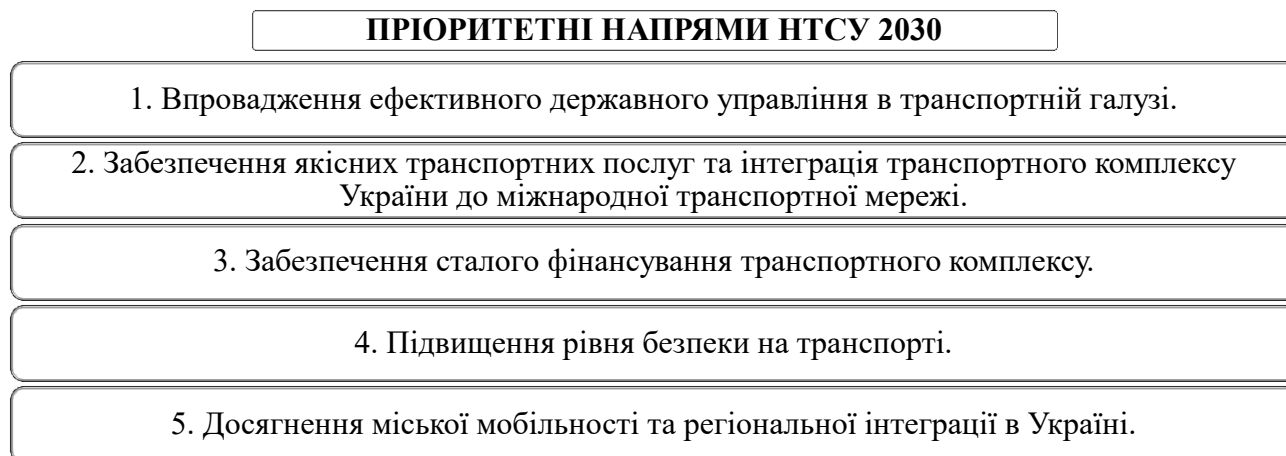


Рис. 6.7. Пріоритетні напрями НТСУ 2030, сформовано автором на основі даних [30].

Свою чергою відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів на 2019-2020 рр. з реалізації НТС 2030» [30] план виконання НТС 2030 передбачає пріоритетні інфраструктурні проєкти для кожного регіону України для формування територіальної цілісності шляхом забезпечення доступу до транспортного сполучення усіх регіонів. Результатом реалізації завдань встановлених у НТС 2030 є будівництво нової смуги в Одеському аеропорту, капітальний ремонт дороги Запоріжжя – Маріуполь, зведення Кременчуцького мосту, транспортний коридор GO highway, кільцеві дороги Львова, Тернополя, Житомира та Києва, днопоглиблення портів Південний та Чорноморськ, відкриття поромної переправи через Дунай Орловка – Ісакча, розбудова пунктів пропусків на кордоні з Польщею та Угорщиною, вхід на ринок лоукост операторів Ryanair та Wizzair, проєктування Миколаївського мосту, та завершення будівництва Запорізького та Подільського – Воскресенського мосту в Києві.

НТСУ 2030 узгоджено з інвестиційним планом ЄС щодо вклю-

чення нашої транспортної мережі в TEN-T та надання коштів розмірі 50 млрд євро (ЄІБ, Світовий банк та ЄБРР). Тобто це конкретні проекти з джерелами фінансування для розбудови інфраструктури України.

Не зважаючи на повні позитивні зрушення, сучасна транспортна система України та функціонування транспорту в регіонах переживає період глибокої системної кризи, оскільки стан інфраструктури і рівень організації перевезення за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг [25, 35]. Це знижує ефективність функціонування транспорту в регіонах та зумовлює необхідність активізації розвитку інфраструктури транспортних регіонів та їхню інтеграцію у транснаціональну систему.

З метою покращення ситуації, що склалася в транспортній сфері, прискорення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку, потрібно зосередитись на побудові мультимодального вантажного термінала, який сприятиме безперебійному вантажообігу, міжрегіональній інтеграції та соціально-економічному розвитку країни. Координація взаємозв'язку різних видів транспорту з урахуванням основних складових ефективності побудови мультимодального термінала на різних економічних рівнях наведена на рис. 6.8.

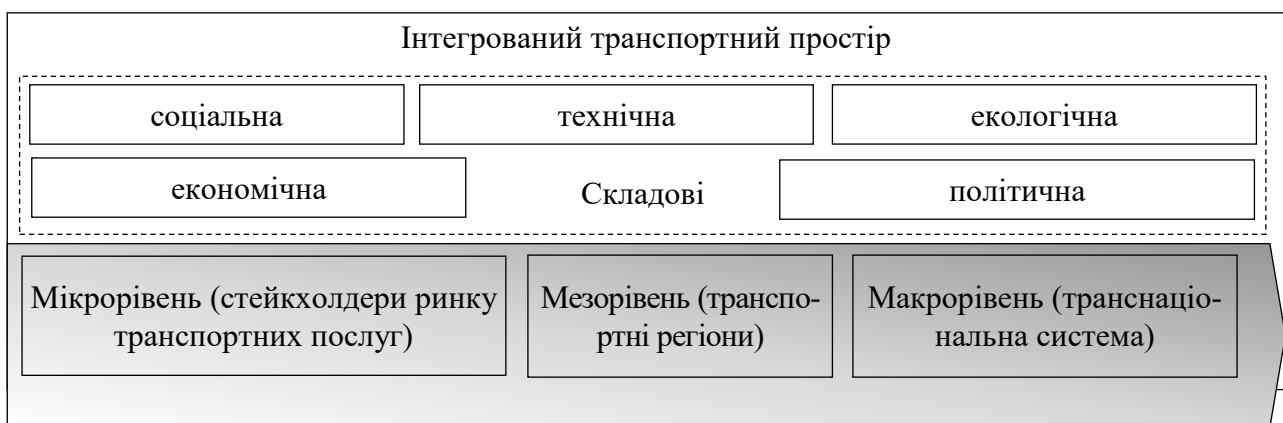


Рис. 6.8. Структурна модель формування інтегрованого транспортного простору на різних економічних рівнях, сформовано автором.

При проведенні дослідження, здійснено розв'язання актуальної науково-прикладної проблеми обґрунтування розвитку транспортного забезпечення в регіонах України та розробку пропозицій щодо пріоритетів інтеграції на регіональному рівні як складові сучасної пу-

блічної регіональної політики. Результати дослідження дали змогу сформулювати висновки теоретико-методологічного та науково-практичного спрямування.

Проведений аналіз взаємозалежності вантажообороту та обсягу валового регіонального продукту у розрахунку на одну особу за допомогою такої форми технічного аналізу як лінія тренду, що являє собою пряму або криву лінію, яка апроксимує (наближає) вихідні дані на основі рівняння регресії або змінного середнього. Апроксимація визначається за методом найменших квадратів. Залежно від характеру поведінки вихідних даних (зменшують, зростають й т. ін.) вибирається метод інтерполяції, який варто використовувати для побудови тренду. Дослідження проведене з метою визначення впливу розвитку транспортної сфери на стан соціально-економічного розвитку регіонів та обґрунтування необхідності розроблення державної політики інтеграції у напрямку розвитку транспортного забезпечення регіонів України на засадах інтермодальності та мультимодальності.

Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Обґрунтовано що державна регіональна політика у транспортній сфері повинна бути направлена на запровадження дієвих інструментів стимулювання міжрегіональної інтеграції та інтеграції регіональних економічних, інформаційних, освітніх просторів у єдиний транспортний простір, подолання міжрегіонального відчуження та запровадження дієвих інструментів державної підтримки міжрегіональної інтеграції, виконання міжрегіональних програм і проєктів.

Свою чергою Проєкт постанови КМУ «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року» передбачає: забезпечення технічної та соціальної інфраструктури, яка сприяє територіальній згуртованості країни, регіонів та громад, що формують підґрунтя конкурентоспроможності. У цьому відношенні ключове значення має створення систем міжрегіональної та внутрішньо регіональної транспортної доступності, розвиток мережі регіональних та місцевих транспортних сполучень, в тому числі між облас-

ними центрами та периферійними районами, регіональними центрами економічного зростання та відділеними територіями, а також в межах об'єднаних територіальних громад. Встановлено, що виокремлення транспортних регіонів надасть можливість ефективного розміщення транспортних вузлів (мультимодальних терміналів) та мультимодальних логістичних центрів, які можуть бути пунктами безпосереднього взаємозв'язку та інтеграції між регіонами.

Реалізація означених рекомендацій у практиці державної політики інтеграції у напрямі розвитку транспортного забезпечення регіонів України на засадах мультимодальності та інтермодальності для досягнення пріоритетної цілі державної влади – забезпечення міжрегіональної інтеграції, як основи розвитку транспортного простору України та відповідності політиці Європейського Союзу.