

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

STATE POLICY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

Встановлено, що державна політика відіграє важливу роль у інноваційному розвитку національної транспортної галузі: створює умови для реалізації завдань щодо забезпеченості необхідними ресурсами, що передбачає дотримання загальних й спеціальних принципів державної підтримки галузі; контролює процес регулювання соціально-економічної результативності транспортних і грошово-товарних потоків; вплив на функціонування всіх учасників транспортної галузі України. Репрезентовано складові науково-концептуальної моделі державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі (мету, стратегії, ресурсне й інформаційне забезпечення, учасники, об'єкт, функції, управлінські методи, інструменти і завдання). Доведено, що науково-методичним інструментарієм, який є необхідним для розробки й імплементації цільових програм інноваційного розвитку транспортної галузі України є модель державної політики, яка забезпечить збалансоване формування і використання інвестиційного потенціалу, виступаючи важливою умовою сталості розвитку конкурентних переваг транспортної галузі. Обґрунтовано стратегічні напрями державної політики на забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі України (збільшення обсягу інвестицій в економіку регіонів, що визначають ключові пріоритети їх розвитку; всебічна підтримка мікро малого та середнього бізнесу; стимулювання формування й реалізації інноваційних технологій; підтримка розвитку туризму і рекреації; всебічна підтримка виробничо-господарської та соціальної інфраструктури; підвищення рівня якості освіти та життя населення; зростання рівня наукового потенціалу; посилення зовнішніх відносин закладів освіти та наукових установ; розробка ефективного механізму подолання безробіття, стимулювання легалізації зайнятості; постійне реформування системи місцевого самоврядування; посилення матеріальної бази органів влади на всіх рівнях управління; імплементація програмно-цільового методу формування та реалізації місцевих бюджетів) та інструменти їх реалізації. Констатовано наявність сукупності складних явищ і процесів (організаційно-технологічних, суспільно-політичних, фінансово-економічних, природних та інших), що активізують використання системного підходу в дослідженні соціально-економічних взаємозв'язків, глобальних закономірностей між суб'єктами транспортної галузі України та органами державної влади задля функціонування ефективного механізму реалізації державної політики інноваційного розвитку галузі, що забезпечує реалізацію комплексного підходу у системі планування, організації й стимулюванні інноваційних трансформацій.

Ключові слова: транспортна галузь, інноваційний розвиток, державна політика, механізм, стратегічні пріоритети.

It has been established that state policy plays an important role in the innovative development of the national transport industry; it creates conditions for the implementation of tasks related to the provision of necessary resources, which involves compliance with general and special principles of state support for the industry; controls the process of regulation of socio-economic performance of transport and monetary and commodity flows; impact on the functioning of all participants in the transport industry of Ukraine. The components of the scientific and conceptual model of the state policy of innovative development of the transport industry are represented (goals, strategies, resource and information provision, participants, object, functions, management methods, tools and tasks). It has been proven that the scientific and methodological toolkit, which is necessary for the development and implementation of targeted programs for the innovative development of the transport industry of Ukraine, is a model of state policy, which will ensure the balanced formation and use of investment potential, acting as an important condition for the sustainability of the development of the competitive advantages of the transport industry. The strategic directions of state policy to ensure the innovative development of the transport industry of Ukraine are substantiated (increasing the volume of investments in the economy of regions that determine the key priorities of their development; comprehensive support of micro, small and medium-sized businesses; stimulation of the formation and implementation of innovative technologies; support for the development of tourism and recreation; comprehensive support industrial, economic and social infrastructure; improving the quality of education and life of the population; increasing the level of scientific potential; strengthening the external relations of educational institutions and scientific institutions; developing an effective mechanism for overcoming unemployment, stimulating the legalization of employment; permanent reform of the local self-government system; strengthening the material base of authorities at all levels of management; implementation of the program-target method of formation and implementation of local budgets) and tools for their implementation. The presence of a set of complex phenomena and processes (organizational-technological, socio-political, financial-economic, natural and others) that activates the use of a systemic approach in the study of socio-economic interrelationships, global patterns between subjects of the transport industry of Ukraine and bodies of the state authorities for the functioning of an effective mechanism for the implementation of the state policy of innovative development of the industry, which ensures the implementation of a comprehensive approach in the system of planning, organization and stimulation of innovative transformations.

Key words: transport industry, innovative development, state policy, mechanism, strategic priorities.

УДК 338.47

DOI <https://doi.org/10.32843/rma2663-5240-2022.28.38>

Шестаковська Т.Л.

доктор наук з державного управління,
ректор Чернігівського інституту
інформації, бізнесу і права

Басенко К.О.

кандидат економічних наук,
доцент Чернігівського інституту
інформації, бізнесу і права

Постановка проблеми. Інтеграція національної економіки у європейський простір потребує динамічного й збалансованого розвитку всіх її галузей, насамперед транспортної та її інфраструктури, підприємства яких посідають пріоритетне місце серед бізнесу. Співробітництво у транспортній галузі України із країнами ЄС є одним із пріоритетів державної політики. Дефіцит власних фінансових ресурсів, важкодоступність кредитних коштів, відсутність суттєвих державних асигнувань в транспортну галузь ускладнюють впровадження інноваційних технологій в її розвиток. Відтак, забезпечення динамічного інноваційного розвитку транспортної галузі актуалізує необхідність формування відповідної дієвої державної політики. Насьогодні державна політика характеризується недостатньою науковою аргументованістю та декларативністю заходів, що не стимулює перехід транспортної галузі на інноваційну модель господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним та практичним аспектам державної політики інноваційного розвитку України, у тому числі у транспортній галузі, присвячені дослідження відомих науковців, серед яких: Т. Затонацька, Н. Логвинова, Т. Логутова, Н. Панасенко, В. Іваник, К. Arrow та інші. Проте, залишаються відкритими питання удосконалення державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі.

Мета статті. Метою статті є обґрунтування теоретико-методичних засад державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі України.

Виклад основного матеріалу. Транспорт – це важливий компонент національної економіки: значна кількість європейських компаній є міжнародними лідерами у сфері логістики, інфраструктури, виробництва транспортного обладнання й управління сферою перевезенням. В умовах інтеграції до європейської та світової спільноти все частіше посилюється потреба у розвитку транспортної галузі, яка стає базисом для належної глобалізації відповідаючи рівню розвиненої держави. Роль транспортної галузі України в світовій економіці представляє собою важливу частину глобальної системи міжнародних транспортних коридорів, забезпечуючи цим самим світові ринки товарів і послуг, безперебійне переміщення потоку вантажів та пасажирів, ресурсів, фінансів й послуг [1].

За період незалежності України стратегічними пріоритетом соціально-економічних трансформацій визначено модернізацію національного господарства, яке відповідатиме соціально-орієнтованій моделі поступу країни

та ґрунтуватиметься на імплементації як конкурентних переваг у світовому поділі праці, так і відповідних переваг кооперації.

Діяльність по формуванню результативної державної політики розвитку транспортної галузі полягає перш за все в координації органів виконавчої влади на різних управлінських рівнях та законодавчому закріпленні їх встановлених повноважень, імплементацію стимулів й мотивів для бізнесу та місцевих громад, проведенні оцінки соціально-економічних інтересів, нейтралізації можливих ризиків, залучення цільових програмних інвестицій.

Державна політика інноваційного розвитку транспортної галузі України орієнтована на:

- забезпечення встановлених умов для стійкого інноваційного розвитку різних сфер галузі, у свою чергу сприяючи збільшенню прибутку і зайнятості;

- підвищення результативності державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі й мінімізація витрат як результат розвитку інформаційно-комунікаційних й соціально-екологічних послуг;

- досягнення мультиплікативного ефекту в сфері збереження сприятливого навколишнього природного середовища для всього суспільства;

- підвищення результативності процесів кооперації зв'язків у контексті реалізації різних міжнародних угод з відповідними компетентними органами влади інших держав щодо організації спостережень за становищем екологічних систем, процесу регулювання спільного використання біологічних ресурсів.

Проведений аналіз державної політики розвитку транспортної галузі України вказує на сукупність поліструктурних процесів і явищ (фізичних, господарсько-економічних, соціальних), що сприяє використанню саме системного комплексного підходу для проведення наукових досліджень. У більш загальному розумінні комплексний системний підхід насамперед передбачає певний дослідний ракурс, який дозволяє вивчати об'єкти, що аналізуються як відповідні цілісні утворення, які складаються з сукупності елементів, компонентів, взаємопов'язаних один з одним певною дією, яка, перш за все, визначає виникнення специфічних особливостей й властивостей, адаптованих до умов складових їх частин [2].

Як результат можна констатувати, що саме системний підхід, на відміну від аналізу, є первинним у процесі формування цілей та визначення їхньої ієрархії до початку відповідної діяльності, пов'язаної з регулюванням, особ-

ливо з процесом прийняття рішень. Також системний аналіз варто розцінювати як відповідний сутнісний додаток системних ідей в сфері організації національного господарства, за допомогою якого можна визначити рівень досягнення визначених цілей при встановлених мінімальних витратах засобів альтернативних шляхів та методів, досягнення завдань й здійснення необхідного вибору.

У процесі формування та реалізації державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі необхідно брати до уваги сукупність загальних положень, специфічний характер яких актуальний для кожного із рівнів управління.

1. Ефективна державна політика інноваційного розвитку транспортної галузі вимагає проведення детального аналізу об'єкту регулювання. Тобто актуалізуються завдання проведення фінансово-економічного і маркетингового аудиту, який в технологічній, соціально-економічній й політичній сферах розглядає процес та тенденції розвитку транспортної галузі. У свою чергу об'єкт державної політики варто інтерпретувати як структурно мінливий, у свою чергу не гомогенний, складові частини якого та зв'язки між ними перебувають у русі.

2. У сучасному глобалізованому світі виробництва й поділу праці продуктивність господарської діяльності в потупово зростаючій мірі обумовлюється певними організаційними заходами, якістю інструментів державної політики, активною взаємодією щодо компонентів системи, її підсистем в процесі реалізації регламентованих стратегічних завдань.

3. Принципи управління інноваційним розвитком транспортної галузі має об'єктивний характер, а тому не може обиратися за формальними ознаками, довільно, їх використання повинно ґрунтуватись на сутісно-функціональному підході шляхом аналізу закономірностей та тенденцій розвитку транспортної галузі.

4. Виключно процес практичної реалізації цілей та завдань функціонування транспортної галузі є важливим критерієм об'єктивної оцінки того, наскільки досліджувана політика збалансована за визначеними сферами реалізації завдань і в цілому її результативність.

5. Внутрішній потенціал транспортної галузі і тенденції трансформацій відповідних зовнішніх факторів виступають фундаментом для перспективного інноваційного розвитку транспортної галузі, за умови, що вона є проактивною й економічно стійкою.

Інноваційний розвиток транспортної галузі обумовлений взаємодією сукупності організуючих й самоорганізуючих початків. Тобто

структура державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі складається з зовнішнього й внутрішнього контурів. У зовнішньому контурі суб'єктом виступає держава, у внутрішньому – суб'єкти транспортної галузі [3-4].

Тобто, виходячи з цього, варто розуміти, що інноваційний розвиток можливий як результат зовнішнього впливу з боку держави, так і внутрішніх процесів – а саме саморозвитку. У свою чергу ключовою метою регулюючих імпульсів з боку державних органів влади є формування умов для їх ефективного саморозвитку.

Інноваційне сприйняття транспортної галузі залежить від її характеристик, які розкрито з позиції системного підходу через такі групи: загальносистемні загальносистемні – цілісність, інтегративність та ієрархічність; специфічні – транспортна галузь є динамічною системою, має тісний зв'язок з національною економікою, не піддається точному і детальному прогнозу, має стратегічне значення для держави, є частиною інфраструктури національної економіки і водночас стимулятором її розвитку, потребує міжнародної взаємодії.

Досвід економічного становлення України відбив проблеми відсутності цілісної технологічної та інноваційної інфраструктури. Попри те, що усі види транспорту виявилися найважливішою умовою економічного зростання, не була сформована комплексна програма поступового розвитку усіх складових за критеріями адекватності конкурентним стратегіям іноземних партнерів. Тому відносно висока експортна складова України не була підтримана економічністю транспорту.

Ефективна державна політика інноваційного розвитку транспортної галузі безпосередньо впливає на інвестиційну активність усіх суб'єктів господарювання, сприяє оновленню та модернізації основних засобів виробництва, створює стратегічні передумови для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі і національної економіки загалом. Обґрунтовано рівні впливу методів державної політики на забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі та їх інструментів (табл. 1).

Встановлено, що ключовою ціллю державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі є досягнення того функціонального стану, який би дав суб'єктам досліджуваної галузі можливість досягти стійких конкурентних позицій на міжнародному ринку транспортних послуг, що відображається через індикатори, котрі комплексно характеризують такий стан. Обґрунтовано рівні впливу держави на забезпечення інноваційного розвитку тран-

Таблиця 1

Інструментарій державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі України

Стратегічні напрями державної політики	Інструменти державної політики
Збільшення обсягу інвестицій в основні сфери економіки регіонів, що визначають стратегічні пріоритети їх розвитку	<ol style="list-style-type: none"> Надання субвенцій для забезпечення розвитку інфраструктури. Забезпечення умов для створення нових підприємств. Формування державної та регіональної інфраструктури. Підтримка інвестиційних проектів.
Підтримка малого та середнього підприємництва	<ol style="list-style-type: none"> Спрощення процедури створення суб'єктів підприємництва. Розвиток ринку фінансових послуг. Формування мережі регіональних фондів підтримки підприємництва. Посилення мотивації органів управління щодо створення сприятливого клімату для малого та середнього підприємництва. Стимулювання інноваційної спрямованості розвитку підприємництва.
Сприяння створенню та впровадженню інновацій	<ol style="list-style-type: none"> Створення ефективної системи взаємодії установ у галузі науки. Сприяння створенню інвестиційних фондів з реалізації інноваційних проектів. Концентрація фінансових та інтелектуальних ресурсів. Формування позабюджетних джерел підтримки інноваційної діяльності
Розвиток туризму та рекреації	<ol style="list-style-type: none"> Проведення тендерів на право отримання земельних ділянок у рекреаційних зонах. Розширення номенклатури курортно-рекреаційних послуг. Запровадження стандартів якості надання рекреаційних послуг.
Розвиток виробничої та соціальної інфраструктури	<ol style="list-style-type: none"> Розвиток транспортно-дорожнього комплексу. Реформування житлово-комунального господарства. Розвиток інфраструктури науки, освіти, охорони навколишнього природного середовища. Будівництво магістральних цифрових радіорелейних ліній зв'язку.
Поліпшення якості освіти	<ol style="list-style-type: none"> Створення в навчальних закладах систем управління якістю освітніх послуг. Надання цільової підтримки обдарованим дітям і дітям із малозабезпечених сімей.
Збільшення наукового потенціалу, активізація зовнішніх контактів навчальних закладів і дослідних установ	Надання підтримки молодим науковцям, створення регіональних наукових центрів
Створення механізму запобігання зростанню безробіття, запровадженню механізму легалізації зайнятості	Розширення переліку послуг із працевлаштування, здійснення підготовки спеціалістів відповідно до потреб регіону
<ol style="list-style-type: none"> Реформування системи місцевого самоврядування. Зміцнення матеріальної бази органів місцевого самоврядування. Запровадження програмно-цільового методу формування і виконання місцевих бюджетів. 	<ol style="list-style-type: none"> Підвищення рівня економічної самостійності місцевих громад. Законодавче визначення статусу суб'єктів власності. Удосконалення механізму сплати податків шляхом проведення податкових реформ.

*Джерело: систематизовано авторами

спортної галузі: 1 рівень – реалізація завдань щодо доступності ресурсів для інноваційного розвитку транспортної галузі, що передбачає дотримання принципів державної підтримки транспортної інфраструктури, на основі активної державної політики, формування іннова-

ційно-інвестиційної стратегії транспортної галузі; 2 рівень – представляє логістичну систему щодо регулювання безперервності та соціально-економічної результативності товарних, транспортних й грошових потоків; 3 рівень – вплив на функціонування суб'єктів

транспортної галузі у контексті реалізації легітимної інноваційної політики держави [5-6].

Для забезпечення ефективної реалізації положень запропонованих заходів нами структуровано процес прийняття управлінських рішень суб'єктами державної політики у контексті врахування визначених рівнів конкуренції суб'єктів транспортної галузі: міжнародний, національний, регіональний й локальний. Така система взаємопов'язаних елементів характеризується певними стійкими ієрархічними зв'язками і взаємозумовлюючим впливом, який включає на критерії інтеграції та територіальної обмеженості динамічних процесів, що забезпечують інноваційний розвиток транспортної галузі. Візуалізація змістовного

представлення державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі, характеристик її складових елементів та причинно-наслідкових зав'язків інтерпретовано у вигляді моделі (рис. 1).

Таким чином, головною проблемою утримання позиції інноваційної держави залишається зростання темпів транспортної роботи в теорії управління змінами [7]. При цьому увага має бути зосереджена на вирішенні питань досягнення нормального рівня розвитку транспортної галузі. Саме тому диференціюється функціональна цінність транспортної галузі з боку споживачів. Це у свою чергу зумовлює рівень прибутковості, а, в державній системі повинна забезпечуватися нормалізація опо-

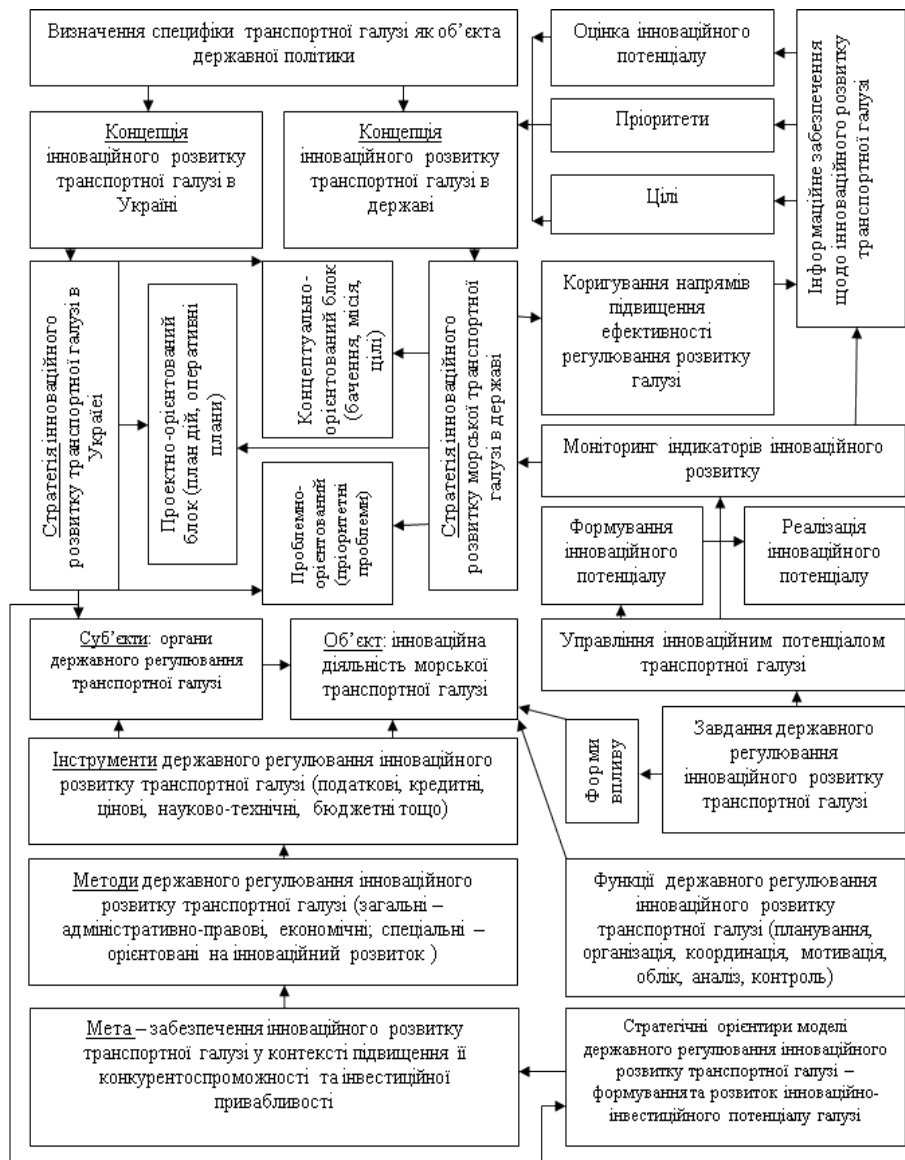


Рис. 1. Концептуальна модель державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі України

*Джерело: побудовано авторами

даткування з урахуванням макроекономічної значущості транспортної інфраструктури.

Висновки. Встановлено, що державна політика відіграє важливу роль у інноваційному розвитку транспортної галузі. По-перше, вона створює умови для вирішення завдань щодо доступності ресурсів для інноваційного розвитку, що передбачає дотримання принципів державної підтримки галузі, по-друге, контролює процес регулювання безперервності і соціально-економічної результативності товарних, транспортних і грошових потоків, по-третє, використовуючи інструменти державної політики (у тому числі інноваційної) впливає на функціонування суб'єктів транспортної галузі України. Репрезентовано складові концептуальної моделі державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі в Україні (мету, концепції, стратегії, інформаційно-консультаційне забезпечення, суб'єкти, об'єкт, функції, різні методи, інструменти й завдання).

Важливою основою для формування перспективних домінант удосконалення механізмів реалізації державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі України з метою становлення передумов її кількісного та якісного зростання є систематизація досвіду країн світу. Систематизовані завдання, які доцільно враховувати при розробці вітчизняної моделі державної політики інноваційного розвитку транспортної галузі та визначену напрямки структурно-технологічних змін: поступове прискорення та підтримка інноваційного розвитку суб'єктів транспортної

галузі і підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку; підвищення техніко-технологічного та організаційно-інституційного рівня забезпечення транспорту на основі належної реалізації інноваційних технологій; поліпшення умов праці на підприємствах транспортної галузі; підвищення рівня безпеки транспортної діяльності, включаючи безпеку на транспорті й охорону навколишнього природного середовища; забезпечення нормативно-правового захисту транспорту у сфері міжнародних відносин.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Логвинова Н.В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2016. URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Логута Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.
3. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88–96.
4. Затонацька Т.Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід. Економіка: реалії часу. 2015. № 1(17). С. 180–189.
5. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
6. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy. Edgar Feiwel: Macmillan. 1987. P. 734.
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.