

**О. М. Гуцалюк,**

*академік АЕН України,*

*доктор економічних наук, професор,*

ORCID 0000-0002-6541-4912,

e-mail: alex-g.88@ukr.net,

*Приватний заклад вищої освіти «Східноєвропейський  
університет імені Рауфа Аблязова», м. Черкаси,*

**Ю. А. Бондар,**

*кандидат економічних наук, доцент,*

ORCID 0000-0003-2269-6208,

e-mail: cooperjulia@ukr.net,

*Центральноукраїнський державний університет  
ім. В. Винниченка, м. Кропивницький,*

**О. В. Бойко,**

*доктор економічних наук, професор,*

ORCID 0000-0003-0719-8921,

e-mail: lvbojko@yahoo.com,

*Приватний вищий навчальний заклад «Східноєвропейський  
університет імені Рауфа Аблязова», м. Черкаси*

## ІННОВАЦІЙНО-ІНТЕГРОВАНІЙ РОЗВИТОК МОНОПРОФІЛЬНИХ ВИРОБНИЧИХ СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

**Вступ.** Ефективне функціонування всіх галузей господарсько-територіальних угруповань неможливо без сполучної ланки, такої як транспорт. Розвиток ринку транспортних послуг поряд з фінансовими, інформаційними та іншими промисловими ринками, забезпечує стійкість функціонування економічної системи. Тож стабілізація економіки держави потребує вирішення проблем у транспортній сфері. Розвиток ринкових відносин ставлять перед собою завдання посилення взаємодії різних видів транспорту, що забезпечить ефективне використання технічних, економічних та екологічних переваг, а також дотриманні національних інтересів, особливо щодо стосується скорочення імпорту надання транспортних послуг, тим самим сприяючи розширенню ринку збуту державних підприємств-перевізників, отримання додаткових переваг, а отже – зростання податкових надходжень бюджету платіжів.

Формування монопрофільних підприємств залежить від низки факторів, провідне місце посідає транспорт, який формує інфраструктуру господарського комплексу країни, відображає розвиток та устрій виробництва та споживання, тобто формування, функціонування та розвиток сил виробництва. Тому необхідно дослідити основні фактори,

що призвели до формування та розвитку монопрофільних підприємств, та виокремити транспортні складові в системі цих факторів. Саме це дозволить сформулювати умови ефективного транспортування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення літератури у сфері транспортного забезпечення монопрофільних підприємств показує, що недостатньо висвітлені чинники розвитку транспортної галузі конкретного суб'єкта, та навіть масштаби впливу цих чинників на національному та регіональному рівнях.

Монопрофільні підприємства в різних галузях народногосподарського комплексу країни утворюють транспортний комплекс, що включає внутрішньовиробничий транспорт і магістральний транспорт. Процеси формування монопрофільних підприємств на прикладі місто утворюючих знайшли відображення в наукових працях Б. Данілішина [4], Є. Сич [6-8], П. Ореховського А. [5], В. Широніна [5], О. Шишкіна [11] та інших, аналіз яких свідчить про недостатність відображення в сучасній економічній літературі та дослідженнях впливу різних суб'єктів економіки на їх розвиток.

При цьому розвиток таких підприємств значним чином визначається факторами зовнішнього середовища, які формують суб'єкти економіки різних



рівнів. Єдність та протиріччя потреб й інтересів цих економічних суб'єктів може як стимулювати, так і стримувати ефективне функціонування та подальший розвиток монопрофільних підприємств.

В наукових доробках як вітчизняних, так і іноземних вчених ці аспекти проблеми не отримали достатньої розробки. Саме тому постає завдання визначення суб'єктів економіки, роль яких в становленні та розвитку монопрофільних підприємств є визначальною.

**Метою статті** є дослідження розвитку монопрофільних підприємств транспортного ринку національної економіки. Основними завданнями є розгляд транспортно-економічного утворення монопрофільних виробничих структур та визначення взаємозв'язку транспортної інфраструктури в процесі виробництва продукції.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Виникнення та становлення переважної більшості українських монопрофільних підприємств відбувалося в умовах планової економіки, за якої вплив держави був визначним. Саме держава була реальним власником практично всіх економічних ресурсів, монополізуючи майже всі сфери та форми суспільного виробництва й надаючи певні специфічні риси господарському механізму.

Це призвело до відсутності матеріальних і трудових ресурсів для задоволення потреб суспільства у випадку порушення збалансованості господарського комплексу країни, визначення структури суспільних потреб переважно центральними плановими органами, що по суті зводилося до мінімізації їх задоволення, централізованого (без участі виробників і споживачів) розподілу матеріальних ресурсів тощо.

Ці та інші чинники обумовили недієздатність адміністративно-командної системи управління економікою і суттєво загальмували проведення соціально-економічних перетворень.

Серед суб'єктів господарювання, що відображають всю складність політичних, економічних та соціальних перетворень є монопрофільні підприємства з місто утворюючим характером впливу, тобто ті підприємства, ефективність функціонування яких визначає розвиток переважної більшості населених пунктів країни.

Досліджуючи транспортне забезпечення монопрофільних підприємств та зважаючи на їх роль в економіці країни, перш за все, необхідно виявити закономірності взаємодії магістрального та внутрішньовиробничого транспорту та їх вплив на територіальні утворення місцевого та регіонального рівня (рис. 1).



**Рис. 1. Взаємозв'язок транспортної інфраструктури в процесі виробництва продукції**

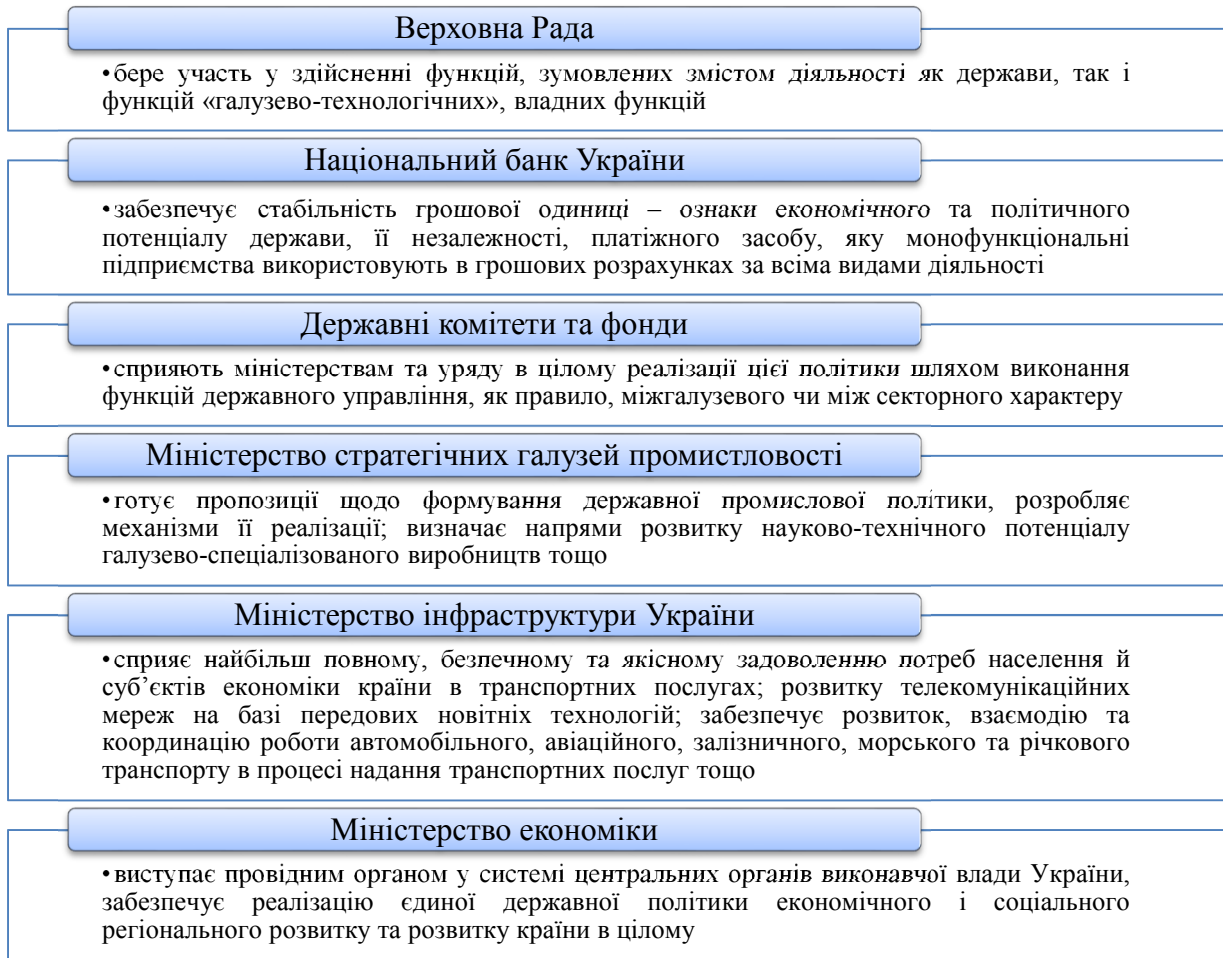
*Джерело: складено авторами.*

Сьогодні ці підприємства, незалежно від галузевої та територіальної приналежності, мають низку проблем, основні з яких полягають в недостатньому використанні економічного потенціалу, зокрема, рівень завантаження виробничих потужностей не досягає «зони безпеки», тобто є збитковим, утриманні соціальної інфраструктури – надлишкової зайнятості у непрофільних секторах, внаслідок чого зростає фінансове навантаження, а отже, витрати виробництва тощо.

Особливості створення та функціонування таких підприємств обумовили низку загроз та ризиків, котрі є визначальними і зараз, що потребує розробки зваженої програми розвитку, спрямованої на стабілізацію процесів економічного зростання, в якій були б задіяні суб'єкти економіки різних рівнів – держава, регіон, населений пункт і підприємство.

Основним суб'єктом, що визначає становлення та розвиток монопрофільних підприємств, є держава – «основна політична організація суспільства, яка здійснює охорону економічної та соціальної структури на певній державній території»; «сукупність органів та осіб, що зосередили економічну владу, ухвалюють економічні рішення в державному масштабі, розпоряджаються державною власністю» (рис. 2).

Кожна держава, незалежно від форми правління або державного устрою, вирішує ряд основоположних політичних, соціально-економічних й інших задач. Держава виступає законодавчим органом, який створює нормативно-правову базу, що є підґрунтям функціонування всіх суб'єктів національної економіки.



**Рис. 2. Суб'єкти впливу з боку держави на розвиток монопрофільних підприємств**

*Джерело: складено авторами на основі [6; 10].*

Вплив з боку держави (галузі), пов'язаний зі стратегічними та тактичними завданнями, охоплює матеріальну та нематеріальну сфери життя суспільства, та їх спільну складову частину – сферу послуг, в розвитку яких, тим чи іншим чином задіяна вся сукупність суб'єктів економіки (підприємства, організації, установи), а також територіальних угруповань (регіони, райони, населені пункти).

Держава визначає форми та методи впливу, закріплюючи їх в нормативно-законодавчих актах, таких як – Конституція України, Цивільний та Господарський кодекси, закони, укази та постанови, а галузь розробляє науково-технічні і організаційно-економічні питання вирішення означених державою проблем.

Внаслідок трансформаційних процесів останніх десятиліть спостерігається поглиблення правового впливу на економічні процеси, розширення загальнодержавних програм розвитку, зміна власності, демонополізація економіки, розвиток конкуренції тощо.

Сьогодні важливе значення приділяється пошуку нових форм організації галузевих та територіальних комплексів, стимулювання розвитку підпри-

ємництва, науково-технічного прогресу, впровадженню інновацій. Ефективність цих впроваджень залежить від створення зваженого правового поля. Саме тому в сучасних умовах зростає роль державного управління, оскільки держава в особі органів влади може здійснювати соціально-економічну політику, враховує інтереси всіх прошарків суспільства, стимулювати ринкову економіку, забезпечувати ефективність її функціонування з одночасним попередженням негативних наслідків господарської діяльності окремих власників (монополістів, питома вага яких на вітчизняних товарних ринках певних видів продукції є високою, а відповідно їх вплив – вирішальним); гарантувати захист національних інтересів та внутрішнього ринку від зовнішніх і внутрішніх ризиків; забезпечити підтримку національних виробників, що мають стратегічне значення для економіки України (серед яких виділяються промислові монофункціональні підприємства), значний економічний, і в тому числі експортний потенціал.

Якщо розглядаються підприємства державної форми власності, то економічна діяльність держави виражається в безпосередньому господарському ке-

рівництві державним сектором економіки. Тут держава виступає власником засобів виробництва, матеріальних благ та послуг, розпоряджається результатами діяльності таких підприємств на власний розсуд.

Низка монопрофільних підприємств, що мають стратегічне значення для української економіки, залишаються в державній власності, не підлягають приватизації, тобто є певною мірою захищеними від процесів рейдерства, внаслідок якого в останні роки втратила свій економічний потенціал значна кількість підприємств колективної форми власності.

Перед державою постає задача забезпечення соціальної захищеності всіх громадян країни; особливо тих, хто знаходиться в економічно невідгідному положенні та підпадає під вищезначені задачі держави (робітників монопрофільних підприємств та членів їх сімей, соціальний захист яких безпосередньо залежить від фінансових можливостей таких підприємств, взаємодії їх з населеним пунктом стосовно утримання соціальної інфраструктури (котра часто є спільною для вищеназваних суб'єктів економіки), а також державного фінансування соціальної сфери та державних гарантій тощо.

Результативність впливу держави на інші суб'єкти економіки та, зокрема, на монопрофільні підприємства залежить від якості прогнозування, планування, організації, мотивації, регулювання, координації, обліку, контролю й аудиту.

Прогнозування, як наукове передбачення, систематичне дослідження стану, структури, динаміки та перспектив управлінських дій та процесів, власних суб'єктам ринкової економіки. Необхідність в прогнозуванні обумовлена потребою держави вирішувати як повсякденні задачі, так і перспективні проблеми. А оскільки явища, на які впливає держава, мають динамічний характер, то органам виконавчої влади необхідно розробляти реальні прогнози, управляти ними, вирішувати на їх підставі стратегічні задачі розвитку окремих територій.

Планування полягає у визначенні мети, напрямів, задач, способів реалізації тих або інших процесів (політичних, соціальних, економічних, культурних й ін.), розробці програм, за допомогою яких повинна бути досягнута сукупність поставлених державою соціально-економічних, екологічних та інших цілей [2].

Організація пов'язана зі створенням організаційного механізму, мета якого – сформувати управляючі та керовані системи, а також зв'язки і відносини між ними. Зміст організації включає створення органів управління, побудову структури апарату управління, формування управлінських підрозділів, ланок, розробку положень, встановлення взаємозв'язків між структурами, підбір і розстановку кадрів та ін. Організація означає також реорганізацію та ліквідацію малоефективних органів державного управління, підприємств, установ тощо [11].

Відомо, що будь-яку діяльність необхідно мотивувати. Держава може мотивувати дії суб'єктів ринкової економіки різними методами:

- юридичними нормами (забороняючи чи дозволяючи певні види діяльності);
- адміністративними санкціями (штрафами технічних і протипожежних інспекцій тощо);
- податковою політикою, встановленням нормативів, лімітів, а також іншими засобами заохочення.

Завдяки регулюванню досягається необхідний стан впорядкування та стійкості системи управління. Регулювання охоплює головним чином поточні заходи щодо будь-яких відхилень від поставлених задач і заданих програм. За допомогою регулювання здійснюються безпосереднє керівництво, корегування поведінки та розвиток керованих об'єктів. Під впливом регулювання процеси управління монофункціональними підприємствами відбуваються в заданому напрямі і відповідно до встановленої програми державного розвитку. Результатом належної організації регулювання є здатність управлінської системи, суб'єктів господарювання зберігати рівновагу в умовах мінливого внутрішнього й зовнішнього середовища.

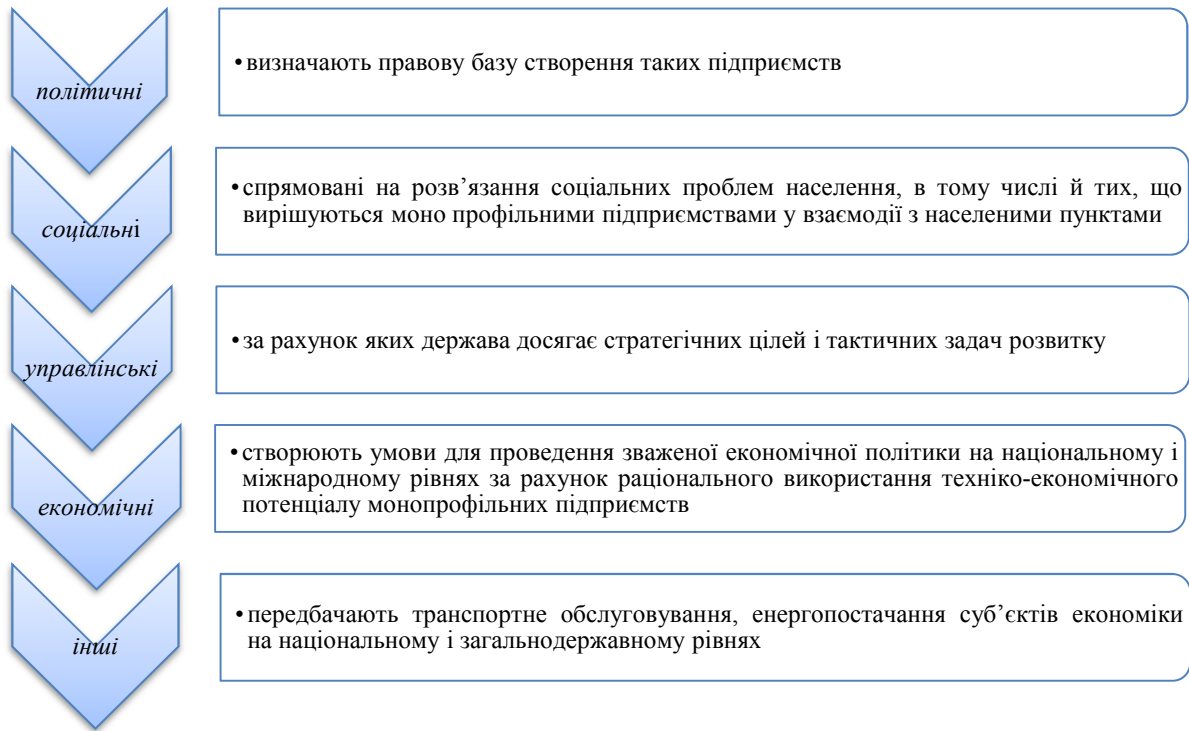
Координація забезпечує узгодження діяльності систем управління національною економікою в цілому та окремими підгалуззями, територіями, суб'єктами господарювання зокрема.

Облік пов'язаний зі збором, передачею, зберіганням і обробкою даних, реєстрацією та групуванням відомостей про розвиток національної економіки в цілому, на регіональному, місцевому та галузевому рівнях. Облік є передумовою контролю, який покликаний постійно представляти інформацію про дійсний стан справ щодо виконання стратегічних і тактичних цілей і задач.

Узагальнюючи вищенаведене, необхідно зауважити, що основними факторами визначення впливу держави на регіональний розвиток монопрофільних підприємств відображені на рис. 3.

Держава впливає на розвиток монопрофільних підприємств як безпосередньо, так й опосередковано через міжгалузеві комплекси регіональної ринкової економіки. В роботах українських науковців міжгалузевий комплекс розглядається як сукупність економічно взаємопов'язаних галузей виробничої або невиробничої сфери, що формується в конкретних соціально-економічних умовах внаслідок кооперації й інтеграції підприємств (організацій, установ) різних галузей економіки [4].

Виділення регіональних міжгалузевих комплексів базується на системі політичних, соціальних, економічних, управлінських й інших факторів, в результаті дії яких взаємопов'язуються окремі галузі. В межах кожного регіону функціонують широко спеціалізовані комплекси (паливно-енергетичний, машинобудівний, агропромисловий, транспортний та ін.), котрі мають великий набір взаємопов'язаних



**Рис. 3. Перелік факторів впливу держави на регіональний розвиток монопрофільних підприємств**

Джерело: складено авторами на основі [8; 10].

ланок виробництв та вузькоспеціалізовані – лісовиробничий, будівельний, рибпромисловий та ін. Регіон при цьому розглядається як сукупність всіх взаємопов'язаних структурних комплексів, розташованих на його території.

Міжгалузеві комплекси формуються на основі галузей, що виступають в якості комплексотворюючих, спрямовані на досягнення стратегічних і тактичних цілей розвитку держави, на розв'язання основних загальнодержавних проблем. Серед таких галузей виділяється транспортна, котра виступає основою формування транспортно-дорожнього ком-

плексу, що поєднує в собі залізничний, автомобільний, водний й інші їх види, забезпечуючи функціонування окремих суб'єктів господарювання на мікро-, мезо- та макрорівні.

Формування, становлення та розвиток міжгалузевих комплексів регіональної економіки залежить як від держави, так і від монопрофільних підприємств, що мають місто утворюючий вплив, їх галузевої спрямованості, спеціалізації, форм власності, кадрового потенціалу, транспортної доступності та забезпеченості, що визначають специфіку, види і рівень їх розвитку (рис. 4).



**Рис. 4. Місце монопрофільних підприємств в економічному просторі держави**

Джерело: складено авторами.

Серед факторів, що відіграють в цих процесах провідну роль, можна виділити й обґрунтувати транспортний. Дослідження історико-економічних аспектів виникнення міст та розвитку монопрофільних підприємств дозволило виділити основні шляхи їх створення за участю транспорту, а саме: виникнення нових населених пунктів та розвиток виробництва впродовж транспортних артерій, як природних (ріки, моря, океани), так і штучно створених шляхів (автомобільні, залізничні тощо); новий напрямок розвитку існуючих населених пунктів в результаті винайдення природних ресурсів чи удосконалення їх сфери прикладення в традиційних або нових галузях господарського комплексу країни [7-8].

При створенні монопрофільних підприємств необхідно враховувати цілу низку факторів, що визначають придатність певної території для розміщення конкретних об'єктів. Передусім це: економіко-географічне, транспортне положення, кількісний й якісний склад природних ресурсів, умови та технології їх використання, наявність дешевих джерел палива, електричної енергії, близькість ринків збуту, забезпеченість трудовими ресурсами, вплив сезонних факторів, стан виробничої та соціальної інфраструктури, вартість капіталовкладень, строки будівництва тощо. Ці фактори обумовлюють галузеву спрямованість підприємств, визначають спеціалізацію та розмір, кадровий склад трудових ресурсів, транспортну доступність й обсяги перевезень.

Вплив кожного фактора не є тотожним і визначається мінливим зовнішнім середовищем та внутрішніми можливостями підприємства адаптуватись до трансформації навколишнього оточення. В системі факторів впливу є провідні (домінуючі, ключові) та супроводжуючі.

Транспортний фактор являється ключовим при формуванні галузевого виробництва, забезпечує транспортування сировини, матеріалів, комплектуючих та ін. спочатку у будівництві, а потім і у виробничому процесі (цехові та міжцехові перевезення вантажів), транспортування продукції до споживачів тощо, визначає ефективність формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств.

Ефективна діяльність монопрофільних підприємств, масштаби виробництва та реалізації продукції, підтримка конкурентоспроможності її виготовлення сприяють постійному та своєчасному надходженню платежів в бюджет, а отже – фінансуванню соціальної сфери населеного пункту (соціально-побутових, культурних та інших установ,

житлово-комунального господарства, закладів освіти і охорони здоров'я, науки і наукового обслуговування тощо).

Більшість жителів малих та середніх населених пунктів пов'язані з монопрофільними підприємствами, які забезпечують населення робочими місцями. Рівень доходів робітників підприємства значним чином обумовлює реалізацію та задоволення потреб та інтересів як його робітників, так і членів їх сімей; характеризує споживчу властивість і є індикатором соціальної напруги.

Результативність діяльності монопрофільних підприємств обумовлює потребу в розвитку додаткових послуг, які охоплюють різноманітні напрями діяльності, зокрема, пов'язані з наданням комплексу сервісних послуг, підготовкою кадрів нових професій, створенням нових видів продукції та нових видів бізнесу, що підвищує ефективність використання ресурсів та специфічних особливостей території їх розташування.

Таким чином, на макро-, мезо- та мікрорівні формується система взаємопов'язаних факторів формування, функціонування та розвитку монопрофільних підприємств.

**Висновки.** Таким чином, провівши дослідження виявлено, що існуючі проблеми монопрофільних підприємств обумовлені особливостями розміщення, що сформувались за часів планової економіки. Незважаючи на те, що такі підприємства були важливими центрами регіонального економічного розвитку, не мали достатнього фінансування для розвитку інфраструктури виробництва, капіталовкладення в засоби виробництва часто ігнорувались, а нестача інвестицій призвела до різкого зниження ефективності виробничих потужностей, конкурентоспроможності продукції, яке відобразилось на результатах діяльності підприємств та життєдіяльності міста (якісному або кількісному складі матеріальних, трудових, інформаційних, фінансових ресурсів, місто утворюючої та місто обслуговуючої складових інфраструктури, на які впливає монопрофільне підприємство тощо).

Отже, галузева спрямованість та спеціалізація таких підприємств в національній ринковій економіці суттєво впливає на рівень розвитку населеного пункту, регіону, держави, оскільки саме тут формуються вантажопотоки, які обумовлюють використання різних видів транспорту окремо та у взаємодії, що визначає величину доходів суб'єктів регіональної економіки.

#### Література

1. Бойко О. В., Томарева-Патлахова В. В., Бондар Ю. А., Карпуніна М. С. Методичний підхід до забезпечення кластерно-логістичного розвитку ринку послуг транспортних систем України. *Економічні інновації*. 2020. Т. 22. Вип. 4 (77). С. 29-39. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2020.22.4\(77\).29-38](https://doi.org/10.31520/ei.2020.22.4(77).29-38).
2. Гуцалюк О. М., Бондар Ю. А. Управління стратегічним розвитком транспортної інфраструктури національної економіки. *Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти та газу*. 2021. Вип. 1(23). С. 98-107. DOI: [https://doi.org/10.31471/2409-0948-2021-1\(23\)-98-107](https://doi.org/10.31471/2409-0948-2021-1(23)-98-107).

3. Гуцалюк О. М., Ремзіна Н. А. Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень. *Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки*. 2020. Вип. 4 (37). С. 169-176. DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4\(37\).169-176](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4(37).169-176).
4. Данилишин Б. М., Чернюк Л. Г., Фашевський М. І. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія і практика: монографія. Черкаси: ЧДТУ, 2006. 315 с.
5. Ореховський П. А., Широнін В. М. Роль містоутворюючих підприємств у розвитку малого бізнесу та муніципальної економіки. URL: <http://lab.obninsk.ru/public/articles.php?htmlfile=orekhovsky-12.htm>.
6. Сич С. М., Бойко О. В., Шишкіна О. В. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія. Київ: Логос, 2011. 220 с.
7. Сич С. М., Шишкіна О. В. Концепція розвитку містоутворюючих підприємств регіону. Чернівці: ЧДТУ, 2009. 28 с.
8. Сич С. М., Шишкіна О. В. Монопольне становище суб'єктів господарювання на національному ринку товарів і послуг. *Вісник Чернігівського технологічного університету*: збірник. Чернівці: ЧДТУ, 2005. Вип. № 23. С. 16 – 27.
9. Трушкіна Н. В. Організаційні форми партнерства та співробітництва Польщі та України у сфері транспортної логістики в умовах війни. *International Partnership and Cooperation of Ukraine in Wartime*: Collective monograph / edited by D. Nascimento, G. Starchenko. Portugal - Chernihiv: REICST, 2022. P. 30-42. DOI: <https://doi.org/10.54929/monograph-02-2022-01-03>.
10. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/rada-z-pitan-ekonomichnogo-rozvitku>.
11. Шишкіна О. В. Економіко-математичне моделювання ефективності різних видів транспорту при формуванні містоутворюючих підприємств. *Вісник Чернігівського технологічного університету*: збірник. Чернівці: ЧДТУ, 2010. Вип. 41. С. 56-68.
12. Гуцалюк О. М., Бондар Ю. А. Безпековий менеджмент авіаційного транспорту в контексті сталого розвитку національної економіки. *Управління економікою: теорія та практика. Чумаченківські читання*. 2020. № 9. С. 82-94. DOI: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2020.82-94>.
13. Bondar Iuliia, Boiko Olena, Havrylova Natalia, Slobodianiuk Olga. Financial provision of conditions for the development by multimodal transport infrastructure of Ukraine. *New challenges in the development of future specialists*: collective monograph. Galați: Galați University Press, 2021. P. 112-126.
14. Trushkina N., Buhaieva M., Skoptsov K. Modernization of Transport Infrastructure in the Context of Sustainable Development of the National Economy: European Practice and Ukrainian Realities. *Innovations for Achieving the Sustainable Development Goals: Science, Education and Economics*: collective monograph. Ljubljana: Ljubljana School of Business, 2022. P. 242-264.

#### References

1. Boiko, O. V., Tomareva-Patlakhova, V. B., Bondar, Yu. A., Karpunina, M. S. (2020). Metodichnyi pidkhid do zabezpechennia klasterno-lohistychnoho rozvytku rynku posluh transportnykh system Ukrainy [A methodical approach to ensuring the cluster-logistic development of the transport system services market of Ukraine]. *Ekonomichni innovatsii – Economic innovations*, 4 (77), pp. 29-39. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2020.22.4\(77\).29-38](https://doi.org/10.31520/ei.2020.22.4(77).29-38) [in Ukrainian].
2. Hutsaliuk, O. M., Bondar, Iu. A. (2021). Upravlinnia strateichnym rozvytkom transportnoi infrastruktury natsionalnoi ekonomiky [Management of the strategic development of the transport infrastructure of the national economy]. *Naukovyi visnyk Ivano-Frankivskoho natsionalnoho tekhnichnogo universytetu nafty i hazu. Seriya: Ekonomika ta upravlinnia v naftovii i hazovii promyslovosti – Scientific Bulletin of the Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas. Series: Economics and management in the oil and gas industry*, 1 (23), pp. 98-107. DOI: [https://doi.org/10.31471/2409-0948-2021-1\(23\)-98-107](https://doi.org/10.31471/2409-0948-2021-1(23)-98-107) [in Ukrainian].
3. Hutsaliuk, O. M., Remzina, N. A. (2020). Metodichni osnovy formuvannia yedynoho naskriznogo taryfu multimodalnykh perevezhen [Methodical Bases of Formation of the Multimodal Transportation's Single Tariff]. *Tsentrlnoukraiynskiy naukovyi visnyk. Ekonomichni nauky – Central Ukrainian scientific bulletin. Economic sciences*, 4 (37), pp. 169-176. DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4\(37\).169-176](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4(37).169-176) [in Ukrainian].
4. Danylyshyn, B. M., Cherniuk, L. H., Fashchevskiy, M. I. (2006). Sotsialno-ekonomichni problemy rozvytku rehioniv: metodolohiia i praktyka [Socio-economic problems of regional development: methodology and practice]. Cherkasy, ChDTU. 315 p. [in Ukrainian].
5. Orekhovskiy, P. A., Shyronin, V. M. Rol mistoutvoriuiuchykh pidpriemstv u rozvytku maloho biznesu ta munitsypalnoi ekonomiky [The role of city-forming enterprises in the development of small business and municipal economy]. Retrieved from <http://lab.obninsk.ru/public/articles.php?htmlfile=orekhovsky-12.htm> [in Ukrainian].
6. Sych, Ye. M., Boiko, O. V., Shyshkina, O. V. (2011). Rozvytok mono profilnykh vyrobnychkykh struktur rynku: transportno-ekonomichnyi aspekt [Development of mono-profile production structures of the market: transport and economic aspect]. Kyiv, Lohos. 220 p [in Ukrainian].
7. Sych, Ye. M., Shyshkina, O. V. (2009). Kontsepsiia rozvytku mistoutvoriuiuchykh pidpriemstv rehionu [Concept of development of city-forming enterprises of the region]. Chernihiv, ChDTU. 28 p. [in Ukrainian].
8. Sych, Ye. M., Shyshkina, O. V. (2005). Monopolne stanovyshche subiektiv hospodariuvannia na natsionalnomu rynku tovariv i posluh [Monopolistic position of business entities on the national market of goods and services]. *Visnyk Chernihivskoho tekhnolohichnogo universytetu – Bulletin of the Chernihiv University of Technology*, 23, pp.16-27 [in Ukrainian].
9. Trushkina, N. V. (2022). Orhanizatsiyni formy partnerstva ta spivrobitnytstva Pol'shchi ta Ukrainy u sferi transportnoi lohistyky v umovakh viyny [Organizational forms of partnership and cooperation between Poland and Ukraine in the field of transport logistics in wartime conditions]. *International Partnership and Cooperation of Ukraine in Wartime*: Collective monograph. (pp. 30-42). Portugal - Chernihiv, REICST. DOI: <https://doi.org/10.54929/monograph-02-2022-01-03> [in Ukrainian].
10. Yedyniy veb-portal orhaniv vykonavchoi vlady Ukrainy [The single web portal of the executive authorities of Ukraine]. *Uriadoviy portal*. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/rada-z-pitan-ekonomichnogo-rozvitku> [in Ukrainian].
11. Shishkina, O. V. (2010). Ekonomiko-matematychno modeliuвання efektyvnosti riznykh vydiv transportu pry formuvanni mistoutvoriuiuchykh pidpriemstv [Economic-mathematical modeling of the efficiency of various types of transport in the formation of city-forming enterprises]. *Visnyk Chernihivskoho tekhnolohichnogo universytetu – Bulletin of the Chernihiv University of Technology*, 41, pp. 56-68 [in Ukrainian].

12. Hutsaliuk, O. M., Bondar, Iu. A. (2020). Bezpekovi menedzhment aviatsiinoho transportu v konteksti staloho rozvytku natsionalnoi ekonomiky [Safety Management of Aviation Transport in the Context of Sustainable Development of the National Economy]. *Upravlinnia ekonomikoiu: teoriia ta praktyka. Chumachenkivski chytannia – Management of Economy: Theory and Practice. Chumachenko's Annals*, pp. 82-94. DOI: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2020.82-94> [in Ukrainian].

13. Bondar, Iuliia, Boiko, Olena, Havrylova, Natalia, Slobodianiuk, Olga. (2021). Financial provision of conditions for the development by multimodal transport infrastructure of Ukraine. *New challenges in the development of future specialists: collective monograph*. (pp. 112-126). Galați, Galați University Press.

14. Trushkina, N., Buhaieva, M., Skoptsov, K. (2022). Modernization of Transport Infrastructure in the Context of Sustainable Development of the National Economy: European Practice and Ukrainian Realities. *Innovations for Achieving the Sustainable Development Goals: Science, Education and Economics: collective monograph*. (pp. 242-264). Ljubljana, Ljubljana School of Business,

#### **Гуцалюк О. М., Бондар Ю. А., Бойко О. В. Інноваційно-інтегрований розвиток монопрофільних виробничих структур транспортного ринку національної економіки**

У статті розглянуто розвиток монопрофільних підприємств транспортного ринку національної економіки та особливості транспортно-економічних утворень монопрофільних виробничих структур. Визначено, що формування монопрофільних підприємств залежить від низки факторів, провідне місце посідає транспорт, який формує інфраструктуру господарського комплексу країни, відображає розвиток та устрій виробництва та споживання, тобто формування, функціонування та розвиток сил виробництва.

Проаналізовано взаємозв'язку транспортної інфраструктури в процесі виробництва продукції та визначено, що серед суб'єктів господарювання, що відображають всю складність політичних, економічних та соціальних перетворень є монопрофільні підприємства з містоутворюючим характером впливу, тобто ті підприємства, ефективність функціонування яких визначає розвиток переважної більшості населених пунктів країни. Формування, становлення та розвиток міжгалузевих комплексів регіональної економіки залежить як від держави, так і від монопрофільних підприємств, що мають містоутворюючий вплив, їх галузевої спрямованості, спеціалізації, форм власності, кадрового потенціалу, транспортної доступності та забезпеченості, що визначають специфіку, види і рівень їх розвитку.

Розглянуто суб'єкти, що визначають становлення та розвиток монопрофільних підприємств, основним з яких є держава, як основна політична організація суспільства, яка здійснює охорону економічної та соціальної структури на певній державній території, а також сукупність органів державної влади, що зосередили економічну владу, ухвалюють економічні рішення в державному масштабі, розпоряджаються державною власністю.

Обґрунтовано, що результативність діяльності монопрофільних підприємств обумовлює потребу в розвитку додаткових послуг, які охоплюють різноманітні напрями діяльності, зокрема, пов'язані з наданням комплексу сервісних послуг, підготовкою кадрів нових професій, створенням нових видів продукції та нових видів бізнесу, що підвищує ефективність використання ресурсів та специфічних особливостей території їх розташування.

*Ключові слова:* монопрофільні підприємства, транспорт, транспортна інфраструктура, міжгалузеві комплекси, комплекс інновацій, інтегровані ланцюги.

#### **Hutsaliuk O., Bondar Iu., Boiko O. Innovative and Integrated Development of Single-Industry Production Structures of the Transport Market of the National Economy**

The article considers the development of single-industry enterprises of the transport market of the national economy and the features of transport-economic formations of single-industry production structures. It has been determined that the formation of single-industry enterprises depends on a number of factors, the leading place is occupied by transport, which forms the infrastructure of the country's economic complex, reflects the development and arrangement of production and consumption, that is, the formation, functioning and development of production forces.

The interrelations of transport infrastructure in the production process are analyzed and it is determined that among business entities that reflect the complexity of political, economic and social transformations, there are single-industry enterprises with a city-forming character of influence, that is, those enterprises whose performance determines the development of the vast majority of the country's settlements. The formation, formation and development of intersectoral complexes of the regional economy depends both on the state and on single-industry enterprises that have a formative influence on the city, their industry focus, specialization, ownership, human resources, transport accessibility and security, which determine the specifics, types and level of their development.

The subjects that determine the formation and development of single-industry enterprises are considered, the main of which is the state as the main political organization of society, which protects the economic and social structure in a certain state territory, as well as a set of state authorities that have concentrated economic power, make economic decisions on a national scale, dispose state property.

It has been substantiated that the performance of single-industry enterprises necessitates the development of additional services covering various areas of activity, in particular, those related to the provision of a range of services, training of new professions, the creation of new types of products and new types of business, which increases the efficiency of resource use. and specific features of the territory of their location.

*Keywords:* mono-professional enterprises, transport, transport infrastructure, inter-industry complexes, complex of innovations, integrated chains.

Стаття надійшла до редакції 12.08.2024