

## ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**І. М. Труніна, К. О. Латишев**

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського  
вул. Першотравнева, 20, м. Кременчук, 39600, Україна. E-mail: latyshev.cost@yandex.ua

У статті ідентифіковані теоретичні платформи дефініцій «транспортна інфраструктура» та «конкурентоспроможність», а також проведено дослідження рівня конкурентоспроможності вітчизняної транспортної інфраструктури в контексті визначення основних проблем та концептуальних засад щодо її підвищення. Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Досліджено вплив транспортної інфраструктури на економіку України. Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором.

**Ключові слова:** транспорт, інфраструктура, конкурентоспроможність, економіка, управління, підприємства, інтеграція, конкурентні переваги.

## ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**И. М. Трунина, К. А. Латышев**

Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского  
ул. Первомайская, 20, г. Кременчуг, 39600, Украина. E-mail: latyshev.cost@yandex.ua

В статье идентифицированы теоретические платформы дефиниций «транспортная инфраструктура» и «конкурентоспособность», а также проведено исследование уровня конкурентоспособности отечественной транспортной инфраструктуры в контексте определения ключевых проблем и концептуальных основ для ее последующего повышения. Современная инфраструктура, честные рыночные условия и свободная рыночная конкуренция, эффективное развитие и координация деятельности различных видов транспорта вместе с внедрением эффективной системы государственного регулирования обеспечат основу для развития и функционального роста национальной транспортной системы Украины. Исследовано влияние транспортной инфраструктуры на экономику Украины. Необходимым является увеличение эффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли, усовершенствование правового механизма государственно-частного партнерства, усиление взаимодействия между государственным и частным секторами.

**Ключевые слова:** транспорт, инфраструктура, конкурентоспособность, экономика, управление, предприятия, интеграция, конкурентные преимущества.

**АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ.** Стан транспортної галузі є вагомою детермінантою сучасних прогресивних змін в економіці і соціумі кожної країни. Сучасні реалії дозволяють констатувати факт турбулентності світової економіки, зміну інтеграційних векторів держави, системність перманентних кризових явищ, що негативно впливає на рівень конкурентоспроможності країни в цілому та її основних стратегічних галузей, зокрема. Дослідницький актуалітет підтверджує різнобічне значення транспортної галузі у фокусі трансформаційних змін національної економіки. Необхідно зауважити, що нині конкурентоспроможність вітчизняної транспортної інфраструктури знаходиться на незадовільному рівні, що пов'язано із комплексом політичних, економічних та соціальних проблем.

Безапеляційним є той факт, що розвиток конкурентних відносин в економіці України є одним із важливих напрямів здійснення ринкових реформ. Різнобічний характер економіки нашої країни диктує правила врахування фактів, факторів та явищ, які впливають на конкурентне середовище. Найгострішою проблемою оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств є дефіцити інформації про конкурентів, що призводить до неповноти аналізу, використання суб'єктивних бало-

вих оцінок, високих фінансових та часових витрат на проведення дослідження рівня конкурентоспроможності тощо.

Вагомий вклад у вирішення питань, пов'язаних з економікою транспорту, розвитком транспортної сфери з акцентом на інфраструктурні та управлінські аспекти в умовах трансформаційних змін національної економіки внесли О. Бойко, Б. Данилишин, З. Двудіт, Л. Збарський, С. Кулицький, О. Мних, О. Никифорок, І. Шевченко та ін.

Над проблемою конкурентоспроможності працювали й працюють такі зарубіжні й вітчизняні вчені як: А. Войчак, О. Ворожбит, О. Дейнега, А. Павленко, О. Сущенко, М. Шульга та ін. Роботи зазначених вчених слугують фундаментальною основою та формують науковий базис в системі управління конкурентоспроможністю підприємств.

Незважаючи на значний доробок науковців більшість досліджень присвячена проблемам підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури конкретних видів транспорту, не беручи до уваги загальні тенденції та комплексний підхід щодо забезпечення конкурентоспроможності транспортної системи держави.

Метою статті є визначення теоретичних платформ дефініцій «транспортна інфраструктура» та

«конкурентоспроможність», а також дослідження рівня конкурентоспроможності вітчизняної транспортної інфраструктури в контексті визначення основних проблем та концептуальних засад щодо її підвищення.

**МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ.** Термін «транспорт» є досить універсальним, тому й досліджується різноманітними галузями знань. З матеріально-технічної точки зору, транспорт – це сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше. Без напрацювань матеріально-технічного змісту транспорту неможливим було б технічне удосконалення засобів транспорту та інфраструктури їх сполучень.

Грунтуючись на використанні економічної сутності поняття «транспорт», імпонує думка учених О. Бойка та З. Двудіт, в якому вони розглядають транспорт як провідну галузь економіки, яка забезпечує функціонування і розвиток усіх її галузей, виступає фундаментальною основою взаємодії, забезпечуючи економічні зв'язки між виробниками та споживачами продукції різних регіонів країни, а також зовнішньоекономічні зв'язки [1, с. 95].

Принципове бачення поняття «транспорт» з позиції безпекового змісту сформульовано у положенні Транспортної стратегії України на період до 2020 року, де зазначається, що транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, а також підвищення рівня життя населення [2].

Специфікою транспорту як галузі економіки є те, що він належить до матеріального сектору, однак його продукт – «транспортна послуга» не має чистої матеріальної форми. Основними особливостями транспортних послуг є: відсутність речової форми, але в той же час матеріальність; неможливість зберігання й нагромадження; зношення рухомого складу і засобів обслуговування; прив'язаність до певного місця, району, регіону [3, с. 120].

Відзначимо, що сутність функціонування транспортної системи – задоволення економічних потреб суспільства в пасажирських та вантажних перевезеннях, і домінуючим чинником в цьому контексті виступає соціальний добробут населення. Тому даний системний підхід дозволяє розуміти співвідношення між потребами населення та основними цілями щодо діяльності транспортної системи національної економіки.

Категорія «транспортний комплекс» відображає сукупність декількох галузей економіки, призначених для задоволення потреб суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів. До нього входять: рухомий склад, що забезпечує процес переміщення, транспортна інфраструктура, транспортне будівництво, транспортне машинобудування, матеріально-технічне забезпечення перевезень. Іншими словами, транспортний комплекс поєднує галузі, які забезпечують функціонування транспорту, але при цьому можуть бути ні організаційно, ні технологічно не пов'язаними між собою.

Розвинена транспортна інфраструктура є одним із важливіших чинників стабільного та динамічного зростання національної економіки, підвищення рів-

ня життя населення, а також базовою передумовою підвищення ефективності економіки країни та успішної інтеграції у світовий економічний простір. Сучасна транспортна інфраструктура сприяє організації економічного простору, забезпечує подальшу реалізацію просторового розподілу праці та освоєння нових територій, розширюючи тим межі експлуатації природних ресурсів та надаючи важливий імпульс для притоку на ці території населення.

У сучасній економічній літературі термін «транспортна інфраструктура» трактується в трьох аспектах. Перший – під транспортною інфраструктурою мається на увазі сукупність галузей і сфер діяльності, головне завдання яких зводиться до доведення товарів від виробників до споживачів. Другий – транспортна інфраструктура розглядається як комплекс підприємств, установ, організацій для обслуговування процесів обміну й руху товарів. Третій аспект – транспортна інфраструктура визначається як сукупність технічних засобів і устаткування, що забезпечують транспортні процеси [4, с. 36–40].

Відмінності у визначеннях транспортної інфраструктури в економічній літературі свідчать про те, що єдиного методологічного підходу поки не вироблено. Багато в чому це пояснюється характером цілей і завдань, складом транспортної інфраструктури та галузеву спрямованістю робіт.

Треба зазначити, що існують різні погляди на склад транспортної інфраструктури. Одні автори відносять до неї лише транспортні організації, що різко звужує поняття транспортної інфраструктури і зводить його до інфраструктури транспортних послуг. Інші автори, навпаки, пропонують занадто розширене трактування транспортної інфраструктури, включаючи в неї всі національні інститути, а також систему органів влади й управління, що забезпечують регулювання економіки [4, с. 35–37]. В даному випадку мова йде, скоріше, про систему управління транспортною інфраструктурою.

Спроможність господарюючих суб'єктів вести суперництво на галузевому, міжгалузевому та світовому ринках отримала втілення в понятті «конкурентоспроможність».

Аксіоматично, що конкурентоспроможність проявляється тільки при наявності конкуренції між виробниками певної продукції. Затребуваність поняття «конкурентоспроможність» пояснюється появою нових ознак конкуренції у зв'язку з її глобальним характером. Слід визнати, що поняття «конкурентоспроможність» є одним з найбільш дискусійних в економічній науці, різноманітність авторських позицій визначення його сутності пов'язана зі складністю та багатоаспектністю окремих граней проблеми, що обумовлює подальше уточнення його семантики [5, с. 35–37].

Так, під час проведення лінгвістичного аналізу О. Дейнега виявив ряд відмінностей в ознаках слів «спроможність» та «здатність», запропонувавши розглядати конкурентоздатність як здатність певного об'єкта витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними об'єктами на даному ринку, а конкурентоспроможність як комплекс характеристик об'єкта, який визначає його потенціальний результат на ринку. Тим самим вчений принципово наголошує на тому, що конкурентоздатність визначаєть-

ся відносно об'єктів, які вже діють на ринку, а конкурентоспроможність відносно новостворених об'єктів, які тільки мають виходити на ринок [6, с. 62].

Абстрагуючись від специфіки суб'єкта, представники вітчизняної та російської економічної думки А. Войчак, О. Ворожбит та А. Павленко вважають основним джерелом конкурентоспроможності саме володіння споживчими властивостями, що створюють переваги для суб'єкта економічного суперництва [7, с. 11; 8, с. 246]. Однак автори даного підходу до вивчення сутності поняття «конкурентоспроможність» не уточнюють перелік необхідних властивостей та не конкретизують в чому саме мають полягати завлени переваги.

Достатньо поширеним і досить зручним з точки зору логічного сприйняття є методологічний підхід, в якому конкурентоспроможність визначають як системну соціально-економічну категорію, яка обумовлена економічними, соціальними і політичними чинниками та відображає універсальні властивості і відношення ринкової взаємодії суб'єктів господарювання [9, с. 52].

На відміну від наведених вище підходів, М. Шульга розглядає конкурентоспроможність як комплекс заходів, спрямованих на формування потенціалу виробництва для виготовлення якісної, екологічно безпечної продукції [10, с. 344]. В цьому визначенні вчена наголошує на ключовому значенні факторів якості та екологічності продукції, які повинні сформувати її конкурентоспроможність.

У дослідженнях конкурентних переваг вітчизняних підприємств часто спостерігається повна механічність, яка зумовлена тим, що ця проблематика прийшла до нас з переходом до ринкової економіки, мінувавши транзитний період [11, с. 44].

Грунтовний аналіз семантики поняття «конкурентоспроможність» довів, що по-перше, незважаючи на комплексність та системність запропонованих науковцями трактувань, усі вони містять дискусійний характер та не можуть претендувати на універсальність; по-друге, значна частина тлумачень не відображає сутнісного змістовного навантаження цього поняття, зосереджуючись лише на окремих його елементах; по-третє, багатовекторність досліджень унеможливило уніфікацію термінологічного апарату; по-четверте, окремі трактування є досить обмеженими та неповними, ототожнюючи поняття з продукцією, фінансово-економічним станом і потенціалом господарюючого суб'єкта.

Наведені умовиводи дозволяють стверджувати про складність та багатовекторність феномена конкурентоспроможності, що, в свою чергу впливає на неоднозначність підходів до визначення її сутності.

На нашу думку, відмінною рисою конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є діалектика, яка полягає в глобальному масштабі транспортної індустрії з одного та у стратегічному положенні галузі у національній економіці з другого боку.

Відповідно Індексу глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index -2017) за якістю інфраструктури Україна зайняла 81 місце серед 137 країн світу, в тому числі, за складовими: якість транспортної інфраструктури в цілому – 88 місце; якість автомобільних доріг – 130 місце; якість залізничної інфраструктури – 37 місце; якість інфра-

структури повітряного транспорту – 92 місце; якість інфраструктури портів – 93 місце [12].

Необхідно зазначити, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід вітчизняної продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 % загальної вартості продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні менше 0,6 % транспортного ринку. За цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T. Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень, що також має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Підприємствами транспорту перевезено 674,5 млн. т вантажів, що становить 108,0 % від обсягів 2018 р. (табл. 1).

Таблиця 1 – Обсяги вантажних перевезень транспортними підприємствами у 2019 р.

Види транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн ткм	у % до 2018 р	млн т	у % до 2018 р.
Залізничний	181844,7	97,6	312,9	97,1
Автомобільний	48831,5	114,7	242,7	129,7
Водний	3386,9	100,7	6,1	109,2
Трубопровідний	104528,1	105,3	112,7	103,0
Авіаційний	294,0	86,6	0,1	92,7
Транспорт, усього	338885,2	102,1	674,5	108,0

У 2019 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 262,6 млн т вантажів, що на 1,9 % менше, ніж у 2018 р. Перевезення лісових вантажів знизилось на 58,3 %, брукхту чорних металів – на 21,9 %, будівельних матеріалів – на 19,1%, коксу – на 12,1 %, кам'яного вугілля – на 6,4 %, нафти і нафтопродуктів – на 5,7 %, чорних металів – на 5,0 %, цементу – на 4,9 %. Разом із цим перевезення залізної та марганцевої руди збільшилося на 2,7 %, зерна та продуктів перемелу – на 21,0 %, хімічних і мінеральних добрив – на 31,5 %.

Також спостерігається тенденція до зниження ефективності використання пропускної спроможності, а саме: недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг; недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг; низька швидкість доставки вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк; недосконала система запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування, зокрема габаритно-вагового контролю транспортних засобів та належного рівня відповідальності за перевищення дозволених пара-

метрів, допустимих значень осьових навантажень транспортних засобів.

Майбутній розвиток транспорту повинен спиратися на низку наступних напрямків:

1. Покращення показників енергоефективності транспортних засобів всіх видів транспорту; розробка та застосування екологічних видів пального та силових установок.

2. Оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання видів транспорту, які є більш ресурсоефективними за своєю суттю, там, де інші технологічні інновації можуть бути недостатніми (наприклад, під час перевезення вантажів на великі відстані).

3. Більш ефективне використання транспорту та інфраструктури за рахунок удосконаленого управління перевезеннями та інформаційних систем, передових логістичних та ринкових заходів, зокрема повного розвитку інтегрованого залізничного ринку, зняття обмежень на внутрішні перевезення, скасування перешкод для каботажу, збалансованого ціноутворення тощо.

Транспортна інфраструктура має бути адекватна і відбивати рівень розвитку виробництва на кожному етапі еволюції суспільства. Сучасна економіка вимагає наявності потужних транспортно-складських комплексів, високоефективних засобів та механізмів транспортної інфраструктури. Порівняння стану транспортної інфраструктури України з іншими країнами світу свідчить про низький рівень її розвитку.

Необхідною передумовою інтеграції України до загальносвітової економічної системи є високий рівень розвитку транспорту, що потребує значних капіталовкладень у модернізацію старих та будівництво нових транспортних магістралей міжнародного значення, формування парку сучасних конкурентоспроможних транспортних засобів, розвиток транспортно-логістичних систем європейського рівня. Це неможливе без розробки та впровадження державної транспортної політики, спрямованої не тільки на створення сприятливого бізнес-клімату на транспорті, а й встановлення низки вимог щодо підвищення якості транспортних послуг, захисту оточуючого середовища від шкідливих викидів транспортних засобів, підвищення рівня безпеки руху тощо.

На сучасному етапі для розвинених країн та країн, що розвиваються, є характерним перетворення транспорту з матеріальної бази процесу обігу на міжгалузевий комплекс, який визначає не тільки розвиненість усього господарства країни, рівень життя населення, а й спроможність держави досягти зовнішньо економічних та політичних цілей. Становлення в більшості країн змішаного типу економіки передбачає одночасне функціонування державної та приватної власності на засоби виробництва із наданням державному сектору функцій регулятора, що забезпечує конкурентність ринків, екологічну та суспільну безпечність, інноваційність та дотримання соціальних гарантій. В той же час розвиток транспортної галузі у будь-якій країні залишається під особливою увагою з боку держави з низки причин, зокрема: діяльність транспорту потребує регулювання через необхідність забезпечення суспільної (екологічної, безпеки руху) та національної безпеки; окремі сектори транспортної галузі відно-

сяться до природної монополії, що забезпечує цілісність економічного простору (наприклад, автомагістралі, залізничні колії, морські порти, аеропорти тощо). Діяльність таких природних монополій регулюється державою. В умовах відсутності реальної конкуренції за споживачів та відповідальності перед власниками ефективність такого управління часто є низькою.

Тож маємо резюмувати, що процес формування транспортної інфраструктури є вельми складним, безперервним і передбачає активну участь усіх без винятку суб'єктів відносин у системі національної економіки. Особливо це виявляється за особистої участі державних органів управління на основі використання економічного й правового регулювання. Перехід від централізованого регульованої економіки до ринкового господарства спричинив зміну відтворювальної структури економіки і, відповідно, якісну зміну транспортної інфраструктури за властивостями, видами, формою.

Національна стратегія до 2020 року була затверджена ще в 2010 році, а для її виконання були розроблені плани реалізації з різних видів транспорту і супутньої інфраструктури, актуальні на той час. Поряд з цим, більше двох десятків дорожніх карт були підготовлені для реалізації положень Угоди про Асоціацію з ЄС в частині транспорту і відповідних євродиректив. Однак процес інтеграції нашої транспортної системи в європейську супроводжується декількома проблемними моментами.

По-перше, пласт нового законодавства досить великий, при цьому не у всіх вітчизняних учасників ринку транспортних послуг є доступ до інформації щодо змін, які торкнуться галузі в найближчому майбутньому. Тому без налагодження належної комунікації з боку органів державного управління, складно розібратися в цих змінах. На сьогодні вже сформувався цілий перелік запитань, вирішення яких впливає на процес інтеграції в європейське транспортне співтовариство. Так, не до кінця зрозуміло, який рухомий склад слід закуповувати в середньостроковій перспективі; чи залишаться довгостроковими договори на послуги перевезень населення; чи буде дозволено судноплавство на внутрішніх водних шляхах для іноземного флоту; кого торкнеться відновлення техогляду тощо.

По-друге, наявність «розриву в часі» між термінами впровадження євроінтеграційних реформ в галузі і очікуваннями населення та ринку на швидке отримання більш якісного та безпечного транспортного сервісу, «як в Європі». Наприклад, імплементація тих чи інших директив ЄС в Україні, в середньому, займає близько 3-4 років, а в галузях залізничного і морського транспорту термін впровадження може бути і більш восьми років. Як приклад, виділення оператора інфраструктури зі складу Укрзалізниці в незалежну компанію через кілька років ще не гарантує швидкого появи приватних перевізників з новітнім парком вагонів і локомотивів, що є одним з основних очікувань клієнтів залізниць. У пасажирському сегменті маршрутні таксі також продовжують поки що домінувати в містах і на внутрішніх обласних маршрутах.

По-третє, зміни законодавства іноді не мають ресурсної бази для впровадження нових норм на практиці. Наприклад, коштів на закупівлю динамічних

ваг для автоматичного вагового контролю в русі не передбачено, так само як і на формування річкової інформаційної системи для забезпечення безпеки судноплавства. А незалежний контроль якості дорожніх робіт фінансується поки тільки за рахунок зовнішніх ресурсів – донорських або кредитних.

Виходом з ситуації, що склалася в Україні могла б стати прив'язка галузевих дорожніх карт, стратегічних планів розвитку за видами транспорту з такими політичними документами як: Парламентська коаліційна угода і Програма діяльності Уряду, а також з бюджетними програмами, що мають гарантоване фінансування.

Крім того, для підвищення інформованості про законодавчі зміни слід регулярно проводити консультації з галузевими асоціаціями, роботодавцями, профспілками і громадськими організаціями. Це допоможе створити набір інструментів і рішень для обґрунтування положень нової транспортної стратегії України, що відповідає нинішнім реаліям.

Договір про Асоціацію з ЄС і підписання договору про зону вільної торгівлі істотно впливає і на функціонування транспортної інфраструктури, особливо морських портів України. У Договорі є розділи і додатки, присвячені взаємній інтеграції транспортних систем ЄС та України, зокрема відображені питання судноплавства, взаємного доступу до портової інфраструктури [13].

Це свідчить про те, що сторони розуміють важливість розвитку морського транспорту для активізації торговельних відносин. Однак, підписані документи не завжди є гарантією швидкого зростання товарообігу між сторонами, оскільки Договір передбачає реформи і в сфері ринкового нагляду, фітосанітарного контролю тощо. Тому в найближчому майбутньому слід очікувати створення в Україні великої кількості лабораторій для перевірки якості товарів, що експортуються, в першу чергу до країн ЄС, зокрема, сільгосппродукції і продуктів харчування.

Ймовірно, що посиляться екологічні норми з переробки відходів в портах. Велика увага буде приділена підвищенню безпеки судноплавства, українське портове співтовариство інтегруватиметься з європейською системою моніторингу морського трафіку в ЄС – «SafeSeaNet», варто також очікувати запуск пілотних проектів з електронного обміну митними, прикордонними документами для спрощення взаємного контролю.

До основних завдань, які необхідно виконати для розв'язання даних проблем, варто віднести: запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі; запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу; удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури.

**ВИСНОВКИ.** Перебуваючи в тісній економічній взаємодії з усіма елементами транспортної системи, транспортна інфраструктура є ключовою умовою

розвитку всіх суб'єктів господарювання та економіки в цілому. Транспортна інфраструктура має бути адекватна і відбивати рівень розвитку виробництва на кожному етапі еволюції суспільства. Сучасна економіка вимагає наявності потужних транспортно-складських комплексів, високоефективних засобів та механізмів транспортної інфраструктури. Порівняння стану транспортної інфраструктури України з іншими країнами світу свідчить про низький рівень її розвитку.

Доведено, що конкурентоспроможність являє собою інтегральну характеристику, яка дозволяє проводити аналіз конкретної економічної ситуації та виявити позиції суб'єктів конкурентної боротьби на певному ринку. Вона визначається трьома умовами: наявністю власних мотивів та очікуванням позитивних результатів; наявністю необхідних ресурсів для реалізації цих мотивів; можливістю і здатністю використовувати ці ресурси краще ніж суперники.

Сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики, що забезпечить міцну основу сталого розвитку транспортної галузі, створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Отже, актуальною надалі залишається проблема ефективності діяльності підприємств транспортної галузі. Основними напрямками покращення управління економічною ефективністю діяльності підприємств транспортної галузі є підвищення кваліфікації управлінського персоналу, вдосконалення організаційної структури управління на підприємстві, раціональне управління наявними ресурсами та їх використання, створення більш комфортних умов праці, більш точне планування діяльності та розвитку підприємства з урахуванням усіх можливих подій. Від завчасної підготовки заходів управління, що перешкоджають майбутнім загрозам, залежить ефективність діяльності підприємства та його конкурентоспроможність.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Бойко О. В., Дзуліт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. Вип. 23.18. С. 94–103.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України до 2020 року. Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від 20.10.2010 року № 2174-р: Законодавство України. веб-сайт: URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (дата звернення 16.07.2020).
3. Дейнека О. Г., Реброва А. Ю., Булкіна О. О. Удосконалення механізму транспортної логістики в умовах реформування залізничного транспорту. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2012. № 128. С. 118–122.
4. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія. Київ : П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.
5. Латишев К. О., Тягун В. Г. Стратегічна модель маркетингового управління конкурентоспроможністю аграрних підприємств. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 4 (16). С. 93–98.
6. Дейнега О. В. Методологічні аспекти оцінювання конкурентоздатності підприємств. *Наукові праці Вінницького національного технічного університету*. Відділ Логістика. 2008. № 4. С. 61–68.
7. Ворожбит О. Ю. Конкурентоспособность рыбной продукции: теория, методология, практика : монография. Владивосток : Дальнаука, 2007. 180 с.
8. Павленко А. Ф., Войчак А. В. Маркетинг : підручник. Київ : КНЕУ, 2003. 246 с.
9. Труніна І. М. Забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів підприємницької діяльності : монографія. Харків : Вид-во «Точка», 2013. 436 с.
10. Шульга М. О. Особливості структури управління конкурентоспроможним потенціалом підприємств харчової промисловості. *Збірник наукових праць Харківського нац. аграрн. ун-ту. Серія «Економічні науки»*. 2015. № 3. С. 342–348.
11. Труніна І. М., Суценок О. А. Дослідження конкурентних переваг суб'єктів підприємницької діяльності в умовах глобалізації. *Часопис економічних реформ*. 2015. № 3 (19). С. 43–49.
12. WDI (2018) World Development Indicators. The World Bank Data Portal. URL: <http://data.worldbank.org> (дата звернення 03.08.2020).
13. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони // Міжнародний документ від 27.06.2014р. (редакція від 30.11.2015р.). веб-сайт: URL: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page) (дата звернення 09.08.2020).

## PROBLEMS OF ENSURING THE COMPETITIVENESS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE ENTERPRISES

**I. Trunina, K. Latyshev**

Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University

vul. Pershotravneva, 20, Kremenchuk, 39600, Ukraine. E-mail: [latyshev.cost@yandex.ua](mailto:latyshev.cost@yandex.ua)

**Purpose.** The aim of the article is to define theoretical platforms for the definitions of «transport infrastructure» and «competitiveness», as well as to study the level of competitiveness of domestic transport infrastructure in the context of identifying the main problems and conceptual principles for its improvement. **Methodology.** The research materials were scientific papers and periodicals of foreign and Ukrainian scientists-economists on proposals to increase the level of competitiveness of the domestic transport infrastructure. The work uses the methods of scientific knowledge due to the purpose of the study, namely: logical generalization – when determining the place and role of transport infrastructure in the implementation of national interests in the economic sphere; theoretical comparison – when clarifying the scientific definitions of the semantics of the concept of «transport infrastructure» and «competitiveness»; statistical – when displaying trends and features of competition in the global and domestic transport markets; system dynamics, scenario approach and multi-criteria choice – when substantiating an approach to managing the development of Ukraine's transport infrastructure in the context of increasing the competitiveness of the state. **Results.** The approaches of various scientists regarding the role of transport infrastructure in the system of ensuring the competitiveness of the national economy are analyzed. Having considered the characteristics of the concept of «competitiveness», it is proved that a distinctive feature of the competitiveness of the transport infrastructure is the dialectic, which lies in the global scale of the transport industry on the one hand and in the strategic position of the industry in the national economy on the other hand. The conceptual framework and principles of transport enterprises competitiveness have been presented from the standpoint of development fundamentals and of new socially significant forms of scientific and technological progress. **Originality.** For the first time, the dual relationship between the development of the transport infrastructure and ensuring the competitiveness of the state has been proved, in particular, the consideration of the former as an instrument for the realization of national interests in the socio-economic sphere, which creates opportunities for strengthening the position of the state, as well as a source of threats to national competitiveness and the quality of the country's transport infrastructure. **Practical value.** The principles of achieving the competitiveness of the domestic transport infrastructure are established and the scientific and methodological tasks of transport enterprises are systematized to achieve competitiveness from the standpoint of the systemic development methodology.

**Key words:** transport, infrastructure, competitiveness, economics, management, enterprises.

## REFERENCES

1. Boiko, O. V., Dvulit, Z. P. (2013), Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy, *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, [Sustainable development of the transport system of Ukraine], no. 23.18, pp. 94–103.
2. Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy do 2020 roku. Kabinet Ministriv Ukrainy; Rozporiadzhennia, Stratehiia vid 20.10.2010 roku # 2174-r: Zakonodavstvo Ukrainy. [On approval of the Transport Strategy of Ukraine until 2020]. veb-sayt. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (accessed 16.07.2020).
3. Deineka, O. H., Rebrova, A. Yu., Bulkina, O. O. (2012), Udoskonalennia mekhanizmu transportnoi lohistyky v umovakh reformuvannia zaliznychnoho transport, *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainського derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transport*, [Improving the mechanism of transport logistics in terms of railway transport reform], no 128. pp. 118–122.
4. Sadlovska, I. P. (2011), Stratehichne upravlinnia natsionalnoiu transportnoiu infrastrukturoiu Ukrainy [Strategic management of the national transport infrastructure of Ukraine], P.P. «Serdiuk V.L.», Kyiv, Ukraine.
5. Latyshev, K. O., Tiahun, V. H. (2018), Stratehichna model marketynhovoho upravlinnia konkurentospromozhnosti ahrarnykh pidpriemstv, *Ekonomichni visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii*, [Strategic model of marketing management of competitiveness of agricultural enterprises], no. 4 (16). pp. 93–98.
6. Deineha, O. V. (2008), Metodolohichni aspekty otsiniuvannia konkurentozdatnosti pidpriemstv, *Naukovi pratsi Vinnytskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu, Viddil Lohistyka*, [Methodological aspects of assessing the competitiveness of enterprises], no. 4, pp. 61–68.
7. Vorozhbyt, O. Yu. (2007), Konkurentospособnost ribnoi produktsyy: teoriya, metodolohyia, praktyka [Competitiveness of fish products: theory, methodology, practice], Dalnauka, Vladivostok, Russia.
8. Pavlenko, A. F., Voichak, A. V. (2003), Marketynh [Marketing], KNEU, Kyiv, Ukraine.
9. Trunina, I. M. (2013), Zabezpechennia konkurentospromozhnosti subiektiv pidpriemnytskoi diialnosti [Ensuring the competitiveness of business entities], Vyd-vo «Tochka», Kharkiv, Ukraine.
10. Shulha, M. O. (2015), Osoblyvosti struktury upravlinnia konkurentospromozhnym potentsialom pidpriemstv kharchovoi promyslovosti, *Zbirnyk naukovykh prats Kharkivskoho nats. ahrarn. un-tu, Seriia «Ekonomichni nauky»*, [Features of the management structure of the competitive potential of the food industry], no. 3. pp. 342–348.
11. Trunina, I. M., Sushchenko, O. A. (2015), Doslidzhennia konkurentnykh perevah subiektiv pidpriemnytskoi diialnosti v umovakh hlobalizatsii, *Chasopys ekonomichnykh reform*, [Research of competitive advantages of business entities in the context of globalization], no. 3 (19). pp. 43–49.
12. WDI (2018), World Development Indicators. The World Bank Data Portal. URL: <http://data.worldbank.org> (accessed 03.08.2020).
13. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony. Mizhnarodnyi dokument vid 27.06.2014r. (redaktsiia vid 30.11.2015r.). [Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part]. veb-sait: URL: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page) (accessed 09.08.2020).

Стаття надійшла 26.11.2020.