



УДК 354.4:351.81:33.02.

DOI <https://doi.org/10.32782/2305-9389/2023.29.30>

## СВІТОВІ ТРЕНДИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ: ПУБЛІЧНОУПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ

**Жебєлев Ігор,**

аспірант кафедри публічного управління та адміністрування  
Національного авіаційного університету,  
начальник Служби автомобільних доріг у Вінницькій області  
ORCID ID: 0000-0002-5467-1163

У статті розкривається проблематика динаміки становлення провідних світових трендів розвитку новітніх інноваційних транспортних комплексів і транспортних систем, бачення ролі та місця транспортної галузі в системі публічного врядування сучасних держав. Зазначається, що в розвинених державах світу існує чітке розуміння стратегічної ролі транспортних комплексів у забезпеченні реального суверенітету країни, оскільки рівень розвитку транспортної галузі має вирішальний вплив на сталий розвиток усєї економіки та є найважливішою ознакою рівня цивілізованості й технологічного прогресу країни.

На основі узагальнення останніх наукових досліджень у зазначеній царині та сучасного науково-практичного доробку закордонних і вітчизняних авторів систематизовано основні тренди розвитку транспорту та транспортної галузі ЄС у найближче десятиліття, серед яких виокремлено: загальне збільшення обсягів транспортних перевезень та географічне зміщення послуг із заходу на схід Європи; перехід транспортно-го ринку у фазу революційного технологічного розвитку; прискорення автономізації та діджиталізації транспортної сфери; прискорений перехід до використання в транспортних перевезеннях електромобілів; зростання вимог щодо якості, термінів надання транспортних послуг, точності поставок та обміну інформацією між перевізниками та клієнтами; появу потреби персоналу з новими ІТ-компетенціями та водіїв із навичками управління висококомп'ютеризованими транспортними засобами та ін.

Стверджується, що неминучі зміни у функціонуванні транспортних систем мають певною мірою революційний характер та кардинально змінять структуру й сутність самої транспортної галузі світу. Зроблено висновок, що релевантне врахування провідних трендів та на основі цього реорганізація державної транспортної політики України мають особливо велике значення для нашої країни, оскільки Україна має найкраще за коефіцієнтом транзитності географічне розташування й спроможна зайняти належне місце у європейській транспортній системі.

**Ключові слова:** публічне врядування, транспорт, транспортна інфраструктура, державна транспортна політика, тренди розвитку транспортної галузі.

### **Zhebelev Ihor. Global trends in the development of the transport industry: public administrative aspects**

In the article reveals the problems of the dynamics of the development of the world's leading trends in the development of the latest innovative transport complexes and transport systems, the vision of the role and place of the transport industry in the system of public governance of modern states. It is noted that in the developed countries of the world there is a clear understanding of the strategic role of transport complexes in ensuring the real sovereignty of the country, since the level of development of the transport industry has a decisive influence on the sustainable development of the entire economy and is the most important sign of the level of civilization and technological progress of the country.

On the basis of the generalization of the latest scientific research in this field and the modern scientific and practical developments of foreign and domestic authors, the main trends of the development of transport and the transport industry of the EU in the coming decade are systematized, among which the following are highlighted: the general increase in the volume of transport and the geographical shift of services from the west to the east of Europe; transition of the transport market to the phase of revolutionary technological development; acceleration of autonomization and digitalization of the transport sector; accelerated transition to the use of electric vehicles in transport; growing requirements for quality, terms of delivery of transport services, accuracy of deliveries and exchange of information between carriers and customers; the emergence of a need for personnel with new IT competencies and drivers with the skills to manage highly computerized vehicles, etc.

It is argued that the inevitable changes in the functioning of transport systems are to some extent revolutionary in nature and will fundamentally change the structure and essence of the world's transport industry itself. It was concluded that the relevant consideration of the leading trends and, based on this, the reorganization of the state transport policy of Ukraine is of particular importance for our country, since Ukraine has the best geographical location in terms of transit ratio and is able to take its proper place in the European transport system.

**Key words:** public governance, transport, transport infrastructure, state transport policy, trends in the development of the transport industry.



**Постановка проблеми.** Нищівна війна російської федерації проти незалежної України одним зі своїх побічних наслідків висвітлила принципову стратегічну вагу транспортної інфраструктури та транспортної галузі країни як у функціонуванні економіки, так і в забезпеченні обороноздатності держави. Ми не маємо сумніву в скорішій перемозі України і вже зараз маємо накреслювати стратегічні підходи до відновлення й розвитку дорожньої інфраструктури та у цілому транспортної галузі України в повоєнний період.

На нашу думку, у подальшому стратегічному розвитку транспортної галузі України, насамперед, необхідно врахувати ті провідні тенденції, що вже виразно виокреслюються у світових транспортних процесах, відносинах та логістиці; по-друге, вибудувати транспортну інфраструктуру країни так, щоб її стан у повоєнний період максимально задовольняв необхідний ступінь обороноздатності та економічної безпеки країни та відповідав стандартам та тенденціям розвитку міжнародних і міжрегіональних транспортних коридорів з урахуванням майбутнього зростання транспортних потоків; по-третє, урахував найкращий європейський і світовий досвід розбудови системи транспортної інфраструктури і комунікації – цілісного транспортного комплексу держави. У цьому плані В. Ровенська та А. Красножон наголошують, що «нарощення та раціональне використання транспортного потенціалу країни, забезпечення сталого розвитку автотранспортної системи України відноситься до стратегічних напрямів. Сталий розвиток автотранспорту – це, насамперед, його гармонійний розвиток, що передбачає гармонізацію та поєднання економічного, соціального й екологічного підходів; їх узгодження та перекладна мова конкретних заходів, які є засобами досягнення сталого розвитку транспортної системи – завдання з великим рівнем складності, оскільки всі його складники повинні бути збалансованими між собою» [1, с. 50].

Власне, у цьому визначенні криється основна мета та сутність державної політики розвитку транспортної галузі. Тож нагальним постає питання формування та реалізації принципово нової державної політики на основі врахування світових трендів розвитку транспортних комплексів розвинених держав, зокрема в таких сферах, як розвиток об'єктів транспортної інфраструктури, забезпечення безпеки на транспорті, формування стимулюючої податкової й тарифної політики, оновлення матеріально-технічної бази та приведення національного транспортного законодавства до міжнародних та європейських вимог і стандартів, створення єдиного інформаційно-економічного та транспортно-логістичного простору тощо.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Стан та проблеми публічного управління й регулювання сфери транспортного забезпечення, державної транспортної політики інтенсивно розглядаються багатьма вітчизняними науковцями, фахівцями та експертами у цій галузі. Так, пошуковий сервіс Національної бібліотеки України імені Володимира Вернадського за ключовими словами «управління транспортом» подає 632 посилання на наукові статті, 2 387 посилань на реферативну базу даних та 436 книжкових видань; за ключовими словами «транспортна інфраструктура» відповідно 310 посилань на наукові статті, 683 посилання на реферативну базу даних та 58 книжкових видань. Зокрема, плідно працюють у дискурсному просторі проблематики державного регулювання та функціонування транспортної галузі такі дослідники, як О. М. Вольська [7], Е. М. Деркач [3], Ю. О. Крихтіна [8], Т. В. Логвинюк [2], В. В. Ровенська та Г. І. Красножон [1], О. В. Чорна, Н. М. Фалович, О.С. Шевчук, П. В. Попович та М. В. Буряк [6], С. Ф. Смерічевський, О. А. Михальченко та Л. І. Райчева [10] та ін.

Проте попри значний масив публікацій, дотичних різних міжнародних та вітчизняних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; нормативно-правового регулювання відносин у сфері транспорту; економічного, логістичного, інноваційного підходів та стратегічних перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни все ще видається недостатньо опрацьованою проблематика динаміки становлення провідних світових трендів розвитку новітніх інноваційних транспортних комплексів і транспортних систем, бачення ролі та місця транспортної галузі в системі публічного врядування сучасних держав. Це й становитиме мету дослідження.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У розвинених державах світу існує чітке розуміння стратегічної ролі транспортних комплексів у забезпеченні реального суверенітету країни, оскільки рівень розвитку транспортної галузі має вирішальний вплив на сталий розвиток усієї економіки та є «однією із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високо-розвиненій транспортній системі ще більш підсилюється під час інтеграції у європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження країн у світове співтовариство» [2, с. 149]. Саме тому всесвітня Концепція сталого розвитку значну увагу приділяє транспорту



та транспортній інфраструктурі. Зокрема, вінницький науковець Е. М. Деркач наголошує, що «розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку вимагає застосування інтегрованого підходу з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства. Державна політика щодо формування національної транспортної моделі має забезпечувати поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі конкурентно-партнерських засад під час організації та здійснення перевезень, застосування інноваційних технологій та створення сприятливого інвестиційного клімату задля залучення України у міжнародну логістику доставки товарів у рамках розвитку міжнародних транспортних маршрутів» [3, с. 31].

Узагальнення останніх наукових досліджень у зазначеній царині та сучасний науково-практичний доробок закордонних і вітчизняних авторів дають змогу систематизувати основні тренди розвитку транспорту та транспортної галузі ЄС у найближче десятиліття. Такими трендами є:

– загальне збільшення обсягів транспортних перевезень та географічне зміщення послуг із заходу на схід Європи, особливо після закінчення війни в Україні, куди в період відновлення країни ЄС поставлятимуть значні обсяги будівельних, промислових та інших товарів. Водночас це викличе посилення й без того значного дефіциту кадрів кваліфікованих водіїв категорії «Д» (наприклад, у сусідній Польщі станом на 2023 р. офіційно цей дефіцит визнається на рівні 200 тис осіб [4, с. 11]);

– перехід транспортного ринку у фазу революційного технологічного розвитку (що спирається на штучний інтелект та геоінформаційне регулювання перевезень), який зумовлює посилення державного адміністративно-правового регулювання галузі у цілому. Зокрема, на рівні ЄС плануються кардинальні зміни до правил автомобільного транспорту, включаючи положення «Пакету мобільності» [5] та зміни до положень про координацію систем соціального забезпечення та інших соціальних нормативних актів;

– прискорення автономізації та діджиталізації транспортної сфери, що відбуватиметься за такими послідовними етапами: 1. Базова прогресуюча цифровізація – комп'ютеризація процесів, автоматизація адміністративних послуг, оптимізація транспортних мереж завдяки використанню рішень для географічного моделювання мережі. 2. Платформізація ринків – постійний розвиток цифрових платформ, що дають змогу замовляти онлайн-послуги у великій базі постачальників послуг. Платформізація транспортних послуг у ЄС уже помітна в пасажирських перевезеннях. 3. Агресивний вихід на транспортно-логістичний ринок цифрових гігантів – великих компаній (Amazon, Uber, Asos, Ocado і багато інших), що з'явилися завдяки цифровим технологіям. Деякі цифрові гіганти (наприклад, Uber) уже сьогодні пропонують ефективні платформи для замовлення послуг транспортування товарів. 4. Масовий перехід на передові цифрові технології: очікується після 2025 р. активізація виходу на ринок передових рішень у сфері телематики, штучного інтелекту або рішень на основі блокчейну;

– унаслідок діджиталізації відбудеться технологічний перехід галузі транспорту від традиційного формату до постіндустріального, для якого характерним стануть, по-перше, усе більша автономізація транспортних засобів (управління за допомогою штучного інтелекту без участі водіїв), що знизить експлуатаційні витрати та рівень аварійності на дорогах; по-друге, відбуватиметься перехід до використання двигунів на альтернативних видах палива (електричні батареї, водень), що значно зменшить шкідливі викиди в атмосферу та дасть змогу адаптувати галузь до зростаючих вимог до викидів CO<sub>2</sub>;

– кардинально зміниться автопарк міської комунікації та на рівні транспорту «останньої милі» (безпосередня доставка товарів кінцевому споживачеві), де відбуватиметься прискорений перехід до використання в пасажирських перевозках електромобілів і автомобілів на стисненому природному газі, а також доставчих автономних транспортних засобів (наприклад, дронів);

– збільшення загальних обсягів внутрішніх та міжнародних перевезень, імпорту та експорту, що зумовить як збільшення витрат на транспортні мережі (утримання, ремонт та будівництво нових транспортних коридорів і логістичних центрів), так і зростання конкурентної боротьби, підвищення рівня концентрації (у результаті видавлення з ринку транспортними гігантами малих підприємств, які не мають у своїй діяльності адекватних часток транспорту в країні і на зовнішніх ринках);

– зростання вимог до якості, термінів надання транспортних послуг, точності поставок та обміну інформацією між перевізниками та клієнтами. При цьому впровадження рішень із цифровізації матиме вирішальне значення як для поліпшення якості транспортних послуг, так і для зниження операційних витрат, адаптації послуг до мінливих потреб клієнтів та впровадження рішень із високою доданою вартістю. Однак у короткостроковій перспективі вони будуть доступні лише великим перевізникам, спроможним вкласти значні кошти в інноваційну модернізацію, що може створити додатковий бар'єр для дрібних підприємців та сприяти збільшенню концентрації ринку;



– прогресивна автономізація та цифровізація транспорту в довгостроковій перспективі вимагатимуть розвитку персоналу з новими ІТ-компетенціями та водіїв із навичками управління висококомп'ютеризованими транспортними засобами. Це підвищить привабливість роботи в транспортній галузі для молоді та спричинить появу відповідних навчальних спеціальностей в освітньому середовищі університетів і професійних коледжів;

– масовий перехід на електромобілі в країнах європейської спільноти посилить проблему утилізації як фізично, так і морально застарілих автомобілів, що спричинить тенденцію їх перенаправлення до третіх, менш розвинутих країн.

Цілком зрозуміло, що ще одним із наслідків реалізації зазначених трендів стане збільшення розриву між передовими країнами світу та країнами «наздогінного розвитку». Адже перехід транспортної галузі країни до епохи автономізації та діджиталізації транспортної сфери вимагає значних витрат на впровадження інноваційних рішень на початковому етапі, що дасть змогу значно збільшити економічну перевагу, але лише в довгостроковій перспективі.

Варто також додати, що відповідно до Концепції сталого розвитку, основними трендами розвитку транспортно-логістичних систем та ключовими стратегічними завданнями, які стоять перед європейським транспортним комплексом, є такі:

– досягнення Цілей сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй, що у сфері транспорту передбачають створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьбу зі зміною клімату та його наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку тощо (транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким);

– досягнення низьких викидів та посилення інноваційних транспортних послуг і технологій, які сприяють декарбонізації транспортної діяльності;

– реалізація логістичного підходу у транспортній діяльності, що потребує врегулювання у законодавстві умов функціонування інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технологій перевезення «від дверей до дверей», сучасних телекомунікаційних систем супроводу вантажоперевезень;

– посилення міжнародної інтегрованості та стійкості транспортних систем в умовах створення єдиного транспортного простору та спільного ринку транспортних послуг;

– забезпечення ефективних, безпечних і конкурентоспроможних транспортних систем, що зменшують викиди діоксиду вуглецю, тощо [6, с. 70].

Як бачимо, неминучі зміни у функціонуванні транспортних систем мають певною мірою революційний характер та кардинально змінять структуру й сутність самої транспортної галузі світу. Відповідно до нових підходів О. М. Вольська пропонує сформулювати місію держави у сфері функціонування й розвитку транспортної системи на сучасному етапі – «сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг». На думку дослідниці, для сучасної України реалізація цієї місії можлива через досягнення таких стратегічних цілей на основі використання інформаційної транспортної системи:

1. Розвиток сучасної розвинутої та ефективної транспортної інфраструктури, що забезпечує прискорення руху потоків пасажирів, руху товару, зниження транспортних витрат в економіці. Це дасть змогу забезпечити економічне зростання і соціальний розвиток, зміцнення зв'язків між регіонами, підвищення конкурентоспроможності й ефективності інших галузей економіки (насамперед за рахунок зниження рівня транспортних витрат у кінцевій вартості продукції), зростання підприємницької та ділової активності, що безпосередньо впливає на якість життя і рівень соціальної активності населення.

2. Підвищення доступності послуг транспортного комплексу для населення. Досягнення цієї мети означає задоволення повним обсягом потреб населення з пересування, відсутність дефіциту потужностей, високу пропускну здатність і технічну оснащеність транспортної інфраструктури, ліквідацію обмежень на розвиток наявних та освоєння нових територій, а також підвищення цінової доступності соціально значущих послуг транспорту.

3. Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни, реалізація транзитного потенціалу держави. Досягнення цієї мети в Україні означатиме формування транспортної інфраструктури світового рівня і створення таким чином міцної основи для успішної інтеграції України у світову транспортну систему й перетворення експорту транспортних послуг на одне з найбільших джерел доходів країни.

4. Поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин у транспортному комплексі. Досягнення цієї мети означає наявність належним чином підготовлених проєктів і механізмів перерозподілу фінансового капіталу в транспортний сектор, наявність законодавчої бази державно-приватного партнерства, визначеність і стійкість планів держави з розвитку об'єктів транспорту [7].



На нашу думку, до цього переліку варто додати необхідність максимізації фізичного, технічного та технологічного поєднання нашої країни з дорожніми мережами Європейського Союзу, створення єдиної національної мережі магістральних автомобільних доріг, адже «стратегія розвитку транспортної галузі України в контексті формування та реалізації державної політики у сфері європейської інтеграції має полягати у системній та всебічній адаптації цього сектору економіки до нових умов і викликів та підвищення ефективності використання наявного її потенціалу» [8, с. 93]. Так, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, наголошує, що «через територію України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори №№ 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА)» [9]. Проте в умовах необхідності відновлення руйнацій національного житлового та виробничого фондів, що викличе необхідність значного збільшення поставок будівельних матеріалів, техніки, конструкцій тощо з ЄС, цих транспортних коридорів буде, очевидно, замало, і це буде здатним загальмувати процеси відбудови України.

**Висновки.** Проведене дослідження надає підстави стверджувати, що релевантне врахування провідних трендів та на основі цього реорганізація державної транспортної політики України мають особливо велике значення для нашої країни, оскільки Україна має найкраще за коефіцієнтом транзитності географічне розташування й спроможна зайняти належне місце у європейській транспортній системі. Зокрема, фахівці Національного авіаційного університету С. Ф. Смерічевський, О. А. Михальченко та Л. І. Райчева вбачають удосконалення державної політики розвитку транспортної інфраструктури України у формуванні інвестиційної моделі інноваційного типу, збільшенні частки капітальних інвестицій у нематеріальні активи, фінансуванні відтворення активів підприємств транспортного комплексу через лізинг, концесії, залученні коштів міжнародних організацій, державних інвестицій, пільговому кредитуванні банківськими установами на основі компенсації державою частини процентної ставки тощо [10, с. 21]. Для цього необхідним є також цілісний зв'язок стратегічного планування дорожньої інфраструктури із соціально-економічним плануванням та розрахунком обґрунтувань будівельно-монтажних відновлюваних робіт у житловому й виробничому будівництві. Стратегічне планування при цьому відіграватиме роль інструменту реального досягнення необхідних економічних, соціальних та політичних завдань, створення конкурентоздатності автомобільних транспортних послуг України в умовах істотних змін зовнішнього середовища, що впливають на розвиток дорожньої інфраструктури. При цьому ключовими у стратегічному плануванні відновлення й розвитку дорожньої інфраструктури України в повоєнний період мають стати саме розбудова та розвиток міжнародних транспортних коридорів у Європу.

Отже, для України, щоб не опинитися на периферії світової історії, нагальною повстає необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповідати на існуючі виклики та загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень, відповідний рівню розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

#### Література:

1. Ровенська В., Красножон Г. Проблеми сталого розвитку підприємств галузі автомобільного транспорту. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2017. Вип. 16. С. 45–53.
2. Логвинюк Т.В. Еволюція транспортної інфраструктури та її вплив на розвиток сучасного світу. *Наукові записки з української історії*. 2019. Вип. 45. С. 144–149.
3. Деркач Е.М. Правове забезпечення сталого розвитку транспортної системи України. *Економіка та право*. 2020. № 4. С. 24–34.
4. Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020 – 2030. Związek Pracodawców «Transport i Logistyka Polska». Warszawa: TLP, 2019. 82 s.
5. Пакет мобільності – що чекає перевізників і як до цього підготуватися. *Інтернет-портал Trans.eu*. 03.06.2020. URL: <https://www.trans.eu/ua/blog/lohistyka-4-0/paket-mobilnosti/>.
6. Нормативно-правове забезпечення умов функціонування транспортних систем та напрями його вдосконалення / О.В. Чорна та ін. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 2. С. 64–76.
7. Вольська О.М. Основні напрями державного регулювання транспортної галузі. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2019. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu\\_2019\\_1\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17).
8. Крихтіна Ю.О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія «Державне управління»*. 2021. Вип. 1. С. 86–94.
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. С. 533.
10. Смерічевський С.Ф., Михальченко О.А., Райчева Л.І. Структурна політика відтворення в транспортному комплексі України та інноваційно-інвестиційні механізми її реалізації. *Економіка та держава*. 2022. № 7. С. 16–21.