

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ ТА ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
“ _____ ” _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР
ЗІ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»

Виконавець: ДАНИЛОВ Роман

Керівник: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Консультанти з розділів:

Розділ 1: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Розділ 2: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Нормоконтролер із ЄСКД (ЄСПД):

старший викладач ДИЯК Юлія

КИЇВ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Спеціальність: 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики та
цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
« ____ » _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Студента: ДАНИЛОВ Роман

Тема роботи «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»

затверджена наказом ректора № 506/ст від 13.04.2023 р.

1. Термін здачі студентом закінченої роботи на кафедрі: 16.06.2023 р.
2. Вихідні дані роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
3. Зміст дослідження: Вступ. Теоретичні та методологічні основи основи розвитку транспортної галузі. Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації. Висновки.
4. Перелік обов'язкових демонстраційних матеріалів: 12 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання	Позначки керівника про виконання завдань
1.	Отримання завдання на кваліфікаційну роботу	13.04.2023 – 23.04.2023	<i>виконано</i>
2.	Огляд літератури за темою	24.04.2023 – 15.05.2023	<i>виконано</i>
3.	Написання розділу «Теоретичні та методологічні основи розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації»	16.05.2023 – 23.05.2023	<i>виконано</i>
4.	Написання розділу «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»	24.05.2023 – 31.05.2023	<i>виконано</i>
5.	Аналіз отриманих результатів	01.06.2023 – 04.06.2023	<i>виконано</i>
6.	Розробка слайдів та написання доповіді	05.06.2023 - 09.06.2023	<i>виконано</i>
7.	Корегування роботи за результатами попереднього захисту	12.06.2023 – 14.06.2023	<i>виконано</i>
8.	Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів	12.06.2023 - 13.06.2023	<i>виконано</i>
9.	Підписання відгуку та рецензії	14.06.2023 – 16.06.2023	<i>виконано</i>
10.	Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК	20.06.2023	<i>виконано</i>

7. Дата видачі завдання: 13.04.2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Наталія КРАВЧУК

Завдання прийняв до виконання _____ Роман ДАНИЛОВ

РЕФЕРАТ

Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації. – Кваліфікаційна робота зі спеціальності 051 «Економіка», ОПП «Міжнародна економіка». Національний авіаційний університет Міністерства освіти і науки України, м. Київ, 2023.

Кваліфікаційна робота містить 86 сторінок, 2 таблиць, 12 рисунків, список використаних джерел з 60 найменувань.

Об'єктом дослідження є транспортна галузь України.

Предметом дослідження виступають особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій стосовно сучасних тенденцій розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

При написанні роботи використовувалися методи дослідження: системний підхід, також загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Ключові слова: *транспортна галузь України, транспортний комплекс, обсяг перевезень, глобалізація*

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВПЛИВУ ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ НА РИНКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	9
1.1. Сутність транспортної галузі України.....	9
1.2. Державна політика розвитку транспортної галузі України.....	20
1.3. Особливості зарубіжних державних політик розвитку транспортної галузі.....	24
Висновок до першого розділу.....	32
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	33
2.1. Основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації.....	33
2.2. Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України.....	52
2.3. Перспективи розвитку транспортної галузі України.....	67
Висновок до другого розділу.....	77
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	81

ВСТУП

У досягненні сталого розвитку України до 2030 року, головною метою є захист національних інтересів країни у сферах сталого економічного зростання, розвитку громадянського суспільства та держави. Це покликано забезпечити підвищення рівня та якості життя населення, забезпечення конституційних прав і свобод людини і громадянина. З метою досягнення цих цілей особлива увага приділяється забезпеченню балансу між економічним, соціальним і екологічним аспектами сталого розвитку України. Важливо зазначити, що це також включає необхідність забезпечення відповідного розвитку транспортної галузі.

Розвиток транспортної галузі є надзвичайно важливим для соціально-економічного прогресу, оскільки вона забезпечує транспортування вантажів і пасажирів як на внутрішніх маршрутах, так і в контексті експорту-імпорту та транзиту. Крім того, транспорт є необхідною складовою загальної державної економічної політики та має важливе значення для забезпечення обороноздатності країни. Водночас, транспортна галузь є ключовим показником соціально-економічного розвитку держави з екологічною спрямованістю, оскільки вона впливає на якість життя населення, створює сприятливе середовище для економічного зростання та розвитку підприємницької діяльності, а також забезпечує охорону навколишнього середовища й інші аспекти.

Актуальність питання удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України визнається, оскільки стійкий розвиток країни та забезпечення належного рівня життя населення є основними цінностями. Додатково, для України, яка зазнала викликів військового характеру, вирішення питань безпеки, пов'язаних з ефективним розвитком транспортної галузі, є пріоритетним і найважливішим кроком для збереження державності, суверенітету та територіальної цілісності. У реалізації важливої функції транспортного забезпечення територій, людей та суспільства загалом, ключову роль відіграють існуючі механізми формування та реалізації державної політики

розвитку транспортної галузі України, які не завжди є ефективними й результативними і часто перешкоджають вирішенню проблем і протиріч, що існують у розвитку транспортної галузі України.

Отже, вкрай важливим стає питання будівництва нової, ефективної та результативної транспортної галузі в Україні, яка відповідає поточним викликам та ризикам шляхом поліпшення відповідних механізмів її створення та реалізації.

Об'єктом дослідження є транспортна галузь України.

Предметом дослідження виступають особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій стосовно сучасних тенденцій розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

У відповідності до зазначеної мети у кваліфікаційній роботі були поставлені та вирішені наступні ключові завдання:

- дослідити функції транспортної галузі;
- охарактеризувати різні види транспорту та визначити особливості їх функціонування в Україні та світі;
- вивчити особливості держаної політики розвитку транспортної галузі України та зарубіжних країн;
- вивчити національну транспортну модель та «інтелектуальні транспортні системи»;
- дослідити основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації;
- розглянути особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;
- проаналізувати сучасний рівень розвитку транспортної галузі України;
- запропонувати пріоритетні напрямки розвитку транспортної галузі України;
- вивчити Національну транспортну стратегію України.

В процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання (індукція і дедукція, аналіз і синтез) так і спеціальні (методи порівняльного, факторного, фінансового, економічного і графічного аналізу, методи стратегічного аналізу).

Для досягнення поставленої мети у роботі застосовано системний підхід, а під час вирішення окремих завдань використані загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Інформаційною базою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних дослідників з транспортної галузі України, матеріали Держкомстату України, публікації міжнародних економічних організацій, асоціацій, рейтингових агентств, офіційні сайти Інтернету.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ

РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

1.1. Сутність транспортної галузі України

Транспортна галузь в Україні є важливою складовою інфраструктурного комплексу і необхідним матеріальним фактором для підтримки суспільного виробництва. Значимість і актуальність розвитку транспортної галузі пояснюється його особливим значенням для забезпечення безпеки України, особливо в сучасних умовах. Отже, транспортне господарство опосередковано впливає на всі складові національної безпеки, включаючи зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, економічну, продовольчу, екологічну, антитерористичну, інформаційну, науково-технічну та інші..

У транспортній галузі суспільства відіграються значущі ролі, зокрема соціально-політична, економічна, культурна [1] та інші функції. Так, соціально-політичні функції транспортної галузі містяться в її здатності виконувати обмін матеріальними та духовними цінностями між різними районами, містами, територіями і таким чином сприяти їх об'єднанню в єдиний простір. Тому транспорт забезпечує вантажні, побутові та туристичні поїздки, і також медичне обслуговування; полегшує фізичну працю, зокрема для переміщення значних обсягів вантажів не тільки в межах країни, а й в міжнародному середовищі.

Економічна роль транспорту полягає в його невід'ємній участі у всіх етапах виробництва, забезпеченні неперервної та масової доставці різних видів сировини, палива та готової продукції з місць виробництва до місць споживання. Транспорт також сприяє раціональному розташуванню виробництва, освоєнню нових територій і природних ресурсів, а також сприяє поділу праці, спеціалізації та співробітництву між різними виробництвами. Відсутність транспорту

призводить до значних перешкод у раціональному розвитку виробництва, міжнародної торгівлі та економічної інтеграції країн.

Культурна значимість транспортної галузі проявляється у її вагомому внеску у сприянні комунікації між континентами, країнами, містами та людьми. Транспорт сприяє задоволенню естетичних та духовних потреб і сприяє культурному обміну, що можливий завдяки зручності переміщення та доступу до різноманітних культурних ресурсів і подій [1].

Транспортна галузь виступає як одна з ключових сфер економіки. Наприклад, в Україні доля транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті становить приблизно 9,3%, а робоча сила, зайнята в цій галузі, складає близько 7% від загальної чисельності працюючого населення. Наприклад, Україна має добре розвинену залізничну інфраструктуру. За довжиною залізничних магістралей Україна займає друге місце в Європі, маючи близько 21,7 тисяч кілометрів залізниць. Така ситуація дозволяє залізничній галузі виступати як одній з найважливіших складових суспільного виробництва України. Вона забезпечує потреби виробництва, невиробничої сфери та населення в усіх видів перевезень, включаючи матеріальні та нематеріальні потреби. У 2021 році вантажообіг залізничного транспорту становив понад 51% загального вантажообігу всіх видів транспорту..

Крім того, варто відзначити, що на території України в Чорноморському та Азовському басейнах, а також у дельті Дунаю розташовані 18 морських портів. З них 13 розташовані на континентальній частині країни (Маріуполь, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Ольвія, Скадовськ, Одеса, Миколаїв, Південний, Чорноморськ, Херсон, Усть-Дунайськ, Рені, Бердянськ,), а п'ять - на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим (Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія та Ялта). Протяжність причального фронту морських портів України складає близько 40 км, а довжина каналів, таких як Бузько-Дніпровсько-лиманський канал, Херсонський морський канал та глибоководний "Дунай - Чорне море", складає 124,768 км (81,368 км., 40 км. та 3,4 км. відповідно).

Великими портами в Україні за обсягом вантажопереробки вважаються Південний, Миколаїв, Одеса та Чорноморськ, які обслуговували близько 87% всього вантажного потоку українських морських портів. Більшість цих портів належать приватним підприємствам. Крім того, в Україні наявна мережа паромного сполучення та морських контейнерних ліній, що з'єднує країну з портами Чорноморського басейну та є частиною міжнародних транспортних коридорів, таких як Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА) та Пан'європейський транспортний коридор № 9, а також транспортних маршрутів між країнами ЄС та Китаєм ("Економічний пояс Шовкового шляху"). Обслуговування контейнерних ліній здійснювалось через контейнерні термінали, розташовані в портах Одеса, Чорноморськ та Південний, з загальною щорічною потужністю 3130 тис. TEU. Пасажирські та круїзні судна обслуговувались у внутрішньому та міжнародному сполученні через морські вокзали в портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом у м. Вилковому), а також пасажирським комплексом у морському порту м. Одеса.

Україна має значну мережу внутрішніх водних шляхів завдовжки 2714,5 км, які є судноплавними. Країна також має розвинуту мережу паромного сполучення та морських контейнерних ліній, що з'єднують її з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Загальна протяжність національної мережі автомобільних доріг становить 169 652 км. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та має протяжність близько 20 951,8 км, з яких 9 926,4 км (47,4%) електрифіковані. Україна виступає як транзитний транспортний міст, що з'єднує країни Європи та Азії. Країна також мала розгалужену мережу прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит переважно здійснювався через вузловий аеропорт "Бориспіль". Крім того, крізь територію України проходять різноманітні міжнародні транспортні коридори, включаючи Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; а також Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) та коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Визначимось із сутністю і змістом категорій, як «транспорт», «транспортна система», «транспортна галузь».

Згідно Закону України "Про транспорт", транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і має за мету задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. Згідно з Класифікацією видів економічної діяльності в Україні (КВЕД2010), яка містить відповідні секції-коди, до секції Н "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" віднесені такі види діяльності: забезпечення пасажирських і вантажних перевезень (регулярних або нерегулярних) залізничним, трубопровідним, автомобільним, водним або повітряним транспортом, а також супутню допоміжну діяльність, таку як робота терміналів і автостоянок, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання тощо. До цієї секції також відносяться поштова та кур'єрська діяльність, а також надання в оренду транспортних засобів разом із водієм або екіпажем.

Варто зазначити, що відповідно до Класифікації видів економічної діяльності в Україні (КВЕД-2010), до секції Н "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" не включаються такі види робіт: капітальний ремонт і реконструкція транспортного обладнання, за винятком автомобілів; будівництво, технічне обслуговування і ремонт автомобільних доріг, залізниць, морських портів, злітно-посадкових смуг; технічне обслуговування, ремонт і реконструкція автотранспортних засобів; надання в оренду транспортних засобів і обладнання без водія, що дещо суперечить положенням Закону України "Про транспорт".

Транспортна система України представлена наступними видами транспорту: залізничний, автомобільний, морський, авіаційний та інші. Згідно зі Законом України "Про транспорт" (стаття 21), уніфіковану транспортну систему України складають наступні компоненти: загальнодоступний транспорт (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та міський електротранспорт, включаючи метрополітен); промисловий залізничний транспорт; спеціалізований транспорт; трубопровідний транспорт;

загальнодоступні комунікаційні маршрути. Транспортна система повинна задовольняти вимоги суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання повного комплексу транспортних послуг, включаючи зберігання та підготовку вантажів до перевезень, а також забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, транспортна галузь має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних доріг, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, а також вантажні митні термінали, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

За В. Бодровим, транспортна галузь України складається з різних суб'єктів господарської діяльності, незалежно від їх відомчої належності та форм власності. Ці суб'єкти розробляють або виробляють продукцію, виконують роботи або надають послуги певних видів, які мають однорідне споживче або функціональне призначення.

У міжнародній практиці існує загальновизнаний міжнародний класифікатор, яким є Тимчасовий класифікатор основних продуктів Статистичної комісії ООН (КОП). В цьому класифікаторі сектор "Послуги транспорту, складського господарства і зв'язку" позначений під номером 7 і містить 5 підсекторів, з яких 4 відносяться до транспорту. Перший підсектор (КОП-71) об'єднує послуги сухопутного транспорту, такі як залізничний, автомобільний і трубопровідний. У другому підсекторі (КОП-72) містяться послуги водного транспорту, включаючи морський і внутрішній водний (озерно-річковий) транспорт. Третій підсектор (КОП-73) включає послуги повітряного транспорту. В цих підсекторах зосереджені перевізні послуги, назви яких починаються зі слова "перевезення" або "транспортування". Четвертий підсектор класифікатора містить перелік послуг, які називаються "допоміжні і додаткові транспортні послуги". Назви послуг, що входять до цієї частини класифікатора,

дозволяють класифікувати їх як експедиторські, агентські послуги, послуги по зберіганню та транспортно-інфраструктурні послуги.

Українська офіційна загальнодержавна і митна статистика має відмінний підхід до обліку транспортних операцій. В Україні традиційно розподіляють обсяги перевезень, перевізну роботу, доходи тощо за різними видами транспорту, такими як морський, внутрішній водний (річковий), залізничний, автомобільний, авіаційний та трубопровідний.

Хоча останній, трубопровідний вид транспорту формально не вважається окремим, врахування перекачування продуктів по трубі є необхідним, оскільки фізично товари переміщуються у просторі та в часі. Тому статистичні дані про перевезення вантажів, включаючи зовнішньоторговельні, зазвичай наводяться у двох варіантах - з урахуванням трубопровідного транспорту та без нього.

Отже, дослідження показують, що в законодавстві України та в наукових дослідженнях існує певна неузгодженість щодо того, які саме види транспорту та сфери діяльності відносяться до транспортної галузі.

Відповідно до Закону України «Про транспорт», кожен вид транспорту має свій склад і специфіку. Розглянемо основні характеристики і сутність кожного з них: залізничного, автомобільного, морського, внутрішнього водного, авіаційного, міського електричного та трубопровідного [18].

Згідно зі статтею 22 згаданого Закону, залізничний транспорт включає в себе підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток [18].

Згідно зі статтею 30 Закону України «Про транспорт», до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також авторемонтні і шиноремонтні підприємства. Він також включає рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, автовокзали, автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації, соціально-побутові заклади та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які забезпечують роботу автомобільного транспорту [18]. Згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт є сферою транспорту, що забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів за допомогою автомобільних транспортних засобів. Зазначеним Законом визначено, що автомобільні транспортні засоби включають колісні транспортні засоби, такі як автобуси, вантажні та легкові автомобілі, причепа та напівпричепа, які використовуються для перевезення пасажирів, вантажів або для виконання спеціальних робочих функцій.

Так, відповідно до статті 24 Закону України «Про транспорт», до складу морського транспорту входять різні підприємства, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також включають судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення. Крім того, до морського транспорту відносяться підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні та проектно-конструкторські організації, а також інші підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, які забезпечують роботу морського транспорту [18]. Слід зазначити, що портова галузь відіграє важливу роль у зростанні української економіки. Загальний дохід, що формується на ринку послуг у морських портах України, становить приблизно 1,5% ВВП. Цей показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання з майже 50 тисячами працівників.

Конкуренентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку залежить від ефективності діяльності морських портів, їх рівня технологічного і технічного оснащення, а також відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам.

Морський транспорт має свої особливості розвитку і відіграє важливу роль у транспортній системі певних регіонів країни. Його особлива роль пояснюється переважно сприятливими фізико-географічними умовами.

У портовій галузі України в Чорноморсько-Азовському басейні існують конкурентні переваги, які включають: вигідне географічне розташування, що знаходиться на перетині транспортних коридорів морських портів України, що забезпечує транзитні вантажопотоки до Європи, Азії та Близького Сходу; наявність глибоководних підходів (до 21 м) та глибини біля причалів (до 19 м у морському порту Південний), що дозволяє обслуговувати судна великої вантажомісткості понад 200 тис. т.; наявність перспективних територій для розвитку морських портів; територіальна близькість до сировинної бази та виробництва морських портів; достатні потужності по обробці і зберіганню вантажів широкого асортименту у якості імпорту, експорту, транзиту та каботажу; присутність транспортних вузлів у морських портах країни, які виконують роботи по перевантаженню з/на автомобільний, залізничний, трубопровідний та річковий транспорт; залізничне сполучення з іншими країнами; наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників у портовій галузі.

Однією з головних переваг морського транспорту є його ключова роль у зовнішньо-торговельних операціях, забезпечуючи значну частку перевезень експортно-імпортних вантажів. Також варто відзначити його здатність перевозити великі та важкі вантажі, що є обмеженішим для інших видів транспорту. Морський транспорт також має низькі витрати на перевезення, завдяки меншому споживанню палива, меншому опору руху та довгому пройденим відстаням. Додатковою перевагою морських портів є наявність глибоководних підходів..

Морський транспорт має свої недоліки, які пов'язані залежністю від географічних особливостей та метеоумов, таких як течії, вітри і тривалість навігаційного періоду. Крім того, його розвиток вимагає значних капіталовкладень у портове господарство та транспортний флот. Порівнявши потужний зовнішньоекономічний потенціал України і наявність 13 морських портів у країні (станом на 23 лютого 2022 р.), зазначимо, що не всі вони здійснюють зовнішньоторговельні перевезення. Це свідчить про недостатній розвиток морської транспортної інфраструктури, який ускладнюється воєнним станом в державі та втратою контролю над деякими портами.

Згідно зі статтею 27 Закону України "Про транспорт", внутрішнім водним транспортом вважаються судна, підприємства, установи та організації, які переважно здійснюють перевезення внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, а також надають інші послуги, пов'язані з використанням суден внутрішнього плавання та забезпечують навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства [18]. Відповідно до Закону України "Про внутрішній водний транспорт", внутрішній водний транспорт визначається як вид транспорту, який включає в себе судна та суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти переважно внутрішніми водними шляхами. Він також використовується для рибогосподарської діяльності та надає інші послуги, пов'язані з використанням суден внутрішнього плавання. Суб'єкти внутрішньо-водного транспорту також забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів та здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства.

Слід відзначити, що водний транспорт відрізняється нижчою вартістю та більшою екологічною придатністю порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентоспроможним на ринку транспортних послуг як для внутрішньої, так і для міжнародної торгівлі. Крім того, Україна має розвинуту річкову мережу та виходи до Чорного та Азовського морів, а загальна довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках, таких як Дунай

та Дніпро, складає 2,2 тисячі кілометрів. Тому розвиток водного транспорту є перспективним напрямком для подальшого розвитку національної транспортної галузі. Згідно зі статтею 32 Закону України "Про транспорт", до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, проводять аерофотозйомку, займаються сільськогосподарськими роботами, а також включають транспортні засоби, аеродроми, аеропорти, аероклуби, системи управління повітряним рухом, ремонтні заводи цивільної авіації, навчальні заклади тощо, установи та організації, які забезпечують функціонування авіаційного транспорту [18].

Згідно з Повітряним кодексом України, авіація поділяється на цивільну та державну авіацію. Цивільна авіація включає в себе авіацію, яка задовольняє потреби держави та громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також здійснює приватні польоти. Цивільна авіація поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення, яка не здійснює комерційні повітряні перевезення і роботи. Державна авіація використовує повітряні судна для забезпечення національної безпеки та оборони держави, а також захисту населення. Вона підпорядковується Збройним Силам України, іншим військовим формуванням, утвореним відповідно до законів України, органам Національної поліції, спеціально уповноваженому центральному органу виконавчої влади з питань цивільного захисту, органам охорони державного кордону України, митним органам.

Згідно зі статтею 34 Закону України "Про транспорт", міський електротранспорт складається з різних компонентів, таких як підприємства міського електротранспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також включають рухомий склад, трамвайні і троллейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення. Також до складу міського електротранспорту входять фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи, що займаються ремонтом рухомого складу і виготовленням запасних частин, а також споруди енергетичного господарства та зв'язку. У міському

електротранспорті також функціонують промислові, ремонтно-будівельні, торговельні, постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту, а також інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту [18].

Відповідно до Закону України "Про міський електричний транспорт", міський електричний транспорт є невід'ємною частиною єдиної транспортної системи, призначеною для перевезення громадян трамваями, тролейбусами та поїздами метрополітену по маршрутах (лініях), що відповідають потребам населених пунктів у забезпеченні життєвих потреб.

Згідно зі статтею 36 Закону України "Про транспорт", відомчий транспорт складається з транспортних засобів, які належать до підприємств, установ та організацій. Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, мають забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг. Відносини між підприємствами, які мають відомчий транспорт, та підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, а також підприємствами загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту [18].

Згідно зі статтею 37 Закону України "Про транспорт", відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються окремо Законом України "Про трубопровідний транспорт" та іншими нормативно-правовими актами України [18]. Зміст процесу розвитку транспортної галузі включає оцінку поточного стану та показників ефективності її функціонування, аналіз альтернатив для переходу з поточного стану до бажаного шляхом формування та реалізації державної політики, а також визначення бажаного стану транспортної галузі з врахуванням показників ефективності.

На нашу думку, розвиток транспортної галузі означає впровадження прогресивних та стійких змін у її функціонуванні, як результат формування та

реалізації державної політики. Цей процес спрямований на перехід до інтенсивної конкурентної моделі функціонування галузі.

1.2. Державна політика розвитку транспортної галузі України

В транспортній галузі України спостерігається різноманітне конкурентне середовище: від повністю приватизованого автомобільного та річкового транспорту ще на початку 90-х років ХХ століття до повної державної власності на залізничному транспорті та в морських портах. Враховуючи це, державі потрібні різноманітні підходи та інструменти для впливу на питання подальшого розвитку та удосконалення різних видів транспорту. Це можна здійснити шляхом розробки та реалізації відповідних державних інструментів та цільових програм з урахуванням пріоритетів та досягнень науково-технічного прогресу. Тому визначення ролі та регуляторних меж держави в розв'язанні проблем та суперечностей, пов'язаних з функціонуванням та розвитком транспортної галузі, має велике значення в сучасних умовах.

Так, американський вчений П. Самуельсон приходять до висновку, що держава має свідомо інвестувати в інфраструктуру, оскільки збільшення суспільного допоміжного капіталу приносить нематеріальні переваги, які не можна виміряти грошовими прибутками приватних інвесторів. Це пояснюється тим, що деякі проекти мають занадто великий масштаб для обмежених ринків приватного капіталу, а інші можуть принести прибуток лише в довгостроковій перспективі, що не є цікавим для приватних інвесторів.

Зауваження Пізанті А. полягають у тому, що економіці необхідні класичні капіталовкладення від держави, які включають громадські роботи або створення умов, відомих як "інфраструктура" (дорожня мережа, транспортні засоби, землеустрій тощо). Ці роботи сприяють зменшенню витрат для підприємців і поліпшенню економічного середовища, в якому вони діють, сприяючи більш ефективному руху капіталу.

На нашу думку, для того, щоб Україна успішно розвивалася в умовах жорсткої конкуренції на глобальному ринку, необхідна повна модернізація своєї власної інфраструктури, зокрема транспортної інфраструктури.

Транспортна інфраструктура включає в себе автошляхи (дорожнє покриття), інженерні споруди для руху транспортних засобів (мости, шляхопроводи, естакади), гідротехнічні споруди (тунелі), об'єкти дорожнього сервісу, елементи облаштування доріг та дорожні служби обслуговування. Функціонуюча інфраструктура сприяє зниженню транспортних витрат, впливає на швидкість перевезень пасажирів та вантажів, зменшує обмеження пропускної здатності, поліпшує доступність транспортних послуг для населення та створює кращі умови для інвестиційного клімату в країні.

Отже, очевидним фактом є те, що розвиток транспортної інфраструктури є відповідальністю держави, і саме держава зацікавлена у його здійсненні. При цьому органи публічного управління (державне управління, місцеве самоврядування тощо) традиційно несуть відповідальність за розвиток транспортної інфраструктури в країні, оскільки це пов'язано з високими витратами. Пріоритетом є інфраструктурні проекти з будівництва нових об'єктів, реконструкції існуючих та відновлення пошкоджених об'єктів транспортної інфраструктури. Це вимагає модернізації державної політики розвитку транспортної галузі на основі вдосконалення наявних теоретичних та методологічних підходів до її формування та реалізації.

Таким чином, одним із важливих завдань державної політики щодо розвитку транспортної галузі є залучення інвестицій до транспортної інфраструктури, зокрема до дорожньої інфраструктури. Однак, враховуючи довгий період оборотності капіталу, який не завжди є прийнятним для приватного сектору, основною мотивацією для держави є сприяння підприємницькій діяльності шляхом стимулювання зростання транспортної інфраструктури через інвестиційний механізм.

Отже, вважається виправданим наголос іноземних і українських науковців на ролі держави як інвестора у транспортну галузь та транспортну

інфраструктуру, а також як організатора залучення приватного капіталу для її розвитку, виступаючи гарантом вкладених коштів. Це означає, що процес формування та реалізації організаційних форм і методів державного впливу на транспортно-інфраструктурний комплекс, який розвивається об'єктивно, полягає у забезпеченні цих функцій державою.

Основним нормативно-правовим документом, що визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади діяльності транспорту в Україні, є Закон України «Про транспорт». Згідно з цим Законом (стаття 3), метою і головними завданнями державного управління в галузі транспорту є [18]: своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координація функціонування різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту, яке запроваджується з метою: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, а також надання дотацій на пасажирські перевезення. Згідно з положеннями статей 4 та 40 Закону України «Про транспорт», державне управління в галузі транспорту та координація діяльності всіх видів транспорту здійснюються центральним органом виконавчої влади [18].

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури в Україні. «

Міністерство інфраструктури України має за мету розробку та впровадження державної політики в різних галузях, таких як авіаційний, автомобільний, залізничний, морський та річковий транспорт, міський електричний транспорт, використання повітряного простору України, метрополітени, дорожнє господарство, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства та торговельне мореплавство.

Основними пріоритетами Міністерства інфраструктури є: підвищення рівня транспортної галузі та інфраструктури до європейського стандарту; зменшення ролі державних монополій у секторі; децентралізація функцій Міністерства; стимулювання бюджетоутворюючих компаній.

Згідно з положеннями Закону України "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період", основними завданнями єдиної транспортної системи України в період російської військової агресії (що триває з 24 лютого 2022 року) є:

1. Забезпечення потреб Збройних Сил України, інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони у перевезеннях згідно з такою черговістю: військові перевезення, перевезення, пов'язані з евакуацією населення, перевезення, пов'язані з евакуацією вантажів, народногосподарські перевезення.

2. Своєчасна поставка повністю функціональних та переобладнаних транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань.

3. Здійснення ремонту транспортних засобів, які належать або були передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, а також засобів, що залишилися після передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням.

4. Технічне прикриття та відновлення найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення.

5. Виробництво військової та загального призначення промислової продукції, необхідної для функціонування транспорту.

Ці завдання відповідають вимогам, встановленим вищезгаданим законом, який регулює функціонування транспортної системи в період особливих обставин в Україні.

1.3. Особливості зарубіжних державних політик розвитку транспортної галузі

Відомо, що транспортна галузь та дорожня інфраструктура мають значний вплив на економічний і суспільний розвиток загалом, що підтверджується досвідом розвинутих країн. Ми вважаємо за доцільне розглянути цей досвід з метою визначення конкретних напрямків, інструментів, засобів та механізмів формування та реалізації державної транспортної політики за кордоном, з метою його адаптації до української дійсності.

В сучасних умовах особливо актуальною є необхідність модернізувати державну політику розвитку транспортної галузі України, враховуючи передовий зарубіжний досвід. При вирішенні існуючих проблем розвитку транспорту також потрібно враховувати національні інтереси нашої держави в цій сфері. Тому, на нашу думку, державна політика подальшого розвитку транспортної галузі України повинна ґрунтуватися на комбінації національного та передового міжнародного досвіду в цій галузі.

Варто відзначити, що створення та ефективне функціонування відповідної національної транспортної моделі є ключовим аспектом у питаннях формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі у провідних країнах світу.

Варто відзначити, що у Європі створення національних транспортних моделей розпочалося ще в середині 1980-х років. Однією з перших таких

моделей можна вважати національну модель Голландії (1985, Dutch National Model System), яку розробили в Департаменті управління водними ресурсами. Пізніше інші європейські країни, а також Японія та США, також розпочали розробку подібних моделей. Досконало працюючих національних моделей транспорту поки що немає, але такі країни, як Німеччина, Великобританія, Швеція, Нова Зеландія, Японія та інші, найближчі до досягнення цієї мети.

Що стосується України, очевидним є той факт, що Міністерство інфраструктури України та Укравтодор відіграють важливу роль у транспортній галузі як великі гравці. Проте разом з ними інші державні компанії, об'єднання приватного бізнесу, інженерні компанії, дослідницькі інститути, банки, міжнародні фінансові організації та інші також відіграють важливу роль у розвитку транспортної галузі. В рамках єдиної системи кожна з цих організацій і установ має однакову значимість, неможливо виділити одну як найважливішу, оскільки сама сутність системи полягає в їх взаємодії.

Слід відзначити, що позитивні зміни в світовому транспорті на початку XXI століття супроводжуються рядом негативних наслідків, які за своїми масштабами та значимістю можна вважати стратегічними викликами на національному, регіональному і навіть континентальному рівнях. До них відносяться: неприйнятний рівень людських жертв; зростання споживання невідновлюваних джерел енергії та негативного впливу на навколишнє середовище; постійне збільшення затримок пасажирів та вантажів у всіх видів транспорту, пов'язаних як з об'єктивним дефіцитом транспортної інфраструктури, так і з низьким рівнем логістичного управління транспортними потоками.

Світова транспортна спільнота знайшла вирішення цих проблем у створенні транспортних систем, де засоби зв'язку, управління та контролю вбудовані в транспортні засоби та інфраструктурні об'єкти, а можливості управління (прийняття рішень) на основі отриманої в реальному часі інформації доступні не тільки транспортним операторам, а й всім користувачам транспорту. Останнім часом терміни "інтелектуальні транспортні системи" та "ІТС" стали

невід'ємною частиною стратегічних і програмно-цільових документів розвинених країн.

У межах Європейської економічної комісії ООН була створена спеціальна робоча група, присвячена впровадженню транспортних інформаційних систем та кібербезпеці. В рамках застосування автоматизованого транспорту були створені підгрупи з різних тематик (сертифікація автоматизованого водіння, кібербезпека, зберігання даних та інше) для більш ефективної роботи.

Під терміном "інтелектуальні транспортні системи" розуміється інтеграція сучасних інформаційних та комунікаційних технологій з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами з метою підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу.

Одним із завдань скоординованої (узгодженої) транспортної політики є інтеграція транспортних систем держав-членів ЄС у світову транспортну систему, підвищення якості транспортних послуг, забезпечення безпеки на транспорті, зниження негативного впливу транспорту на довкілля та здоров'я людей.

У майбутньому, узгоджені підходи до взаємодії національних інтелектуальних транспортних систем держав-членів ЄС будуть спрямовані на вирішення таких завдань: покращення доступності транспортних послуг і безпеки на транспорті; забезпечення ефективного управління транспортними процесами, зокрема, збільшення пропускнуої спроможності транспорту, оптимізація використання громадського транспорту, зростання обсягу вантажних та пасажирських перевезень; зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод на окремих ділянках; зменшення негативного впливу транспорту на довкілля та здоров'я людей; підвищення рівня життя та соціально-економічного розвитку країн, що належать до Європейського Союзу.

Світовий досвід розвитку проектів інтелектуальних транспортних систем нараховує понад 40 років у Японії, приблизно 30 років у Європі і Америці. В світовій практиці проектування ІТС було виділено кілька надзвичайно ефективних проектів.

Так, у 90-х роках ХХ століття в США були чітко визначені основні кроки для вирішення проблем розвитку та впровадження інтелектуальних транспортних систем (ІТС): математичне моделювання руху автомобілів і транспортних потоків (макро- та мікромоделювання), створення єдиної інформаційної системи, впровадження електронної системи вибору маршруту та надання допомоги водіям. В наш час всі великі автомагістралі, що ведуть до мегаполісів США (наприклад, Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес, Нью-Йорк та інші), обладнані ІТС.

У Канаді велика увага приділяється зв'язкам міської системи з системою доріг і автомагістралей в передмістях. Наприклад, в Монреалі використовується мережа управління рухом транспортних потоків, яка охоплює як міську систему, так і автомагістралі в районах передмістя, розташованих приблизно на відстані 70-100 км від міста.

В Японії практично всі дорожні мережі, як у містах, так і на трасах, оснащені різними рівнями складності локальними ІТС.

На сьогоднішній день значна частина території, наприклад, США чи Франції, включає інформаційні системи, які надають реальний часовий потік кількісних даних про транспортні потоки. Останніми роками все більше поширюються системи, що прогнозують середню швидкість руху та час подорожі по різних маршрутах. Такі системи значно впливають на розподіл транспортних потоків. У штаті Техас успішно впроваджена система ІТС, розроблена Техаським департаментом транспорту, яка поєднує централізоване погодинне та централізоване адаптивне керування з використанням заздалегідь розрахованих ПК.

Японія є лідером у розробці та використанні високорівневих автоматизованих систем управління транспортом, вже перейшовши на рівень інтелектуальних систем управління транспортом. Крім Японії, інші країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону активно вкладають кошти у розвиток систем управління транспортом. Деякі міста Австралії використовують систему SCATS

для зонального керування транспортними контролерами, яка часто поєднується з іншими підсистемами.

У Китаї також приділяється велика увага розвитку інтелектуальних систем управління транспортом. Була створена спеціальна комісія з управління розвитком досліджень інтелектуальних транспортних систем, а також розроблена програма, яка включає загальну стратегію розвитку ІТС та перелік пілотних демонстраційних проєктів. У цих пілотних проєктах основний акцент робиться на міських центрах управління рухом та електронних системах оплати за проїзд.

В Казахстані також проводиться активна робота з впровадження інформаційних систем в транспортній галузі в рамках Державної програми "Цифровий Казахстан", яку реалізує Міністерство промисловості та інфраструктурного розвитку. Метою реалізації проєкту ІТС є збільшення транзитного потенціалу, зниження смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, підвищення безпеки дорожнього руху та максимальне використання потенціалу автодорожньої інфраструктури. Указом Президента Республіки Казахстан № 464 від 8 січня 2013 року "Про Державну програму "Інформаційний Казахстан - 2020" було визначено поняття інтелектуальної транспортної системи (ІТС). Згідно з цим визначенням, ІТС є базовим інструментом для підвищення ефективності та привабливості транспортної галузі Казахстану. Вона представляє собою комплекс взаємопов'язаних рішень, що стосуються управління дорожнім рухом, моніторингу та керування роботою всіх видів транспорту (індивідуального, громадського, вантажного), а також інформування громадян та підприємств щодо організації транспортного обслуговування на території регіону або країни. ІТС спрямована на досягнення трьох основних цілей: забезпечення безпеки, підвищення мобільності та захист довкілля. Згідно зі Стратегічним планом розвитку Республіки Казахстан до 2025 року, затвердженим Указом Президента Республіки Казахстан № 636 від 15 лютого 2018 року, передбачається впровадження інтелектуальних систем, включаючи використання технології блокчейн та великих обсягів даних, для

планування та формування вантажо- та пасажиропотоків, відстеження руху вантажів у режимі реального часу та виконання митних операцій. Ці заходи дозволять збільшити транзитний потенціал, створити сервісну інфраструктуру міжнародного рівня та мережі торговельно-логістичних центрів для здійснення мультимодальних перевезень, а також визначити потреби у подальшому розвитку інфраструктури.

Таким чином, протягом тривалого періоду світова спільнота займається створенням та впровадженням інтелектуальних транспортних систем та їх складових елементів. Досвід країн Європейського Союзу, Сполучених Штатів, Японії, Китаю та інших країн показує, що в умовах ринкової економіки лише спільна державна політика дозволяє поєднати зусилля держави, її суб'єктів, бізнесу всіх рівнів та секторів економіки для досягнення загальнонаціональних цілей у транспортній галузі. За світовим досвідом можна стверджувати, що розвиток інтелектуальних транспортних систем є одним з найбільш ефективних шляхів вирішення складних проблем у сфері транспорту в сучасних умовах. Тому розробка обґрунтованих технічних вимог до інтелектуальних транспортних систем є надзвичайно важливою, особливо для України, де існує значна нерівномірність у розвитку транспортної інфраструктури між регіонами, а також де особливості міської забудови та топологія українських міст відрізняються від європейських, американських та японських міст.

Будучи обмеженими ресурсами державного бюджету, великі транспортні проекти за кордоном часто залучають інші джерела фінансування, що дозволяє зацікавленим сторонам брати участь у їх реалізації на пайовій основі. У таких проектах у транспортній галузі можуть використовуватися різні джерела отримання прибутку, включаючи: оплата проїзду через певні ділянки; оплата провезення вантажу та інші платежі; збір додаткових податків і зборів від користувачів транспортних засобів; створення сприятливих умов для грошових розрахунків; надання пільгових кредитів підприємствам, що займаються реалізацією проекту в транспортній галузі; використання інших джерел доходу [29].

Такі джерела фінансування сприяють не тільки прямому, але й опосередкованому прибутку від великих транспортних проєктів, які приносять користь всім зацікавленим сторонам.

Відомо, що транспорт є значним джерелом техногенного навантаження на навколишнє середовище, від якого утворюється третина шкідливих речовин. Особливо це стосується автомобільного транспорту у містах, де його викиди шкідливих речовин становлять до 90%.

Тому не дивно, що зарубіжні країни приділяють значну увагу екологічній складовій подальшого розвитку автомобільного транспорту та переходу на екологічно чисті види транспорту. Наприклад, в країнах Європейського Союзу реєстрація автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) буде дозволена лише до 2035 року, після чого зареєструвати можна буде лише електромобілі. Ця політика не передбачає жодних винятків або перехідних періодів з жорсткими умовами, і не буде виключень навіть для автомобілів, що працюють на синтетичному електропаливі (E-Fuel). Нові норми також стосуватимуться легких вантажівок. Це означає, що з 2035 року в Європейському Союзі не буде можливості зареєструвати легкові та малі вантажні автомобілі, які викидають вуглекислий газ через вихлопну трубу. Таким чином, єдиним прийнятним видом транспорту буде електричний.

Крім цього, Європейська Комісія планує регулярно оцінювати заходи щодо перепідготовки працівників автомобільної промисловості на протязі кожних двох років. Особлива увага буде приділятися країнам Східної Європи, де передбачається припинення виробництва двигунів внутрішнього згоряння, що може призвести до втрати приблизно півмільйона робочих місць, за оцінками Європейської асоціації автомобільних постачальників (CLEPA).

Нові заходи викликають найменше занепокоєння серед громадян Норвегії, оскільки країна лідирує у світі за кількістю електромобілів на душу населення, хоча попит на електромобілі там трохи знизився за останні п'ять років. Заборона на продаж автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння планується ввести в Норвегії до 2025 року, але, можливо, ця мета буде досягнута ще раніше.

Варто відзначити, що восени 2021 року уряд Німеччини схвалив законопроект про найбільш радикальне рішення щодо електрифікації транспорту серед країн ЄС - повну заборону на виробництво та продаж бензинових та дизельних автомобілів з 2030 року. Повна реалізація цієї ініціативи передбачає, що до кінця десятиліття на дорогах Німеччини має бути не менше 15 мільйонів електрокарів, що становитиме приблизно чверть від загальної кількості автомобілів у країні на початок 2022 року.

Уряд Італії прийняв рішення заборонити продаж нових легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 року. Це означає, що Італія долучилася до ініціативи Європейської Комісії зменшити рівень шкідливих викидів. Повна відмова від легкових комерційних транспортних засобів відбудеться в країні до 2040 року.

Таким чином, Італія послідувала прикладу кількох європейських країн, які планують заборонити продаж нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння до 2030, 2035 або 2040 року, зокрема Франції, Нідерландів, Норвегії та Великобританії. Уряд Італії впевнений, що автомобільна промисловість країни має достатньо часу для підготовки до переходу на виробництво екологічно чистих автомобілів.

Сполучені Штати Америки введуть посилені вимоги щодо рівня шкідливих викидів для нових легкових автомобілів і малотоннажних вантажівок до 2026 року. Нові правила, які набудуть чинності з 2023 модельного року, передбачатимуть скорочення викидів на 28,3% до 2026 року. Це рішення сприятиме прискореному переходу США на електромобілі. За даними фахівців, нові стандарти призведуть до збільшення продажів електромобілів та гібридних автомобілів до 7% ринку у 2023 році і приблизно до 17% у 2026 році. Раніше президент США Джо Байден поставив мету до 2030 року зрівняти продажі гібридних автомобілів та електромобілів з автомобілями з двигунами внутрішнього згоряння (50/50).

Також Уряд Канади не залишається осторонь, він збільшує фінансування програми стимулювання транспортних засобів з нульовим викидом шкідливих

речовин (iZEV). Програма була запущена у 2019 році з бюджетом у 300 мільйонів доларів, а загальне фінансування програми за два роки сягнуло майже 660 мільйонів доларів. Загалом, правила програми передбачають, що електромобілі з акумуляторними батареями, водневі паливні елементи та гібридні автомобілі з акумулятором не менше 15 кВтг мають право на дотацію у розмірі 5000 доларів. Гібриди з меншим радіусом дії та ємністю батареї менше 15 кВтг можуть отримати дотацію до 2500 доларів.

Таким чином, в розвинутих країнах продовжується активний процес впровадження державно-управлінських реформ в транспортній галузі, а держава виступає активним учасником стратегічних змін, надаючи значну підтримку галузі у процесі трансформації її функціонування.

Проте, кожний міжнародний досвід проведення реформ у різних секторах економіки, включаючи транспортну галузь, можна розглядати по-різному. Існує безліч фактів, які свідчать як про підвищення ефективності функціонування галузі завдяки реформам, так і про негативні наслідки.

Висновки до першого розділу

Важливість і актуальність розвитку транспортної галузі пояснюється її особливим значенням для сталого розвитку України, поліпшення якості життя населення і забезпечення національної безпеки. Залежність транспорту впливає на всі аспекти національної безпеки, такі як зовнішньоекономічна, внутрішньополітична, економічна, продовольча, екологічна, антитерористична, інформаційна, науково-технічна та інші. Тому події, які відбулися в Україні та світі протягом останніх років, такі як пандемія COVID-19 і російська військова агресія проти України, вимагають перегляду чинного законодавства щодо ролі транспортної галузі у забезпеченні національної безпеки і визнання відповідних підгалузей як суб'єктів забезпечення національної безпеки. Це потрібно враховувати при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України в контексті існуючих загроз та викликів сучасності.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації

В сучасних умовах, для розвитку транспортної галузі України, необхідно враховувати процес інтернаціоналізації економіки та активну участь країни в глобальному розподілі праці. Україна є важливою складовою світової економіки, яка зазнає суттєвих змін, викликаних перш за все процесом глобалізації. Суть глобалізації в економіці полягає у формуванні поступового єдиного світового економічного простору, де діють однакові правові, політичні та економічні правила. Цей процес супроводжується зростанням обсягів міжнародної торгівлі товарами і послугами, а також збільшенням руху капіталу та робочої сили між країнами. Розвиток глобалізації в економіці впливає зі значного зростання масштабів виробництва, концентрації і централізації капіталу, які спостерігаються в останні роки, а також з появою нових організаційних форм економічних об'єднань, що діють на світовому рівні і виходять за межі однієї країни або групи країн. Процес глобалізації економіки охоплює два рівні: макрорівень, який включає економіку окремих країн і регіонів, і мікрорівень, який стосується окремих економічних суб'єктів, галузей і ринків.

На мікрорівні, окремі фірми, компанії і їх об'єднання є основними учасниками міжнародних економічних зв'язків і структуротворною основою глобалізації економічних відносин. Одним з особливих аспектів глобалізації на мікрорівні є формування у окремих компаній стратегій, спрямованих на зовнішньоекономічну експансію, присутність на міжнародному ринку та пошук збутових ринків по всьому світу.

На макрорівні глобалізація проявляється у тому, що окремі країни, у рамках своєї макроекономічної політики, з одного боку, зусиллями стараються

послабити або усунути різні перешкоди і обмеження в зовнішньоекономічній діяльності, а з іншого боку, координують зусилля для втілення міжнародних програм, які можуть впливати на національні інтереси.

Прагнення багатьох країн світу до економічного зближення є об'єктивним і закономірним процесом. Інтеграція економік дозволяє кожній учасниці отримувати додаткові, так звані, синергетичні ефекти, недоступні для країн, що обмежені національними економічними рамками. Таке прагнення держав відображає якісні зміни, які сталися у світі і створюють сприятливі умови для розвитку інтеграційних процесів в різних сферах суспільного життя, зокрема в економіці. В таких умовах відбувається взаємне проникнення капіталу різних країн і розширення міжнародної торгівлі. Виникають нові механізми регулювання економічного співробітництва між країнами, такі як митні, кредитно-фінансові, валютні, експортно-імпортні та інші [5].

Розвиток високих технологій, техніки і інформатики призводить до зростання продуктивності праці, що зумовлює стягнення ринків окремих країн і навіть регіонів. Виникає потреба в швидкому і безперервному пересуванні капіталу, що передбачає зняття перешкод на шляху його руху та максимальне спрощення процедур, пов'язаних з переміщенням капіталу з однієї країни в іншу. Одночасно масштаби і характер конкуренції на світових ринках зазнають змін. Конкуренція вже не обмежується міжфірмовою в рамках окремої країни, а стає все більш міждержавною.

Взаємопов'язаність економіки і фінансів різних регіонів зростає. Україна може взяти на увагу досвід інтеграційних процесів, які відбуваються в Європейському Союзі (ЄС), Об'єднанні Канади, Мексики і США (НАФТА), а також серед латиноамериканських країн (МЕРКОСУР). Однак, необхідно мати чіткі орієнтири та встановлені межі [25]. В цілому, процес інтеграції розглядається у трьох вимірах: міжнародному, міждержавному і внутрішньодержавному. Зокрема, розвиток інтеграційних процесів у межах ЄС має особливе значення для України, разом з іншими аспектами. Рішення цих завдань вимагає чіткого визначення цінової (тарифної) політики та місії

транспортного комплексу, який є ключовим елементом державної інфраструктури.

Умови глобалізації стимулюють розвиток транспорту та транспортної інфраструктури, що сприяє мобільності населення та міжрегіональній інтеграції. Пасажирські перевезення мають важливе значення як для переміщення працівників, так і для забезпечення мобільності споживачів, сприяючи розвитку промисловості - важливого постачальника для сектору транспорту та інфраструктури (наприклад, машинобудування та будівельні матеріали). Промисловість також є ключовим споживачем вантажних перевезень, що становить значну частку в сукупному обсязі міжнародних перевезень. Розвинутий транспорт та інфраструктура є важливими не лише для ефективної роботи промисловості, але й для зростання сільськогосподарського сектору, особливо в контексті експорту. Більш того, транспортна галузь та інфраструктура мають вирішальне значення для світового туризму, оскільки забезпечують пасажирські перевезення, а якісний транспорт та розвинута інфраструктура сприяють активному розвитку міжнародної сфери дозвілля.

Важливо відзначити, що розвинута транспортна галузь та інфраструктура дозволяє створювати нові робочі місця у економіці, включаючи суміжні сектори. Зворотно, зростання економіки країни може бути обмежене або навіть зупинене через інфраструктурні обмеження, які виникають внаслідок низької якості доріг та обмеженої пропускної здатності інфраструктурних споруд. У цілому, розвиток транспортної галузі та транспортної інфраструктури суттєво сприяє зростанню ВВП країн у світі. Зазвичай, країни з вищою якістю транспортної інфраструктури мають вищі показники ВВП на кожну особу (рис. 2.1), з якого видно, що провідні позиції за якістю транспортної інфраструктури займають розвинуті країни, такі як Данія, Швеція, США, Нідерланди, Японія, Німеччина, Австрія, Бельгія та Франція. У той же час, Україна в 2019 році посідала 59-те місце у світі за якістю транспортної інфраструктури згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності і, відповідно, має низький показник ВВП на одну особу.

розробляються і впроваджуються стратегії розвитку транспортної галузі та транспортної інфраструктури, які сприяють ефективному функціонуванню всіх компонентів транспортної системи і економіки територій.

Як вже було зазначено, транспортна галузь відіграє надзвичайно важливу роль у соціально-економічній системі країни. Вона забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, створюючи тим самим зв'язки не лише між підприємствами, галузями господарства та регіонами, але й між країнами світу. Тому розвиток транспортної галузі є одним з найважливіших пріоритетів у глобальному міжнародному співробітництві.

Проте, ці процеси супроводжуються гострою конкуренцією між державами за лідерство на світовому ринку транспортних послуг, де швидкість, безпека та ефективність є конкурентними перевагами, що прямо залежать від використання інновацій і високих технологій. Таким чином, рівень інноваційних транспортних технологій відображає і сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни у сфері транспорту.

У сучасних умовах глобалізації світової економіки, транспорт, разом з фінансовою сферою, виступає ключовим фактором інтеграційних процесів. Зростання міжнародної електронної торгівлі через Інтернет ставить перед транспортом додаткові вимоги, такі як точніші терміни доставки, прискорення руху вантажів та відповідність екологічним та безпековим стандартам.

Наприклад, швидкість залізничних перевезень досягає 350 км/год, а вже зараз технологія "Маглев" забезпечує швидкість понад 500 км/год [39].

Крім того, спостерігаються світові тенденції, які свідчать про швидке злиття транспортних технологій та регіональних проектів у сфері мобільності. Транспорт стає все більш енергоефективним, екологічно чистим, безпечним і сприятливим для користувачів та навколишнього середовища. Багато країн планують до 2040 року замінити значну частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі.

Варто відзначити, що на Всесвітньому Саміті з клімату COP26, який відбувся 10 листопада 2021 року у місті Глазго (Шотландія), 33 країни та шість

автовиробників оголосили про повну відмову від автомобілів з двигунами внутрішнього згорання протягом наступних двох десятиліть [120, 121].

Так, учасники Саміту приєдналися до ініціативи головної країни, Великої Британії, за якою продаж автомобілів і мікроавтобусів з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ) має бути заборонений до 2040 року. Очікується, що країни з передовою економікою досягнуть цієї відмови навіть раніше, до 2035 року. Серед підписантів спільної заяви були такі автовиробники, як GM, Ford, Mercedes, Volvo, Jaguar/Land Rover, а також Велика Британія, Індія, Австрія, Польща, Канада, Туреччина та інші країни [234].

Отже, зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною глобальною тенденцією у всіх галузях транспорту.

Окрім того, в сучасних умовах спостерігаються такі особливості та тенденції розвитку світової транспортної галузі:

- застосування високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, використання принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;

- використання композитних матеріалів, зменшення ваги транспортних засобів, поліпшення їх аеродинаміки та безпеки;

- застосування паливоекономічних та екологічних транспортних засобів, використання альтернативних видів палива, "зелених" форм транспорту, надання пріоритету охороні навколишнього середовища та збереженню цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;

- розповсюдження використання контейнерів для перевезення великих обсягів вантажів та забезпечення сумісної роботи транспортних систем у ланцюгах поставок.

- збільшення швидкості та своєчасності доставки пасажирів та вантажів завдяки використанню швидкісних видів транспорту і розвитку логістики.

- глобалізація міжконтинентальних авіап перевезень за допомогою сильних світових авіаційних альянсів.

- зростання ролі недорогих авіап перевезень для безпосередніх міжрегіональних зв'язків.

- забезпечення доступності транспорту для населення, висока мобільність робочої сили, збільшення дальності та скорочення часу поїздок пасажирів у мегаполісах.

- зростання автомобілізації в розвинутих країнах та подальше стримування цього процесу у містах через розвиток громадського та активного транспорту.

Крім того, протягом останніх десятиліть у світі спостерігається швидкий приріст кількості транспортних засобів та збільшення інтенсивності руху, що призводить до зростання кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, а також ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень були першим кроком у процесі інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в міжнародну транспортну систему. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, від Півночі до Півдня, в умовах перевантаження та перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему. Геополітичне розташування України між двома розширюючимися світовими центрами бізнес-активності - Європою і Азією - призводить до особливої ролі країни в розвитку євразійських зв'язків. Тому не випадково, що важливим завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що з'єднуватиме країни Європи, Азії та Сходу.

Транспортно-дорожній комплекс України має значний потенціал для розвитку, оскільки країна знаходиться на перетині транспортних маршрутів між західною Європою та східною Азією. Вона має розгалужену мережу транспортних шляхів і сучасний транспортний парк усіх видів транспорту.

Україна має вигідне географічне положення, через яке проходять ключові транспортні коридори, такі як Панєвропейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9;

коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10, а також транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Згідно з дослідженням англійського інституту "Рендел", Україна має високий коефіцієнт транзитності серед європейських країн. Це свідчить про значні обсяги пасажирських і вантажних перевезень, транспортування та оформлення транзитних вантажів в українському транспортно-дорожньому комплексі. Крім того, в Україні присутні магістральні газові і нафтопроводи.

Однак, для забезпечення подальшого розвитку транзитних зв'язків та інтеграції України в міжнародне економічне товариство, необхідно вдосконалювати та модернізувати інфраструктуру, покращувати технічний стан дорожнього комплексу, забезпечувати надійність та регулярність транспортних зв'язків, збільшувати безпеку перевезень, підвищувати швидкість та знижувати вартість доставки. Це передбачає досягнення високого рівня розвитку національної транспортної галузі. Інтеграція транспортних мереж та галузі України в міжнародну транспортну систему є необхідною для привабливості додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, зменшення транспортних витрат, відповідності міжнародним стандартам перевезень пасажирів та вантажів, ефективного використання енергії та зменшення впливу на довкілля, а також збільшення експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників. Крім того, це допоможе забезпечити оперативну готовність транспортної системи України для використання в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Тому важливою умовою для забезпечення розвитку та зростання транспортної галузі України в умовах сучасних глобальних трансформацій є формування та реалізація державної політики в галузі транспорту, спрямованої на інтеграцію країни до світової транспортної мережі. Оскільки головним напрямком розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України, а транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, політика розвитку транзиту є пріоритетною.

Отже, вдосконалення транспортної системи країни і реалізація її потужного транзитного потенціалу стають ключовими чинниками розвитку національної економіки, забезпечуючи євроазіатські зв'язки. Це внесе значний вклад у зростання ВВП України, оскільки збільшення обсягів транспортної роботи матиме мультиплікативний ефект на інші галузі економіки. Транзитна рента, яка становитиме дохід національної транспортної системи від транзитних перевезень пасажирів і вантажів, буде важливим джерелом валютних надходжень.

Варто зазначити, що Україна володіє розвиненою транспортною системою, але потужний транзитний потенціал країни використовується недостатньо. Щоб повніше використовувати переваги географічного положення країни, забезпечити зростання обсягів зовнішньоторговельної діяльності та зміцнити роль України в світовій господарській системі, необхідна систематична робота з повноцінної участі нашої країни у міжнародних транспортних коридорах (МТК) як важливих складових міжнародної транспортної інфраструктури.

Адже транспорт є матеріальною основою глобалізації світової економіки, і не випадково багато країн світу прагнуть розгалужити свої транспортні мережі на найважливіші напрями глобальних комунікацій. Це прагнення чітко проявляється у проектах створення міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Україна розташована на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Проте наразі використовується лише третина транзитного потенціалу країни [4]. Україна є пропускнуою точкою для чотирьох з десяти європейських транспортних коридорів, зокрема тих, що мають велике значення для транзиту (наприклад, Балто-Чорноморський коридор). Тому Україна може стати зручним хабом між ЄС та Азією. Ці коридори з'єднують найбільших виробників з найбільшими ринками (такі як Новий шовковий шлях, Індійсько-Скандинавський шлях), а також сприяють переміщенню енергоносіїв від експортерів до імпортерів (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Міжнародні транспортні коридори [27].

Зокрема, територія України служить шляхом для двох мультимодальних коридорів Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та одного маршруту Транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) Транс'європейської опорної транспортної мережі. Україна вже включена до індикативних карт проекту Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T).

За умов розширення міжнародної співпраці та глибокої інтеграції, формування міжнародних транспортних коридорів має відігравати провідну роль у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних з економічними, культурними та іншими міждержавними зв'язками. Доцільність створення міжнародної транспортної інфраструктури, яка має спільні технічні параметри і застосовує сумісні технології перевезень, становить основу для інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну систему. З метою розвитку та покращення міжнародних вантажних та пасажирських зв'язків формуються міжнародні транспортні коридори. У таких умовах необхідно забезпечити розробку і реалізацію спрямованої і взаємозв'язаної системи заходів для всіх видів транспорту, які обслуговують міжнародні перевезення пасажирів і вантажів. Ці заходи мають сприяти нормальному функціонуванню ринків

транспортних послуг, зміцненню виробничо-технічної бази транспорту та інфраструктури шляхом активізації інвестиційної діяльності та ефективної інноваційної політики. Також важливо розробити законодавчу та нормативну базу, яка відповідає сучасним технологіям логістичного переміщення товарів. Ця система заходів повинна об'єднувати зусилля центральних установ, регіональних адміністрацій та підприємств, а також стимулювати ініціативу транспортних підприємств, експедиторів, окремих підприємців. Вона повинна передбачати повне та ефективне використання ресурсного, виробничого та інтелектуального потенціалу, транспортної інфраструктури, а також враховувати геополітичне положення країни та її регіонів.

Одним із важливих завдань, яке має науковий і практичний характер, є відбір транспортних напрямів для включення до національних міжнародних транспортних коридорів, які відповідають міжнародним стандартам. У процесі дослідження були розглянуті основні транспортні маршрути, які здійснюють міжнародні перевезення, і встановлені необхідні параметри для їх включення до МТК. Основним методологічним принципом дослідження є розробка ефективного механізму, що поєднує законодавчу систему і принципи ринкової економіки, який дозволить залучити вантажі міжнародного транзиту на українські залізниці, порти та автомобільний транспорт з мінімальними державними інвестиціями.

З свого боку, держава повинна створювати умови для використання наявного потенціалу транспортних комунікацій і розв'язання проблеми підвищення їх конкурентоспроможності на світовому транспортному ринку. Міжнародні транспортні коридори мають стати каталізатором для динамічного розвитку українських територій.

Велике значення буде мати врахування основних вимог, що вже прийняті для міжнародних транспортних коридорів, які сформульовані в Європейських Угодах. Ці угоди включають:

- Європейська Угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП), відома як AGN.

- Європейська Угода про міжнародні магістральні залізничні лінії (СМЖЛ), відома як AGC.
- Європейська Угода про міжнародні автомагістралі (СМА), відома як AGR.
- Європейська Угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти (СЛКП), відома як AGTC.

При розробці національних міжнародних транспортних коридорів важливо дотримуватись цих вимог, що встановлені в європейських угодах. Слід відзначити, що при впровадженні будь-якого міжнародного транспортного коридору необхідно створити спеціальні робочі органи, такі як керівні комітети, в яких братимуть участь представники країн, через які проходить даний коридор, а також зацікавлені країни (рис. 2.3).

Тому подальша інтеграція України в міжнародну транспортну систему передбачає приєднання нашої країни до наявних міжнародних транспортних коридорів та розширення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів. Для забезпечення ефективної роботи цих міжнародних транспортних коридорів має велике значення створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску згідно з міжнародними стандартами, а також створення митних пунктів пропуску біля транспортно-складських комплексів.

Наступні заходи на державному рівні, які сприятимуть приєднанню транспортної галузі України до міжнародних транспортних коридорів, є перспективними: покращення та забезпечення прозорості нормативно-правового регулювання у сфері розвитку та безпеки транспорту; удосконалення тарифного регулювання на ринку транспортних послуг; розвиток ефективної транспортної логістики; розвиток, модернізація та покращення всіх видів транспорту та дорожнього комплексу країни; впровадження ефективних систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою під час перевезень різними видами транспорту та екологічною безпекою; - контроль та регулювання дотримання нормативно-правової бази та фінансування й інші заходи [64].

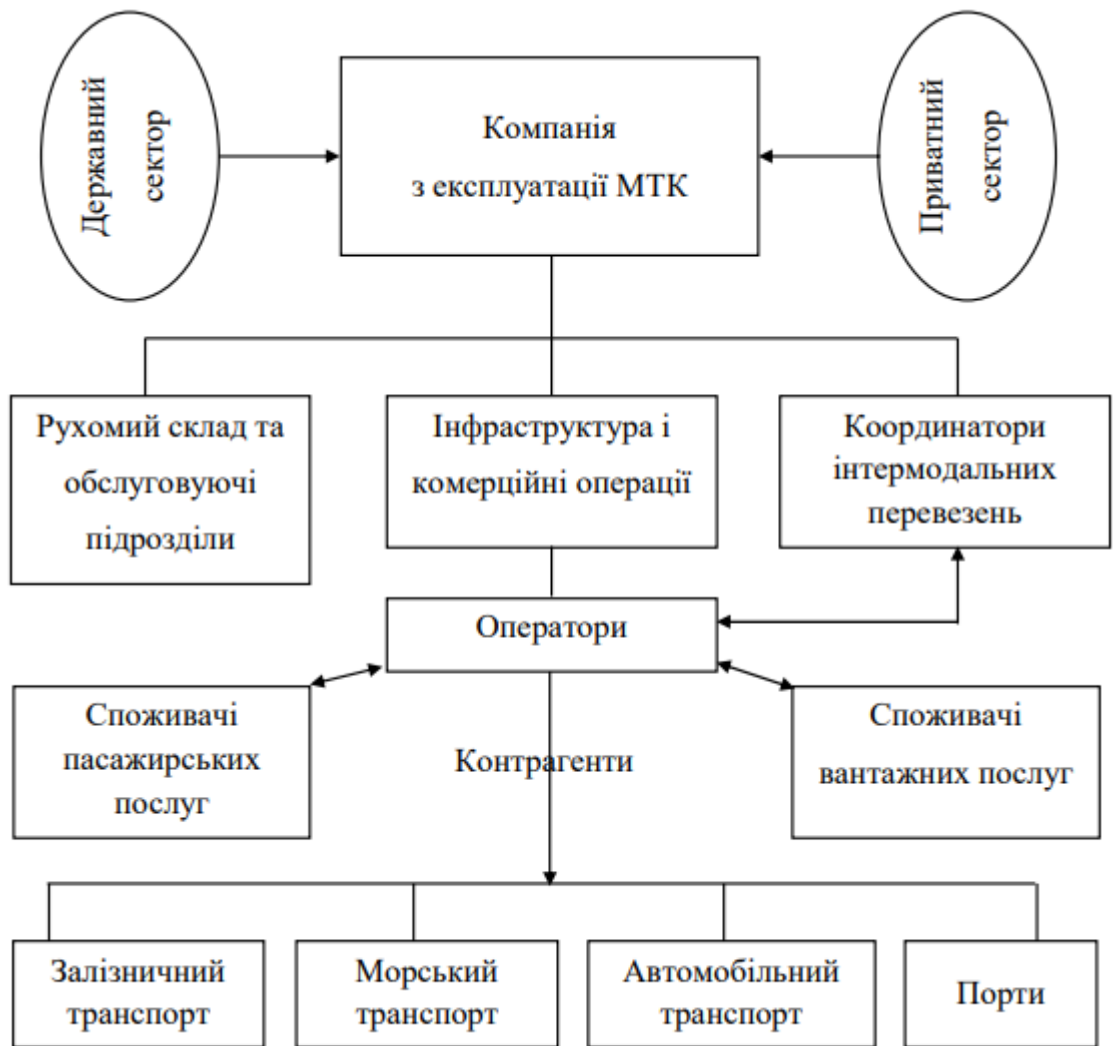


Рис. 2.3. Концептуальна схема міжнародного транспортного коридору [3].

Включення України до міжнародних транспортних систем сприятиме поліпшенню економічного, технічного, інвестиційного та експлуатаційного стану транспортної галузі. Це є необхідною умовою для успішного співробітництва з іншими країнами та вступу до міжнародної спільноти транспортних систем. Нажаль, поточний стан транспортної галузі не повністю відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [43].

Отже, для забезпечення відповідності транспортної галузі України європейським стандартам, необхідна модернізація. Ця модернізація має забезпечити виконання вимог щодо швидкості та якості перевезень вантажів, а

також забезпечити комфортне обслуговування пасажирів. Важливу роль у цьому процесі відіграють заходи, спрямовані на вирішення проблеми балансу між попитом і пропозицією транспортних послуг, посилення міжнародного співробітництва і інтеграції транспортної системи України в європейські та світові транспортні мережі, а також розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі [158].

Отже, в сучасних умовах важливою задачею для України є інтеграція національної транспортної інфраструктури в транснаціональну мережу, що дозволить отримати доступ до глобальних транспортних коридорів. Використання стратегічно вигідного геополітичного положення України сприятиме прискоренню інтеграційних процесів. Нажаль, наразі транспортна система України має недостатній рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та мультимодальних перевезень, що обмежує її конкурентоспроможність та українську продукцію на світовому транспортному ринку. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції. Українські морські порти не входять до топ-100 найбільших портів світу за обсягом обробки контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення складають менше 0,5% транспортного ринку в Україні, що відстає від держав-членів ЄС та інших розвинутих держав у 20-30 разів. Незважаючи на те, що транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), спостерігається недостатня інтеперабельність та технологічне відставання від TEN-T [40].

Для транспортної галузі це виявляється, серед іншого, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, зменшенні числа суднових заходів у її порти та нездатності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень. Це, в свою чергу, негативно впливає на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Тому дальша розбудова ефективної та конкурентоспроможної національної транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій та інтеграційних процесів має враховувати такі аспекти:

- забезпечення інтероперабельності (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, включаючи залізничну мережу зі шириною колії 1435 мм;

- участь України в масштабних міжнародних транспортних проєктах, наприклад, приєднання до морського "Блакитного поясу" навколо Європи, забезпечення нагляду за суднами та вантажами ("блакитний пояс") та створення відповідних портових потужностей ("блакитні смуги");

- включення морських портів України до списку 100 найбільших портів світу за обсягом обробки контейнерів.

- утворення міжнародних партнерств на основі державно-приватного партнерства з компаніями-операторами перевезень, які зацікавлені у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних ринкових сегментах.

- збільшення обсягу перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів, таких як країни ЄС - Китай ("Новий Шовковий шлях"), країни ЄС - Іран, Індія, країни ЄС - Туреччина та інші, з метою досягнення обсягу не менше 1 млн. TEU до 2025 року і 2 млн. TEU до 2030 року.

- впровадження гнучкої системи формування конкурентоспроможної тарифно-цінової політики, спрямованої на залучення транзитних вантажів та зниження вартості експорту-імпорту товарів.

- спрощення процедур надання міжнародного статусу регіональним аеропортам відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

- спрощення процедур під час міжнародних авіаперевезень вантажів через українські аеропорти шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу "єдиного вікна" для технологій та процедур контролю, а також розвиток державно-приватного партнерства в галузі спрощення міжнародних торговельних процедур [40].

Це сприятиме подальшій інтеграції України в глобальну економіку та приєднанню до міжнародних організацій і проєктів, а також суттєво збільшить

транзитні зовнішньоторговельні вантажопотоки. Це вимагає розвитку національної транспортної інфраструктури для відповідності її технічним, економічним та екологічним показникам економічно розвинених країн. В цьому контексті необхідно забезпечити доступність транспортної інфраструктури, створити та реконструювати транспортні комунікації для подолання технологічного відставання від передових транспортних систем, використовуючи інноваційні технології і т.д.

Виконання зобов'язань, пов'язаних з участю України в міжнародних організаціях, забезпечується центральними органами виконавчої влади, які відповідають за реалізацію державної політики у сферах транспорту та інфраструктури [18]. Крім того, Міністерство інфраструктури України, як центральний орган виконавчої влади, формує та реалізує державну політику у сфері транспорту, бере участь у міжнародному співробітництві з видами транспорту (включаючи безпеку) на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті, а також займається дорожнім господарством та цивільною авіацією [88].

Розглянемо особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в контексті міжнародного співробітництва за видами транспорту. У підгалузях транспортної галузі в умовах глобалізаційних процесів та міжнародного співробітництва необхідно надавати пріоритетність таким напрямкам [37]:

а) залізничний транспорт: реконструкція та модернізація інфраструктури ключових магістралей, зокрема міжнародних; інтеграція національної залізничної інфраструктури в міжнародну систему транспортних коридорів;

б) морський транспорт: встановлення різних типів вільних економічних зон у морських портах; розширення сфери круїзного туризму; збільшення обсягів переробки транзитних вантажів та розвиток експортних послуг флоту у портах; зростання обсягів перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів; покращення системи державної безпеки судноплавства відповідно до міжнародних стандартів. Важливо зазначити, що розвиток портового

господарства України є ключовим для її економічного та зовнішньоторговельного зростання, оскільки більше половини вантажів українського зовнішнього торгівельного обігу перевозиться водним транспортом, зокрема морським. Проте слід враховувати різні глобальні фактори, які впливають на розвиток портового господарства України, такі як:

в) річковий транспорт: збільшення обсягів перевезень експортно-імпортних вантажів; зростання туристичних перевезень на річкових суднах, зокрема іноземних туристів; розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для інтеграції внутрішніх водних шляхів України до загальноєвропейської транспортної мережі. До речі, слід враховувати, що розвиток річкового транспорту стикається з різними глобальними факторами, такими як: зростаюча конкуренція з боку зарубіжних річкових портів; вплив глобалізації економіки, яка сприяє світовій спеціалізації, співробітництву та інтеграції виробництва; збільшення обсягів споживання ресурсів; нестача інвестицій у розвиток річкової інфраструктури; високі вимоги до екологічної безпеки з метою мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище. Ці фактори впливають на розвиток річкового транспорту в Україні та потребують уваги при формуванні та реалізації державної політики у цій галузі.

г) автомобільний транспорт: річне збільшення обсягів міжнародних перевезень; річне зростання обсягів транзитних перевезень вантажів; річне збільшення доходів до державного та місцевих бюджетів завдяки зростанню міжнародних транспортних послуг і транзиту.

д) автомобільні дороги: приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність до міжнародних вимог; покращення транспортно-експлуатаційного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та ефективності перевезень, що відповідають сучасним міжнародним вимогам; збільшення обсягів будівництва автомобільних доріг, зокрема по маршрутах міжнародних транспортних коридорів.

Цільові напрями розвитку автомобільного транспорту та автомобільних доріг в Україні передбачають щорічне зростання міжнародних перевезень,

транзиту та надходжень до бюджетів, а також поліпшення технічного рівня доріг, їх безпеки та ефективності. Окрім цього, велика увага приділяється розширенню мережі автомобільних доріг, зокрема на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Згідно із Законом України "Про автомобільний транспорт" (стаття 54), центральний орган виконавчої влади - Міністерство інфраструктури України - відповідає за розробку та впровадження державної політики у сфері міжнародного співробітництва з питань автомобільного транспорту. Конкретні функції цього органу включають: організацію виконання міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; контроль за дотриманням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; розробку пропозицій щодо розвитку міжнародного співробітництва у галузі міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; участь у проведенні заходів з укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту; видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів.

Таким чином, Міністерство інфраструктури України виконує широкий спектр обов'язків, пов'язаних з реалізацією міжнародної співпраці в галузі автомобільного транспорту, включаючи контроль, розробку політики та участь у міжнародних договорах та організаціях.

В умовах глобалізаційних процесів та міжнародного співробітництва, важливим елементом міжнародного співробітництва України є національний транспортно-дорожній комплекс. Для досягнення успіху в цій галузі, пріоритетними напрямками розвитку є: розвиток міждержавних транспортних зв'язків; інтеграція транспорту України в міжнародну транспортну систему, що ґрунтується на створенні національної нормативної бази, яка відповідає міжнародним документам; використання новітньої техніки та сучасних технологій у організації перевезень; створення конкурентоспроможного ринкового середовища в галузі шляхом сприяння створенню підприємств різних

форм власності та залучення вітчизняних та зарубіжних інвесторів; впровадження міжнародних стандартів і рекомендацій у транспортно-дорожній галузі та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями; забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі; розвиток наукової бази транспортно-дорожнього комплексу в Україні та співробітництво з іноземними науково-технічними установами; впровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення витрат палива та енергії, комплексний підхід до проблеми охорони навколишнього середовища; створення інформаційних та автоматизованих систем управління; розвиток транспортних комунікацій між Європою, Україною та Азією, північчю та півднем України, а також іншими новими національними транспортними маршрутами; розширення та вдосконалення експортних транспортних послуг; розвиток туристичних послуг зі забезпеченням рівня обслуговування, що відповідає розвиненим європейським країнам.

Отже, недостатня реформованість транспортної галузі в Україні, неефективність та незначні зрушення в її інтеграції в міжнародну транспортну систему є результатом неефективності та недостатньо результативної державної політики сталого розвитку. Проблема полягає в тому, що стратегія розвитку транспортної галузі, обрана державою, та парадигма, що лежить в її основі, не повністю відповідають загально визнаним закономірностям розвитку цієї сфери. Вони мають фрагментарний характер і не супроводжуються відповідним прогнозуванням та техніко-економічним обґрунтуванням доцільності стратегічних цілей. Одним з важливих недоліків у розробці та реалізації реформ у національній транспортній галузі є відсутність сценарного підходу до розробки Стратегії розвитку, який передбачає не лише спеціальні цільові програми для досягнення загальної мети розвитку галузі, але й деталізацію механізмів та інструментів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій та зовнішніх ризиків.

Отже, раціональним підходом буде використання принципів міжнародної транспортної політики, які вже прийняті в Європейському Співтоваристві. Ці

принципи охоплюють політичні, соціальні, комерційні, тарифні, організаційні, інфраструктурні, перетин кордонів, технічні та технологічні аспекти, лібералізацію та гармонізацію ринку, екологічні вимоги та безпеку. Перехід до цих принципів має відбуватися поетапно, з урахуванням прийняття відповідного законодавства і правової бази в Україні.

Отже, дуже важливим є подальша інтеграція транспортної галузі та транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему в сучасних умовах. Це дозволить залучити додаткові обсяги перевезень та валютних надходжень, зменшити транспортні витрати, наблизитися до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, поліпшити енергетичні та екологічні показники роботи транспорту та збільшити частку експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг. Одночасно це сприятиме значному підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників, забезпечить готовність транспортної системи України до використання в інтересах підвищення обороноздатності держави.

2.2. Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України

У сучасному контексті інтеграційних процесів та глобальних трансформацій, важливими залишаються питання аналізу поточного стану транспортної галузі України. Зокрема, цікавить аналіз факторів і причин, що впливають на її функціонування в сучасних умовах. Отже, необхідним є дослідження поточного стану та основних тенденцій розвитку транспортної галузі України, визначення пріоритетних напрямків формування та реалізації державної політики у цій сфері. Враховуючи потребу у безпечному розвитку країни та суспільства в умовах війни та поствоєнного відновлення, ці аспекти стають визначальними.

На жаль, у сучасних умовах Україна стикається з кризовим рівнем розвитку транспортної галузі. Однією з основних причин цього стану є воєнний конфлікт у країні, системне недофінансування, недостатнє технічне

обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість галузі, що ставить під загрозу не лише виконання соціально-економічних функцій, але й національну безпеку України.

Отже, в сучасних умовах загальний рівень соціально-економічного розвитку країни значно знизився через російську військову агресію та глобальну пандемію. Згідно з даними Державної служби статистики, обсяг ВВП України за 2020 рік скоротився на 4%, становлячи 4194 млрд грн. Також транспортна галузь України зазнала значних економічних втрат у 2020-2021 роках через пандемію COVID-19, як свідчать докладні дані Державної служби статистики. Дійсно, в структурі ВВП України частка транспортної галузі склала 5,3%, що менше, ніж у 2019 році, коли цей показник становив 6,6% [55]. Крім того, середня кількість штатних працівників зменшилася на 2,3% за підсумками 2021 року, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків.

Варто зазначити, що у першому кварталі 2020 року великі та середні українські підприємства, включаючи транспортну галузь, зазнали чистого збитку у розмірі 4,9 млрд гривень, вперше з 2016 року, а частка збиткових підприємств зросла до 41% від загальної кількості [7]. Це стало однією з основних причин зниження інвестицій у 2020 році, оскільки 65% капітальних інвестицій фінансуються власними коштами підприємств. Крім інвестиційного фактору, в умовах коронакризи значну роль відіграє також попит, що посилює песимістичні прогнози щодо швидкого відновлення транспортної галузі України, особливо з урахуванням російської військової агресії.

У 2021 році в транспортній галузі спостерігалися позитивні моменти. Досягнута прибутковість операційної діяльності становила 3,0%, хоча цей показник все ж не є достатнім для забезпечення її розширеного відтворення. Також відбулося значне збільшення капітальних інвестицій на 29,2% у порівнянні з відповідним періодом 2020 року, що в значній мірі пов'язане з низьким порівняльним базисом через пандемію.

Транспортна галузь є однією з основних галузей економіки, яка має розвинуту мережу автомобільних доріг, розгалужену залізничну систему, морські

порти і річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних з'єднань, вантажні митні термінали тощо. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг і забезпеченні необхідних темпів соціально-економічного розвитку у всіх сферах. Згідно з статистичною інформацією, яку надає Державна служба статистики України за 2021 рік, вантажообіг підприємств транспорту становив 289,3 млрд. тонно-кілометрів (ткм), що складає 99,7% від обсягу 2020 року (рис. 2.4).

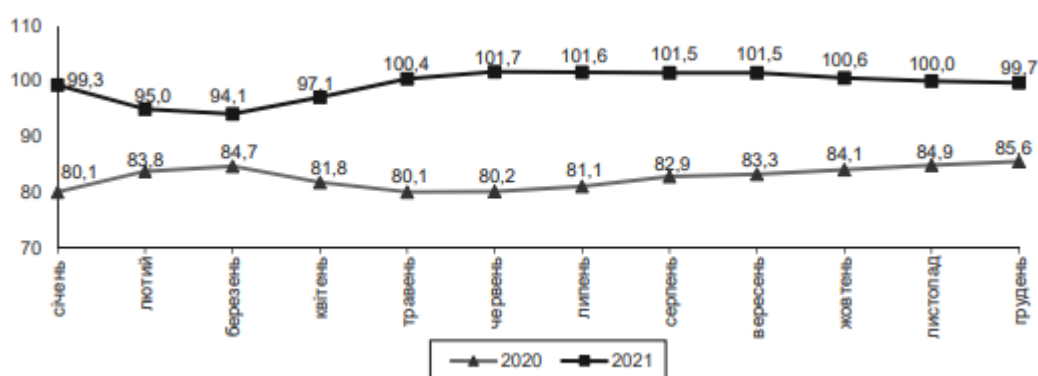


Рис. 2.4. Вантажообіг підприємств транспортної галузі України (у % до попереднього року) [55].

Обсяг вантажів, які були перевезені підприємствами транспортної галузі України, включаючи вантажі в міжнародному сполученні, з використанням власних та/або орендованих транспортних засобів, склав 619,9 млн. тон. Це становить 103,3% від обсягу перевезень у 2020 році (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Вантажні перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [239]

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2020 р.	млн. т	у % до 2020 р.
Транспорт:	289253,6	99,7	619,9	103,3
залізничний	180361,0	102,7	314,3	102,9
автомобільний	46429,8	110,5	222,6	116,2
водний	2946,0	102,4	5,3	95,2
трубопровідний	59170,5	85,4	77,6	79,6
авіаційний	346,3	109,5	81,8	92,7

У 2021 році залізничним транспортом було перевезено 314,3 млн. т. вантажів, що на 2,9% більше, ніж у 2020 році. Перевезення хімічних і мінеральних добрив збільшилося на 22,9%, цементу – на 12,3%, брухту чорних металів – на 10,4%, коксу – на 9,0%, будівельних матеріалів – на 8,7%, нафти і нафтопродуктів – на 7,6%, лісових вантажів – на 6,9%, чорних металів – на 5,9%, кам'яного вугілля – на 3,3%. Проте перевезення зерна та продуктів перемелу знизилося на 4,3%, а залізної та марганцевої руди – на 2,7%.

Незважаючи на складні часи, в 2020 році Укрзалізниця повідомила про ремонт 1,3 тис. км. колій та оновлення 1,2 тис. стрілочних переводів. Було проведено середній ремонт майже 1,2 тис. км. колій. Крім того, було капітально відремонтовано 52,2 км. головних колій, 26,7 км. станційних і спеціальних колій, а також 0,9 км. під'їзних колій. Також було проведено реконструкцію 141,5 км. головних колій. Проте обсяги цих робіт значно менші, ніж у попередньому році: у 2019 році Укрзалізниця капітально відремонтувала 131 км. головних колій (зменшення на 60%), 146,4 км. станційних і спеціальних колій. Було також проведено реконструкцію 354,2 км. головних колій. Загалом, станом на кінець 2020 року з 27,1 тис. км. головних колій 6,4 тис. км. потребують капітального ремонту, а ще 2,7 тис. км. – реконструкції [50].

У 2021 році підприємствами автомобільного транспорту (включаючи перевезення фізичними особами-підприємцями) був здійснений вантажообіг обсягом 46,4 млрд. тонно-кілометрів (ткм), що становить збільшення на 10,5% у порівнянні з 2020 роком. Крім того, було перевезено 222,6 млн. т. вантажів, що на 16,2% більше, ніж у 2020 році.

У 2021 році водним транспортом (морським та внутрішнім водним) було перевезено вантажів обсягом 5,3 млн. т., що на 4,8% менше, ніж у 2020 році. Варто зазначити, що загальний потенціал потужності вантажообробки 13 морських портів, розташованих у Чорноморському та Азовському басейнах та дельті Дунаю, перевищує 230 млн. т. на рік. Морські порти України відіграють важливу роль у забезпеченні експорту агропромислової та гірничо-металургійної продукції країни, а також імпорту ресурсів, таких як вугілля, залізородна

сировина та контейнерні вантажі. Загалом, морські порти України обробляють понад 37% загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу, у тому числі більше 57% вітчизняного експорту [36].

Проте в цілому зараз можна стверджувати про обмежену роль морського транспорту в Україні у структурі внутрішніх вантажоперевезень, а також про зменшення його значення в загальному обсязі вантажообігу. Цю тенденцію можна пояснити загальним зниженням чисельності транспортних суден українського флоту та зсувом регіонів на морські поставки з інших країн. Однак варто зазначити, що морський транспорт відіграє важливу роль у міжнародних вантажних перевезеннях (які становлять значну частку зовнішньоторговельного обороту). Тим не менш, слід відзначити, що щороку обсяг вантажообігу зменшується через низьку конкурентоспроможність та недостатню морську тоннажність українського флоту.

Загалом, в останні роки в Україні спостерігається значне зниження як обсягів транзитних вантажів у портах країни (-62% за період 2013-2019 років), так і обсягів транзитних вантажоперевезень залізницею (-55% за період 2013-2019 років). Отже, протягом останніх 30 років незалежності нашої країни не вдалося повністю реалізувати значний транзитний потенціал України. Це варто враховувати, особливо з огляду на оцінки Міжнародної торгової адміністрації, згідно з якими наразі використовується лише 25-30% транзитного потенціалу України [1].

Оскільки мова йде про пасажирські перевезення, за підсумками 2021 року пасажирообіг (сума, що отримується шляхом перемноження кількості перевезених пасажирів на відстань перевезення для кожної поїздки, вимірюється в пасажиро-кілометрах) підприємств транспортної галузі України склав 62,3 млрд. пасажиро-кілометрів, що становить 127,1% від обсягу 2020 року (рис. 2.5).

Проте таке значне зростання в першу чергу пов'язане з низьким вихідним рівнем у 2020 році, коли пасажирообіг підприємств транспортної галузі становив всього лише 49,4 млрд. пасажиро-кілометрів, або 46,1% від обсягу 2019 року [33].

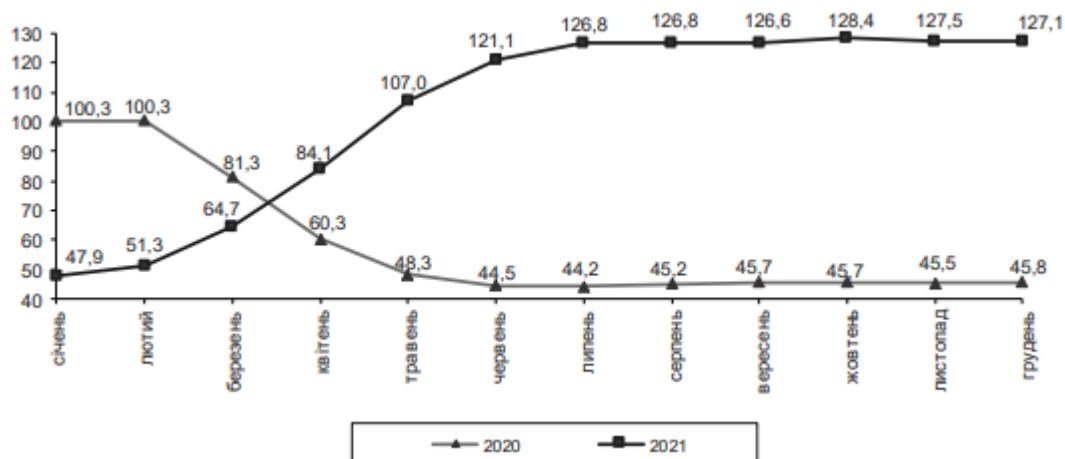


Рис. 2.5. Пасажи́рообі́г підприємств транспорту України (у % до попереднього року) [55].

Загалом, кількість перевезених пасажирів (кількість пасажирів, які перевезені транспортними засобами у всіх режимах перевезень) підприємствами транспортної галузі України у 2021 році склала 2656,9 млн. пасажирів, або 103,4% від обсягу 2020 року (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Пасажи́рські перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [55].

Вид транспорту	Пасажи́рообі́г		Перевезено пасажирів	
	млн. пас. км	у % до 2020 р.	млн.	у % до 2020 р.
Транспорт	62343,5	127,1	2656,9	103,4
залізничний	15654,3	146,4	81,3	119,0
автомобільний	18747,2	98,2	1090,9	100,6
водний	5,8	144,0	0,5	150,9
авіаційний	18410,0	182,2	9,2	191,7
Міський електротранспорт, в т.ч.	9526,2	104,3	1475,0	104,4
трамвайний	2387,4	94,0	398,0	94,1
тролейбусний	3467,2	100,4	594,4	102,7
метрополітен	3671,6	116,9	482,6	117,4

Так, перевезення пасажирів залізничним транспортом, включаючи міську електричку, зросло на 19,0% порівняно з 2020 роком.

Послугами автомобільного транспорту, враховуючи перевезення фізичними особами-підприємцями, скористалися 1090,9 млн. пасажирів, що на 0,6% більше, ніж у 2020 році.

Перевезення пасажирів водним транспортом, включаючи морський та внутрішній водний транспорт, зросло на 50,9% порівняно з 2020 роком. Однак загалом водний транспорт не займає значної частки в пасажироперевезеннях, оскільки обслуговує лише 0,1% від загальної кількості пасажирів [36].

Авіаційним транспортом перевезено 9,2 млн. пасажирів, що на 91,7% більше, ніж у 2020 році. Міським електротранспортом перевезено 1475,0 млн. пасажирів, що на 4,4% більше, ніж у 2020 році. Варто зазначити, що саме авіаційна галузь транспорту в Україні найбільше постраждала від пандемії COVID-19 у 2020-2021 роках. Внаслідок введення карантину були заборонені регулярні та нерегулярні пасажирські та вантажні перевезення авіаційним транспортом, а також були закриті кордони з більшістю країн світу. Це призвело до припинення діяльності аеропортів України, авіакомпаній та суб'єктів господарювання, що здійснюють наземне обслуговування в аеропортах [44]. Крім того, сектор авіаційних перевезень став одним з найбільше постраждалих секторів світової економіки внаслідок пандемії COVID-19. Так, глобальні обсяги пасажирських авіаперевезень зазнали значного зменшення через пандемію коронавірусу, скоротившись на 60%. За даними Міжнародної організації цивільної авіації, у 2020 році світова авіація перевезла всього 1,8 млрд. осіб, що є аналогічними показникам 2003 року. На відміну від цього, у 2019 році було перевезено понад 4,5 млрд. пас. Загальні збитки від пандемії у 2020 році оцінюються в \$370 млрд. Найбільші втрати були зафіксовані в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (\$120 млрд.), найменші - у Північній Америці (\$88 млрд.) [62].

Багато авіакомпаній були змушені звільняти своїх співробітників через пандемію. У порівнянні з 2019 роком, у 2020 році кількість польотів, забезпечених державним підприємством "Украерорух", знизилася на 57,6% (загалом було здійснено 142047 рейсів). Наприклад, через пандемію кількість

польотів Міжнародних авіаліній України (МАУ) скоротилася до 100 рейсів на тиждень (у порівнянні з 120 рейсами на день до пандемії) [62].

Як вже зазначалося, практично всі галузі економіки, включаючи транспорт, спостерігали погіршення показників діяльності. Галузь транспорту також не залишилася осторонь від негативного впливу. Додатковою негативною фактором для показників транспорту було скорочення транзиту газу, що відображалось у показниках трубопровідних магістралей. Хоча скорочення транзиту газу було викликано погодними умовами та факторами попиту на зовнішніх ринках, прямий вплив коронакризи був помітний на показниках пасажирських перевезень.

Структура вантажних перевезень зазнала змін: обсяг перевезення кам'яного вугілля зменшився в 2,5 рази з 2013 року, тоді як обсяг перевезення зерна і продуктів перемолу збільшився вдвічі. Ці зміни були спричинені, насамперед, військовими діями на сході України та покращенням урожайності зернових культур. Також проблема зносу рухомого складу залізничного транспорту є критичною, оскільки понад 90% рухомого складу зазнали зношення. Приватні підприємства намагаються вирішити цю проблему за власний рахунок, і частка приватних вантажних вагонів у 2019 році становила 58%. Приватні вагони перебувають у значно кращому стані, оскільки 41% з них були придбані у період з 2017 по 2019 роки. Однак, у підгалузі автотранспорту також існує складна фінансово-економічна ситуація.

На жаль, серйозною проблемою є поширена тінізація пасажирських перевезень. За даними Українського інституту майбутнього, приблизно 40% міжміських і міжобласних перевезень є нелегальними. У сфері вантажних перевезень ситуація є трохи кращою: обсяг вантажоперевезень автотранспортом збільшився на 30% порівняно з 2015 роком. Це зростання виникло внаслідок поступового переходу вантажного потоку зі залізничного на автомобільний транспорт. Проте це має негативний вплив на якість дорожньої інфраструктури через відсутність ефективного контролю габаритів та ваги транспортних засобів.

Розвиток автомобільного транспорту в Україні обмежується незадовільним станом дорожньої інфраструктури. Особливо проблематичним є сучасний стан магістральних доріг. Значна частина основних доріг потребує капітального ремонту, і за період з 2011 по 2016 роки їх кількість зросла більш ніж утричі. Останніми роками ситуація покращується дуже повільно. Основні дороги, які складають лише 14% від загальної протяжності доріг, мають довжину 23 572 кілометри. На жаль, понад 90% загального користування доріг перебувають у зношеному стані [9]. Незважаючи на те, що видатки з державного бюджету на ремонт та будівництво доріг зросли більш ніж удвічі за період з 2013 по 2019 роки, і у 2020 році було виділено майже 130 мільярдів гривень на будівництво доріг (рис. 2.6), приблизно 90% доріг в Україні все ще знаходяться у зношеному стані.



Рис. 2.6. Видатки Укравтодору на дорожні роботи та показник якості дорожньої інфраструктури [27].

Якість дорожньої інфраструктури залишається низькою, і Україна займає 119-е місце в Індексі якості дорожньої інфраструктури серед 141 країни. (рис. 2.7).

Не лише дорожня, але й мостова інфраструктура потребує модернізації. За даними Укравтодору, лише 2% з 5631 мосту, які були об'єктом дослідження (що становить 35% загальної кількості мостів, переважно державних), перебувають у справному стані. Кількість непрацездатних мостів зросла вдвічі з 2015 року і становить 2,7%. Крім того, 64% мостів не відповідають сучасним стандартам щодо габаритів та вантажопідйомності.

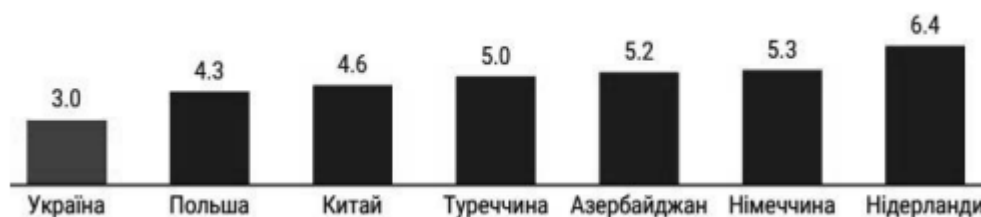


Рис. 2.7. Індекс якості дорожньої інфраструктури, 2020 [27].

Фінансово-економічні процеси в авіаційній галузі є досить суперечливими. Історично спостерігався тренд зростання обсягів повітряного руху з 2000 року, з виключенням тимчасових спадів у 2009-2010 та 2014-2016 роках внаслідок економічної кризи та російської агресії проти України. Зокрема, міжнародні авіап перевезення в Україні швидко розвивалися у 2016-2019 роках, показавши рекордне зростання пасажиропотоку на 94%. Проте, на жаль, потенціал внутрішнього авіасполучення залишається невикористаним. У 2019 році, частка внутрішніх рейсів становила 9,2% від загальної кількості польотів і 10,6% від загальної кількості пасажирів. За останні п'ять років пасажиропотік українських аеропортів майже подвоївся (не враховуючи аеропорти "Донецьк" і "Сімферополь"). Проте, пандемія коронавірусу негативно позначилася на відновленні авіаційного транспорту. Протягом перших дев'яти місяців 2020 року українські аеропорти прийняли на 62,9% менше пасажирів порівняно з аналогічним періодом 2019 року. Більшість польотів у повітряному просторі України були транзитними, і станом на 2013 рік їх частка становила 66%. Транзитні перевезення забезпечували фінансування модернізації та експлуатації аеронавігаційної системи України, оскільки до 50% доходів Укрероруху надходили саме з транзитних перевезень.

Криза у 2013-2016 роках призвела до значного зменшення транзитних рейсів. Бойові дії на сході України, окупація Криму, заборона транзитних польотів для російських авіакомпаній та припинення авіасполучення з Росією призвели до зменшення транзиту на три чверті протягом 2013-2016 років. Обсяг транзитних рейсів у 2019 році склав 40% від попереднього рівня до кризи (рис. 2.8).



Рис. 2.8. Динаміка транзитних авіаційних рейсів в Україні [27].

Розвиток внутрішніх та транзитних авіаперевезень обмежується через погіршення стану та застарілість авіаційної інфраструктури в аеропортах. Аеродромна інфраструктура перебуває у критичному стані, згідно з експертними оцінками, 95% аеропортів мають ступінь зносу на рівні 95%. Якість авіаційної інфраструктури є недостатньою порівняно з іншими країнами. У 2019 році Україна посіла 103-є місце у світовому рейтингу Індексу авіаційної інфраструктури серед 141 країни (рис. 2.9).

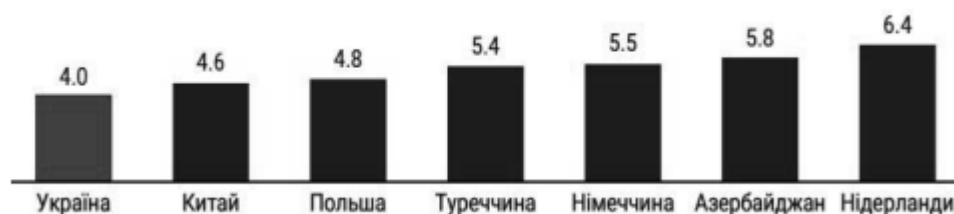


Рис. 2.9. Індекс якості авіаційної інфраструктури, 2019 р. [27].

Україна відстає за якістю своєї авіаційної інфраструктури (індекс - 4,0) в порівнянні з країнами, такими як Нідерланди (6,4), Азербайджан (5,8), Німеччина (5,5), Туреччина (5,4), Польща (4,8) і Китай (4,6).

Найбільш проблематичною галуззю в транспортному секторі України є морський транспорт та портова інфраструктура, оскільки обсяги вантажоперевезень та перевалки у морських портах значно скоротилися за вказаний період (рис. 2.10).

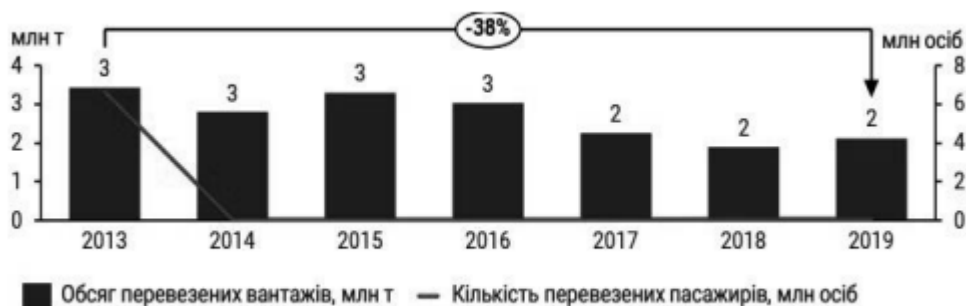


Рис. 2.10. Динаміка пасажирських та вантажних перевезень морським транспортом в Україні [27].

На протязі періоду з 2013 по 2019 роки обсяги вантажів, перевезених морським транспортом, скоротилися на 38%, а обсяги перевалки вантажів у морських портах України зменшилися на 10% за період з 2013 по 2018 роки (зокрема через збройну російську агресію проти України). Однак, у 2019 році був зафіксований рекордний обсяг перевалки вантажів за останні 10 років, що становив 160 млн. т. Ситуація з пасажирськими перевезеннями є ще гіршою, оскільки після окупації Криму Росією практично припинилися: у 2019 році перевезено лише 79,4 тис. пас., порівняно з більш ніж 6,6 млн. осіб у 2013 році.

В умовах російської військової агресії ситуація з перевалкою вантажів стала катастрофічною, оскільки Україна може забезпечити лише 10% від товарообігу, який у мирний час здійснюється у всіх українських морських торговельних портах (функціонують тільки дунайські порти). Хоча було прийнято заходи для збільшення обсягів переробки вантажів в дунайських портах (у лютому-квітні 2022 року переробка зросла майже в 4 рази), цього недостатньо, оскільки разом з західними кордонами, де відбувається експорт-імпорт за допомогою залізничного та автомобільного транспорту, Україна може прийняти лише 35% від експорту-імпорту порівняно з довоєнним рівнем.

Варто зазначити, що українська економіка втрачає приблизно 170 мільйонів доларів щодня через блокаду морських портів російськими військами. Згідно з прогнозом інвестиційної компанії Dragon Capital в квітні 2022 року, якщо

Чорне море залишиться закритим, річне зниження ВВП України складатиме 25%, а якщо порти запрацюють - на 22%.

Проте віце-президент Київської школи економіки, О. Нів'євський, вважає, що роль портів є недооціненою в даному контексті, де оцінюється лише на 3% ВВП. За його думкою, це може бути правдою в нормальних умовах, коли додана вартість, створювана портами (включаючи вартість праці, капіталу та прибутків), дійсно становить 3% ВВП. Але коли порти не працюють, всі галузі, які сильно залежать від морського транспорту та портів, стають їх заручниками. Перш за все, це стосується аграрного сектору та гірничо-металургійного комплексу, оскільки практично немає альтернативи морському транспорту для цих галузей. Тому, за його розрахунками, роль портів для агросектору України можна оцінити від 20% до 22% ВВП, оскільки залежність тут не лінійна, і роль портів та морського транспорту значно перевищує 3%.

Слід відмітити, що до початку війни Україна експортувала понад 70% всіх вантажів через морські порти, що становило загальну суму приблизно 47 мільярдів доларів.

Одним із серйозних проблем, які потребують розв'язання, є неефективне управління портовою інфраструктурою. Протягом 2015-2019 років Адміністрація морських портів України (АМПУ) показувала високу рентабельність і прибутковість - чистий прибуток становив від 1,5 до 3,9 мільярдів гривень. Однак, замість інвестування в інфраструктуру, більша частина доходів АМПУ була спрямована до державного бюджету у формі зборів, податків та дивідендів. Протягом останніх 5 років річні виплати на користь держави перевищували обсяг капітальних інвестицій в 3,5 рази. Це призводить до систематичного невиконання планів капітальних інвестицій у морських портах (у 2019 році невиконання становило 50%), що, в свою чергу, призводить до невідповідності їх технічного рівня сучасним вимогам надання послуг.

Слід відмітити, що процес формування портових зборів в Україні є неефективним і непрозорим. У порівнянні з іншими портами регіону Чорного моря та світовими аналогами, українські порти є одними з найвищих за вартістю.

Законодавчо не встановлені конкретні цілі портових зборів в Україні, і їх неконтрольоване використання спричиняє штучне завищення, що гальмує розвиток портової інфраструктури.

У результаті, керівники компаній та експерти оцінюють портову інфраструктуру України як середню. Україна отримала 3,9 бали з можливих 7 за якістю портової інфраструктури (рис. 2.11).

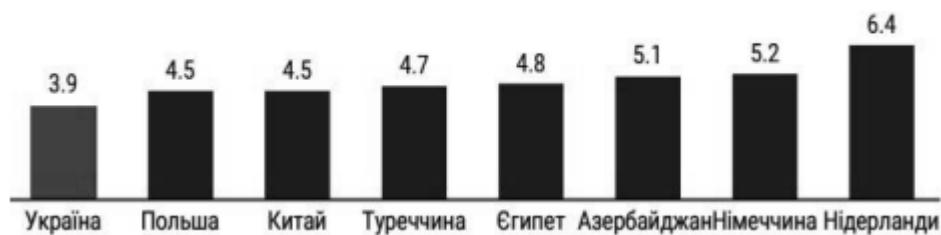


Рис. 2.11. Індекс якості портової інфраструктури, 2020 р. [27].

Світовий економічний форум відзначає, що бали безпосередніх конкурентів України в цьому рейтингу значно перевищують її показники. Наприклад, за якістю портової інфраструктури Україна поступається таким країнам, як Нідерланди (6,4), Німеччина (5,2), Азербайджан (5,1), Єгипет (4,8), Туреччина (4,7), Польща (4,5) і Китай (4,5). У середньому Європейському Союзі показник якості портової інфраструктури склав 4,8 бали.

Одним з ключових напрямів поліпшення кризової ситуації з морськими перевезеннями в Україні є відновлення річкових перевезень, що уповільнюється застарілою інфраструктурою та недостатнім фінансуванням.

Потенціал річкових вантажоперевезень в Україні залишається незадіяним: відповідно до Державної служби статистики, у 1991 році обсяг транспортування вантажів річками України становив понад 60 млн. т. Проте у 2019 році цей обсяг склав лише 18,2 млн. т. В останні роки спостерігається поступове відновлення річкових перевезень: вантажоперевезення по Дніпру зросли на 83,4% з 2016 по 2019 рік і досягли 11,79 млн. т. у 2019 році (рис. 2.12).

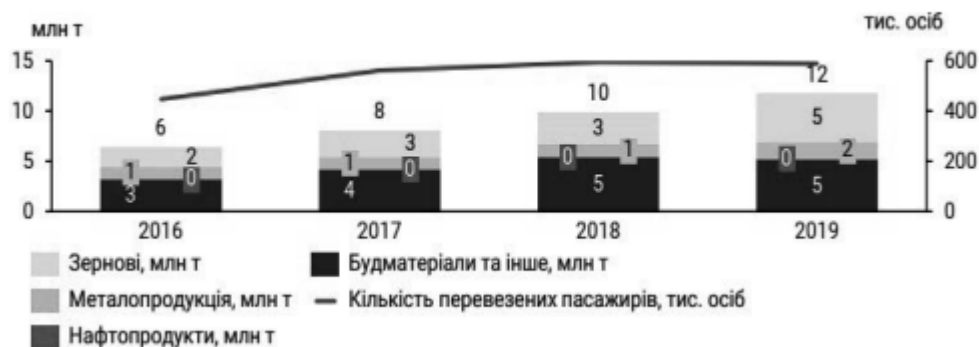


Рис. 2.12. Вантажні та пасажирські перевезення по Дніпру [27].

Зокрема, обсяг перевезень зернових збільшився в 2,4 рази з 2016 року. Проте перевезення нафтопродуктів зменшилися майже на 12%. Також активність пасажирських перевезень річковим транспортом залишається низькою. У 1990 році внутрішніми водними шляхами було перевезено майже 19,1 млн. пасажирів, тоді як у 2019 році цей показник становив менше 600 тис. осіб. Зараз річковий транспорт в основному використовується для досягнення дачних ділянок (так звана "дачна навігація"). На жаль, річкова інфраструктура застаріла і потребує невідкладних поточних і капітальних ремонтів, модернізації або заміни. Зокрема, технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного рівня, оскільки тривалий час не проводилися капітальні ремонти. Кошти, виділені державою з 2017 року на капітальний ремонт шлюзів, не були повністю використані.

Наприклад, у 2019 році було виконано робіт на суму лише 22,7 млн грн з 124,3 млн грн, які були виділені (81,7% коштів залишилось невикористаними). Крім того, більшість ремонтних робіт не виконується вчасно.

Ще однією значною проблемою є скорочення річкових судноплавних шляхів. Експлуатаційна довжина таких шляхів зменшилася більш ніж вдвічі з 1990 року (з приблизно 4 тис. км до 1,9 тис. км у 2018 році). Крім цього, лише 57% протяжності внутрішніх водних шляхів України мають гарантовані глибини, що не відповідає вимогам безпечного судноплавства [27].

Отже, незважаючи на пріоритетність транспортної галузі, визнану як сферу, що повинна отримувати підтримку та розвиватися на державному рівні,

існують численні проблеми та суперечності, що гальмують її розвиток у сучасних умовах.

Тому необхідне всебічне оновлення транспортної інфраструктури, створення вільних конкурентних умов для подальшого розвитку галузі, а також ефективний розвиток і координація різних видів транспорту. Це потребує формування та реалізації ефективної й результативної державної політики, яка забезпечить інституційну основу для розвитку та функціонального зростання транспортної галузі України.

2.3. Перспективи розвитку транспортної галузі України

Важливо підвищувати ефективність та якість надання транспортних послуг, що сприятиме покращенню конкурентоспроможності галузі, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього ринку, торгівлі, туризму та іншим сферам.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року описані основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі країни в середньостроковій перспективі. В цьому стратегічному документі висуваються пріоритетні напрями, за якими мають бути реалізовані стратегічні цілі:

1. Впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі.
2. Забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі.
3. Забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу.
4. Підвищення рівня безпеки на транспорті.
5. Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні [174].

Ці пріоритети визначаються для забезпечення розвитку транспортної галузі в Україні та досягнення встановлених стратегічних цілей у період до 2030

року. Для досягнення сталого розвитку транспортної галузі України в довгостроковій перспективі необхідно вжити наступні заходи:

1. Створити законодавчо визначені умови, які сприяють залученню інвестицій, включаючи зарубіжні, до транспортно-інфраструктурних проєктів.

2. Підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом створення конкурентного середовища, що сприятиме розвитку.

3. Створити умови для подальшої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу в глобальний транспортний ринок.

4. Забезпечити погоджений розвиток всіх секторів та сфер транспортної галузі.

5. Удосконалити нормативно-правове регулювання з метою забезпечення рівних і сприятливих умов для всіх учасників транспортно-логістичного ринку.

6. Здійснити будівництво та модернізацію транспортної, складської інфраструктури, а також вантажних терміналів, шляхом створення сприятливих правових, організаційних і фінансово-економічних умов.

Ці заходи спрямовані на забезпечення стійкого розвитку транспортної галузі та відповідність міжнародним стандартам у майбутньому.

Отже, державна політика повинна забезпечити прискорені темпи розвитку транспортної галузі з метою сталого зростання валового внутрішнього продукту країни та активної її інтеграції у міжнародний транспортний ринок з урахуванням економічних, соціальних та екологічних аспектів. Для підвищення ефективності транспортної галузі в країні необхідно реалізувати програму комплексного оновлення та модернізації транспортної системи, яка передбачатиме реалізацію заходів з нормативно-правового регулювання, створення сприятливого інвестиційного клімату та встановлення конкурентного середовища.

Для подальшого сталого розвитку України в сучасних умовах надзвичайно важливо підвищити роль транспортної галузі, яка є необхідною для забезпечення рівня життя суспільства, соціально-економічного розвитку держави, національної безпеки та міжнародного співробітництва. Зараз

транспортна галузь України відповідає лише базовим потребам економіки та населення щодо перевезень, що є недостатнім. Рівень безпеки, енергоефективності, якість перевезень пасажирів та вантажів, а також екологічні аспекти потребують покращення, оскільки вони не відповідають сучасним вимогам.

Отже, аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України свідчить про наявність негативних тенденцій і неспіввідношення з пріоритетами сталого розвитку країни, викладеними у стратегічних документах, що були прийняті на державному рівні. Це вимагає оцінки результативності та ефективності державної політики розвитку транспортної галузі України. Тому, лише систематична політика держави, спрямована на підтримку Європейського та Євроатлантичного шляху, розбудову відносин з новими азійськими та близькосхідними партнерами, створення сприятливої бізнес-середовища, розвиток підприємництва та підтримка експорту, залучення інвестицій, розширення внутрішнього споживання та інші заходи, сприятимуть посиленню позиції України як регіонального актора, допоможуть заборонити російську збройну агресію та стануть мотором економічного зростання та підвищення рівня життя населення, включаючи розвиток транспортної галузі України.

Тому, ряд подій, які відбулися у світі протягом 2020-2022 років, мали прямий вплив на глобальне економічне оточення, включаючи транспортну галузь, як у короткостроковій, так і у довгостроковій перспективі. Ці події включають: зменшення інвестицій свідчить про те, що у майбутньому конкуренція за капітал у країнах, що розвиваються, буде швидко зростати, оскільки пропозиція значно скоротиться; вплив коронавірусу на цикли виробництва багатьох компаній змусив підприємства переглянути свої ланцюги поставок, щоб зменшити залежність від постачальників; коронавірус став каталізатором структурних змін, що відбулися одночасно в політичній, економічній, соціальній і технологічній сферах; російська військова агресія проти України також вплинула на глобальне економічне середовище та транспортну галузь.

Серед сучасних викликів та загроз для України очевидно є події, які відбулися в країні протягом останніх років, починаючи з анексії Криму Росією та тимчасової окупації окремих районів Донецької і Луганської областей, пандемії коронавірусу, а також російського військового вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року. Ці події зумовлюють необхідність перегляду ролі та місця транспортної галузі на законодавчому рівні у забезпеченні національної безпеки.

Україна, нарівні з багатьма іншими країнами, прийняла зобов'язання щодо реалізації Глобальних Цілей сталого розвитку, враховуючи свої національні особливості, можливості, рівень розвитку та національні стратегії, концепції і пріоритети. Тому, з метою сприяння проголошеним Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 25 вересня 2015 року резолюціями про Глобальні Цілі сталого розвитку до 2030 року та забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства та держави з метою покращення рівня та якості життя населення, було видано Указ Президента України №722/2019 "Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року".

Успішне досягнення конкретних Цілей сталого розвитку України до 2030 року прямо залежить від ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі, зокрема: забезпечення доступності і сталого управління водними ресурсами й санітарією; сприяння послідовному, всеосяжному та сталому економічному зростанню, повній та продуктивній зайнятості та достойній праці для всіх; забезпечення відкритості, безпеки, життєздатності та екологічної стійкості населених пунктів; прийняття невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками.

Ці аспекти є ключовими для досягнення сталого розвитку України і вимагають відповідних державних заходів та стратегічного планування у сфері транспорту. [60] Цільові орієнтири, визначені в Цілях сталого розвитку України до 2030 року, повинні бути враховані при розробці всіх прогнозних і програмних документів, нормативно-правових актів та проєктів, що стосуються транспортної галузі. Це необхідно для забезпечення балансу між економічним, соціальним та

екологічним аспектами сталого розвитку України, зокрема в транспортній сфері. Врахування цих Цілей має велике значення, оскільки належне забезпечення транспортного сполучення та надання якісних та доступних транспортних послуг є важливими для сталого розвитку України. Нехтування цими аспектами в сучасних умовах ставить під загрозу не лише економічне зростання і соціальний добробут, але й національну безпеку країни. Тому, включення цих питань у всі аспекти планування і регулювання транспортної галузі є невідкладним завданням для досягнення сталого розвитку України.

Слід відмітити, що транспортна галузь відіграє важливу роль у стимулюванні прогресивних змін в економіці України і відображає ефективність та результативність державної політики щодо її розвитку та загальної національної економіки. Транспортно-дорожній комплекс України є стратегічною складовою розвитку економіки і має великий потенціал для зростання. Країна розташована на перехресті транспортних маршрутів між західною Європою та східною Азією, що сприяє розвитку розгалуженої мережі транспортних шляхів і наявності сучасного транспортного рухомого складу всіх видів. Україна має високий показник транзитивності (транспортної привабливості), що відображає потенціал транспортної галузі, але для його реалізації необхідні стратегічні реформи у цій галузі. [40].

З метою дальшого перетворення та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі України, Міністерством інфраструктури було розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Цей комплексний програмний документ встановлює мету та завдання для розвитку транспортної галузі та враховує її інтеграцію з європейською транспортною системою.

Стратегія встановлює основні напрями комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, а також основні шляхи розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Головними пріоритетами розвитку транспортної галузі до 2030 року є:

- створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, що передбачає зміцнення інституційної спроможності виконавчих органів влади у сфері транспорту та розвиток транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;

- промоція інноваційного розвитку транспортної галузі та реалізація глобальних інвестиційних проектів, спрямованих на суттєву модернізацію наявних та будівництво нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Це дозволить задовольняти потреби у якісних транспортних послугах, враховуючи ресурсні та екологічні обмеження, та зменшувати транспортні витрати вартості продукції;

- створення безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, що передбачає покращення державного управління в галузі безпеки на транспорті відповідно до міжнародних стандартів, а також зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, які безпосередньо або опосередковано регулюють ринок транспортних послуг і здійснюють державний нагляд за безпекою на транспорті;

- забезпечення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції, що передбачає заходи з розвитку пасажирських перевезень між регіонами країни та розширення мережі міського транспорту з метою забезпечення мобільності та ефективного функціонування сучасного пасажирського транспорту. Також включає здійснення ефективного державного контролю за якістю надання пасажирських транспортних послуг.

Впровадження транспортної стратегії сприятиме значному покращенню продуктивності транспортної системи в цілому, сприяючи сталому розвитку економіки та підвищенню життєвого рівня громадян України. Завдяки стратегії буде забезпечено зростання ефективності внутрішніх вантажних перевезень шляхом поліпшення відповідної інфраструктури та інтеграції її з міжнародною і Транс'європейською транспортною мережею. Це буде досягнуто шляхом створення мережі маршрутів для регулярних контейнерних / мультимодальних вантажних поїздів, які будуть синхронізовані з маршрутами поїздів

Європейського Союзу. Крім того, застосування вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS сприятиме покращенню ефективності використання повітряного простору України.

Крім того, плани, що визначені в стратегії, передбачають, що Україна до 2025 року займе місце у топ-50, а до 2030 року - у топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності, що вимірюється Світовим банком. Крім того, згідно зі стратегією, передбачається збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів, зокрема шляхом п'ятикратного зростання перевезень внутрішніми водними шляхами, а також включення України до топ-100 найбільших портів світу за обсягами обробки контейнерів. Збільшення обсягів інвестицій у розвиток транспортної галузі забезпечить оновлення не менше, ніж 90% основних активів до 2030 року. Крім того, до 2030 року реалізація цілей стратегії передбачає досягнення рівня локалізації виробництва інноваційного транспортного спорядження на українських підприємствах на рівні не менше ніж 80%. Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі на період до 2030 року має на увазі наступні досягнення: збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям до 70% від загальної кількості, забезпечення регулярного автобусного сполучення для 90% сіл та селищ, підвищення використання електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75%, а також збільшення використання альтернативних видів палива та електроенергії.

Отже, реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі на період до 2030 року має на меті створення конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та формування ефективної національної транспортної системи. Ця система буде забезпечувати належну якість та безпеку перевезень, зменшувати негативний вплив на довкілля, а також підвищувати конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг. Крім того, це сприятиме реалізації транзитного потенціалу України.

Вимоги глобалізації світової економіки ставлять перед нашою країною нові завдання, які вимагають вищого рівня виконання. Значущість ефективного

використання транспорту в міжнародних зв'язках стає все більш вагомим. Зростання торговельних обсягів з іншими країнами підвищує роль морського транспорту. Портовий комплекс України має вирішальне значення для розвитку національної економіки та задоволення її потреб. Оскільки вимоги зростають, морські порти України повинні відповідати всім стандартам та надавати конкурентоспроможну портову інфраструктуру на міжнародному рівні.

У зв'язку з усім вищезазначеним, необхідно прийняти на державному рівні Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року. Основною метою цієї стратегії є визначення концептуальних принципів формування державної політики щодо планування та розвитку портової галузі. Головні завдання стратегії полягають у поліпшенні обслуговування, створенні умов для залучення приватних інвестицій та підвищенні ефективності використання наявних морських портових потужностей. Крім того, важливими аспектами є гармонізація розвитку припортової інфраструктури, збільшення пропускної здатності морських портів, підвищення рівня їх участі в міжнародних ланцюгах постачання, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів і запобігання забрудненню навколишнього середовища суб'єктами господарювання та суднами. Крім того, важливо виконувати вимоги щодо використання та охорони водних об'єктів в межах території та акваторії морського порту згідно з міжнародними стандартами.

Для досягнення даної мети, викладеної у Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, необхідно втілити стратегічні цілі через такі напрями: оптимізацію системи управління портовою галуззю, збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей, та покращення сервісу в морських портах України [36].

Транспортна стратегія розвитку морських портів до 2038 року передбачає зростання обсягу вантажообігу вітчизняних морських портів на 1,5 рази та залучення приватного капіталу до 50 млрд.грн. Ці значення є основними показниками, на основі яких встановлюються цільові індикатори для досягнення поставлених завдань. Основною стратегічною метою розвитку транспортної

галузі в сучасних умовах є задоволення потреб української економіки шляхом розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури. Для досягнення цієї мети передбачається реалізація відповідних стратегічних цілей в різних напрямках, а саме:

У сфері наземного транспорту: відновлення та реконструкція 10 000 км. доріг до 2030 року; зменшення кількості магістральних залізничних шляхів з простроченими строками капітальних ремонтів до нуля; зниження ступеня зносу локомотивів до 45%; будівництво нових цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції.

У сфері водного транспорту: підвищення мінімального рівня ефективності в портах до 70% шляхом збільшення обсягу переробки до 200 млн.т. на рік; збільшення обсягу вантажних перевезень річкою до 20 млн.т. до 2025 року; забезпечення зростання кількості глибоководних (від 19 метрів) морських причалів в Україні до мінімуму 5.

У сфері повітряного транспорту: збільшення загального обсягу пасажиропотоку українських аеропортів до понад 70 млн.пас. на рік; збільшення кількості транзитних авіаційних рейсів.

Також необхідно реалізувати експортний та транзитний потенціал України шляхом: забезпечення включення України до TEN-T, карти вантажопотоків Європа - Середня Азія - Китай, TRACECA, а також розвиток частини Балтійсько-Чорноморського коридору на території України, зокрема річок Дніпро і Прип'ять; збільшення обсягу контейнерних перевезень до 2 млн.т..

Для досягнення вищезазначеної стратегічної мети - забезпечення потреб української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури - необхідно здійснити наступні пріоритетні заходи тактичного характеру за відповідними напрямками:

У сфері наземного транспорту: оновлення транспортної стратегії; модернізація залізничної інфраструктури; розвиток високошвидкісного пасажирського залізничного транспорту; модернізація і розвиток дорожньої інфраструктури, включаючи будівництво бетонних доріг.

У сфері водного транспорту: розробка стратегії внутрішнього водного транспорту та оновлення стратегії морського транспорту; модернізація портової інфраструктури, включаючи державно-приватне партнерство; вирішення проблеми вузьких місць на припортових залізничних ділянках; відновлення та розвиток річкової інфраструктури і забезпечення належних параметрів суднового руху на водно-шляхових сполученнях; створення сприятливих умов для будівництва транспортно-логістичних комплексів на річках країни.

У сфері повітряного транспорту: розробка стратегії розвитку внутрішніх авіап перевезень; модернізація і будівництво нових регіональних аеропортів, включаючи державно-приватне партнерство; створення мультимодальних логістичних центрів у Києві, Харкові, Одесі, Дніпрі та Львові; стимулювання транзитних рейсів в українському повітряному просторі після повного відновлення контролю над територіями, які тимчасово окуповані Росією.

Для досягнення експортного та транзитного потенціалу України необхідно вжити наступні заходи: створення сприятливих умов для розвитку мультимодальних перевезень; створення передумов для інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів; розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема створення системи логістичних хабів; забезпечення конкурентоспроможної вартості транзитних перевезень залізницею. Отже, реалізація цих заходів державної політики у галузі транспорту дозволить Україні стати розвинутим логістичним та виробничим центром, що задовольняє потреби економіки і реалізовує експортний та транзитний потенціал країни.

Отже, на основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що останні події в Україні та світі вимагають концептуального перегляду існуючої державної політики щодо ролі транспортної галузі України в контексті національної безпеки. Також потрібно визнати, що транспортна галузь та її підгалузі виступають суб'єктами забезпечення національної безпеки. Ці фактори повинні бути враховані при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України з огляду на існуючі загрози та виклики сьогодення.

Висновок до другого розділу

У сучасних умовах транспортна галузь не відповідає потребам населення та економіки у якості перевезень, хоча задовольняє їх обсягово. Це свідчить про неефективність та недостатню результативність державної політики у цій галузі. Наприклад, в 2021 році транспортна галузь України складала лише 5,3% валової доданої вартості структури ВВП (у порівнянні з 6,6% в 2019 році), кількість штатних працівників зменшилася на 2,3% за рік, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків. Останні тенденції розвитку транспортної галузі в Україні є протирічними і пов'язані зі стабільністю обсягів перевезень пасажирів та вантажів, зниженням рентабельності, зменшенням фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, зниженням інвестицій та інноваційної активності, збільшенням заборгованості перед бюджетом та кредиторами, дефіцитом власних обігових коштів та великими викидами вуглецю. До проблем і протиріч, пов'язаних з формуванням та реалізацією державної політики розвитку транспортної галузі України можна віднести: недосконале нормативно-правове забезпечення транспортної галузі, яке не відповідає передовим зарубіжним практикам; використання адміністративно-командних методів управління, що обмежує ефективність галузі; відсутність стимулів у законодавстві для залучення інновацій та інвестицій у транспортну галузь, як з боку внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів; недостатній прогрес у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі "Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги"; недостатній рівень міжнародного співробітництва України в транспортній галузі.

ВИСНОВКИ

Важливість і актуальність розвитку транспортної галузі пояснюється її особливим значенням для сталого розвитку України, поліпшення якості життя населення і забезпечення національної безпеки. Залежність транспорту впливає на всі аспекти національної безпеки, такі як зовнішньоекономічна, внутрішньополітична, економічна, продовольча, екологічна, антитерористична, інформаційна, науково-технічна та інші. Тому події, які відбулися в Україні та світі протягом останніх років, такі як пандемія COVID-19 і російська військова агресія проти України, вимагають перегляду чинного законодавства щодо ролі транспортної галузі у забезпеченні національної безпеки і визнання відповідних підгалузей як суб'єктів забезпечення національної безпеки. Це потрібно враховувати при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України в контексті існуючих загроз та викликів сучасності.

У зарубіжних країнах постійно відбуваються активні державно-управлінські реформи у транспортній галузі, а держава виступає активним учасником впровадження стратегічних змін, надаючи значну підтримку галузі під час її трансформації. Одним з ключових аспектів у формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі у провідних країнах світу є створення та належне функціонування національної транспортної моделі, яка є основним інструментом цифрового прогнозування та планування транспортних процесів. Крім цього, різні країни світу впроваджують інтелектуальні транспортні системи та їх елементи, інтегруючи сучасні інформаційні та комунікаційні технології з транспортною інфраструктурою, засобами транспорту та користувачами з метою підвищення безпеки та ефективності транспортних процесів. В цілому, розвинуті країни реалізують спільну державну політику, яка об'єднує зусилля держави та інших суб'єктів (бізнесу всіх рівнів, громад, населення тощо) для досягнення загальнонаціональних цілей у транспортній галузі, а саме держава виконує стратегічно-інноваційну функцію, підтримуючи

базові технологічні та економічні інновації і надаючи імпульс розвитку транспортної галузі. Широке використання державно-приватного партнерства, особливо в сфері екологізації транспорту, є також важливим напрямком формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі за кордоном.

У сучасних умовах трансформації транспортної галузі спостерігаються основні світові тенденції, такі як глобалізація трансконтинентальних авіап перевезень, використання альтернативних видів палива, широке застосування контейнеризації для перевезень, зменшення автомобілізації в містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту, а також тенденція до "озеленення" (greening) транспорту.

У сучасних умовах транспортна галузь не відповідає потребам населення та економіки у якості перевезень, хоча задовольняє їх обсягово. Це свідчить про неефективність та недостатню результативність державної політики у цій галузі. Наприклад, в 2021 році транспортна галузь України складала лише 5,3% валової доданої вартості структури ВВП (у порівнянні з 6,6% в 2019 році), кількість штатних працівників зменшилася на 2,3% за рік, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків. Зробимо висновок, що останні тенденції розвитку транспортної галузі в Україні є протирічними і пов'язані зі стабільністю обсягів перевезень пасажирів та вантажів, зниженням рентабельності, зменшенням фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, зниженням інвестицій та інноваційної активності, збільшенням заборгованості перед бюджетом та кредиторами, дефіцитом власних обігових коштів та великими викидами вуглецю. Отже, державна політика розвитку транспортної галузі України потребує значного покращення її ефективності та результативності.

До проблем і протиріч, пов'язаних з формуванням та реалізацією державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах, можна віднести такі аспекти: недосконале нормативно-правове забезпечення транспортної галузі, яке не відповідає передовим зарубіжним практикам;

використання адміністративно-командних методів управління, що обмежує ефективність галузі; відсутність стимулів у законодавстві для залучення інновацій та інвестицій у транспортну галузь, як з боку внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів; недостатній прогрес у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі "Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги"; недостатній рівень міжнародного співробітництва України в транспортній галузі. Всі ці фактори підкреслюють необхідність удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Важною складовою стратегії подальшої модернізації та сталого розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах є активне залучення до міжнародного співробітництва та подальша інтеграція транспортної галузі та транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему. Це має на меті отримання додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, зниження транспортних витрат, відповідність міжнародним стандартам перевезень пасажирів та вантажів, поліпшення енергетичних та екологічних показників роботи транспорту, а також збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг. Це досягається шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, забезпечення оперативної готовності транспортної системи України для використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Тому, активне міжнародне співробітництво у транспортній галузі та його адаптація до європейського законодавства в контексті європейської інтеграції України сприятимуть перетворенню транспортної галузі в одну з основних галузей економіки. Це забезпечить стабільне та ефективне функціонування галузі, що сприятиме збільшенню необхідних надходжень до Державного та місцевих бюджетів України, підвищенню рівня життя населення, а також забезпечить національну безпеку та територіальну цілісність держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf>.
2. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/21469/5175.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
3. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336с.
4. Артёмов І.В., Бакуменко В.Д., Бондаренко В.Д. та ін. Пріоритетні напрями європейської інтеграції України та механізми їх регулювання. Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. Ужгород: Ліра, 2009. С.139-161.
5. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European Strategy and Policy Analysis System: URL: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPAS Report.pdf>.
6. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В. Прядко. Чернівці, 2009. С.238–239.
7. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL.: <https://ua.news/ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyayah-koronakryzysa-otsenka-negativnogo-vozdjstvyua-y-prognoz/>.
8. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>.
9. Дохідність Укрзалізниці URL: <https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial-statements/>.
10. Експорт за видами продукції, Міжнародний торговий центр (ІТС). URL: <https://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-product-country/>.

11. З 2035 року в ЄС можна зареєструвати лише електромобілі. URL: <https://sundries.com.ua/z-2035-roku-v-ies-mozhna-zareiestruvaty-lyshe-elektromobili/>.
12. Закон України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
13. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.
14. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
15. Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 51, ст.548). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.
16. Закон України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
17. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>.
18. Закон України «Про транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
19. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>.
20. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015-2020. URL. : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>.
21. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risk_Report_2020.pdf.

22. Інформація Державного комітету статистики України.
<http://www.ukrstat.gov.ua>.

23. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи: проблема термінології та формування системи класифікації. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1679/0>.

24. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. URL: <https://jrnل.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6719>.

25. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. <http://mtu.gov.ua>.

26. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435.

27. Макроекономічний аналіз на 2 квітня 2021 року. URL.: <https://nabu.ua/ru/makroekonomichniy-analiz-na-2-kvitnya.html>.

28. Малиш Н.А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту. Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту. 2015. Вип. 2. С. 104-109.

29. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf).

30. Міністерство інфраструктури. Стратегія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html>.

31. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

32. Підсумки роботи транспорту у 2020 році. URL.: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

33. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

34. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

35. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#n2>.

36. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>.

37. Про Стратегію сталого розвитку “Україна - 2020” : Указ Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

38. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/60705175>.

39. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

40. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку : монографія. За ред. З.С.Варналія. К.: Знання України, 2005. 498 с.

41. Рибчук А.В. Транспортні системи світу - важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.

42. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2020. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf>.

43. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2021. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/627/ccb/c10/627ccbc10ef3d640199715.pdf>.

44. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року» № 526-р від 10.07.2019 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80>.

45. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку інформаційного суспільства в Україні» № 386-р від 15.05.2013 р.. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/386-2013-%D1%80>.

46. Садловська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. Ефективна економіка. URL.: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1495>.

47. Садова У.Я. Соціальна політика в Україні: регіональні дослідження і перспективи розвитку : Монографія. Львів : ІРД НАН України, 2005. 408 с.

48. Самойдюк М. Укрзалізниця у 2020 році скоротила обсяг капітального ремонту залізничних колій на 60%. URL.: <https://www.railinsider.com.ua/uz-u-2020-rocz-i-skorotyla-obsyag-kapremontu-zaliznychnyh-kolij-na-60/>.

49. Січкач Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.

50. Соціально-економічне становище України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

51. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/spivrobitnictvo-z-mizhnarodni-organizacii-v-sferi-transportu.html>.

52. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

53. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за січень 2021 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

54. Статут ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=248512552>.

55. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL:

<http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

56. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» № 722/2019 від 30.09.2019 р. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.

57. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.

58. Через пандемію обсяг авіап перевезень у 2020 р. впав на 60% – ІКАО. URL.: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerez-pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vprav-na-60-ikao.html>.

59. Черніхова О. С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>.

60. Якименко Н.В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. № 45. С. 259–262.