

**Каїра Л.Г.**  
кандидат технічних наук, доцент  
кафедра міжнародної економіки  
Національний університет харчових технологій

## **РОЗДІЛ 9**

### **ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ**

#### **Значення транспортної інфраструктури України у світовій транспортній системі**

Серед важливих факторів, що формують інвестиційний клімат держави, є стан її інфраструктури, розвиток інфраструктури є визначальним напрямом формування сприятливих умов для залучення і функціонування іноземного капіталу. Іноземний інвестор, який має великий вибір країн, куди він має можливість помістити свій капітал, обирає найбільш сприятливі та вигідні умови, звертаючи увагу як на стабільність цих умов, так і на інфраструктуру. До основних сучасних видів інфраструктури життєдіяльності суспільства відносяться: соціальна інфраструктура, що використовується соціумом (населенням, людьми, для задоволення власних потреб споживачів); виробнича, що забезпечує виробництво; універсальна, що задовольняє як потреби населення, так і виробничої сфери; спеціалізована, яка існує у кожній галузі і застосовується тільки для здійснення конкретного виду діяльності, тобто має свою спеціалізацію. Аналіз світового досвіду розвитку інфраструктури в різних країнах показує, що серед найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, що забезпечує виробничі і невиробничі потреби в усіх видах перевезень, є транспортна.

Транспортна інфраструктура є важливим інструментом, який сприяє не лише транспортному обслуговуванню базових галузей економіки, але й виступає ключовим індикатором, що відображає рівень економічного зростання держави, рівень її інвестиційної привабливості, являється матеріальною основою стійкого економічного розвитку будь-якої країни, забезпечує ефективність міжнародного економічного співробітництва. Транспортна інфраструктура зв'язує між собою виробників - постачальників - споживачів як на національному, так і на світовому ринках і, водночас,

є залежною від інших галузей і країн. Як показує проведений аналіз, ключовою закономірністю сучасного етапу розвитку транспортної інфраструктури виступає інтенсифікація інфраструктурної стратегічної співпраці країн, створення інфраструктурних зон для економічної взаємодії, формування нових транспортних коридорів, транспортно-логістичної інфраструктури.

Більшість дослідників до складу транспортної інфраструктури відносять: залізниці, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали, а також рухомий склад транспорту.

Основними складовими транспортної інфраструктури України є:

- автомобільний та міський транспорт;
- залізничний транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- авіатранспорт;
- дорожнє господарство;
- водний транспорт;
- поштовий зв'язок.

Слід зазначити, що на становлення та функціонування транспортної системи будь-якої країни мають безпосередній вплив економіко-географічне положення, рівень розвитку виробничих сил та тип ведення господарської діяльності. Аналіз факторів впливу на розвиток економіки країни показує, що сучасна, розвинена транспортна інфраструктура є беззаперечним фактором стабільного та динамічного зростання національної економіки будь-якої країни, підвищення рівня життя населення, успішної інтеграції у світовий економічний простір. Транспортна система посідає особливе місце в економіці держави, є однією з базових її галузей, стабільне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави.

Сучасна транспортна інфраструктура сприяє організації економічного простору, забезпечує подальшу реалізацію міжнародного просторового географічного поділу праці та освоєння нових територій, розширюючи тим самим межі експлуатації природних ресурсів та надаючи важливий імпульс для притоку на ці території населення.

Загалом транспорт здійснює і позаекономічні синергетичні ефекти на розвиток основних галузей економіки, і як визначають світові вчені, таких основних ефектів від транспортної інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в цілому - вісім. Це такі ефекти: прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей, масштабу та охоплення.

Відомо, що кожна країна має власну транспортну систему, яка формується залежно від рівня розвитку, а саме:

- високий рівень всіх видів транспорту (держави Європи, США, Канада);

- високий рівень більшості видів транспорту (наприклад, Японія не має трубопровідних та річкових перевезень; Австралія, Нова Зеландія, Південна Африка майже не мають річкового транспорту);

- переважно один вид транспорту (зокрема, залізничні перевезення є домінуючими в Індії, Аргентині, Марокко, автомобільні — в Афганістані, Саудівській Аравії, Ефіопії, річкові — у Судані, Конго, Парагваї).

Найбільш розвинутими в світі є транспортні системи країн Європи, Північної Америки, де зосереджено понад половину залізничних колій, рухомого складу, автомобільних шляхів, автопарку тощо. Серед країн з високим рівнем розвитку транспорту вирізняються Японія, Республіка Корея, Тайвань, нафтодобувні країни Перської затоки. Швидкими темпами розвивається транспорт Китаю. Для країн, що розвиваються, властивий низький рівень розвитку транспорту, застарілий малопотужний рухомий склад.

Варто відмітити, що географічне положення України дозволяє країні контролювати сухопутні, повітряні транспортні шляхи між країнами Східної та Центральної Європи; морські транспортні шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів; транспортні коридори внутрішніми водними магістралями між акваторіями Балтійського і Чорного морів; трубопровідний транспорт вуглеводнів до країн Європи зі сходу.

Україна, як транзитна держава, має широкі перспективи до міжнародного співробітництва у транспортній галузі. Україна інтегрована в міжнародні транспортні коридори, хоча це зумовлює

більшу залежність від зовнішніх ринків, проте інтеграція створює можливості для перетворення України на транспортний хаб.

Світова транспортна система складається з усіх транспортних шляхів світу: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, люди, які працюють на транспорті. За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі - вантажний та пасажирський; за видами використання можливостей навколишнього середовища - на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний; за видами використання засобів пересування - на залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний тощо. Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі - каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Що стосується транспортної галузі України, то вона являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які розробляють та виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів. Транспорт належить до сфери матеріального виробництва і вважається четвертою галуззю (після видобувної, переробної промисловості та сільського господарства). Специфіка транспорту, як галузі господарства, полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, він продовжує виробничий процес, доставляючи продукцію від місця виробництва до місця споживання, бере участь у її створенні - забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням, а також перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Вітчизняна транспортна інфраструктура підпорядковується Міністерству інфраструктури України і основними завданнями транспортного комплексу, який називають "кровоносною системою економіки", є своєчасне та повне задоволення потреб господарства та населення у перевезеннях і забезпечення стійких зв'язків між виробниками та споживачами, галузями, районами та різними країнами світу. Робота різних видів транспорту характеризується різними чинниками: довжиною мережі шляхів сполучення, кількістю

рухомого складу, кількістю зайнятого економічно активного населення на транспорті, а також обсягом перевезень, вантажо- та пасажирообігом.

Розвиток транспортної галузі України здійснюється за основними видами транспорту: залізничним(1), автомобільним(2), водним(3), трубопровідним(4), авіаційним(5) на тлі відповідної складової транспортної системи світового господарства

1. Варто зазначити, що в українській транспортній системі, як і у світовій - найбільш вагомим є залізничний транспорт (за даними Міністерства інфраструктури України [1]). Нині залізниці є приблизно в 160 країнах світу, і цей вид транспорту посідає 2-ге місце в світі за вантажо- та пасажирообігом. Існують країни, де залізниць немає зовсім, наприклад, Афганістан, Лівія, Чад, Нігер, Нова Гвінея, деякі країни-архіпелаги, які складаються з дрібних островів. У наш час загальна довжина залізниць становить 1,37 млн км. Проте тенденції до зміни протяжності доріг неоднакові в державах різних типів. Наприклад, залізнична мережа в Китаї та Індії зростає, а у США, Франції, Великій Британії - інтенсивно скорочуються. Залізниці витісняються автошляхами та авіаційними лініями. У високорозвинених країнах значення залізниці втрачається через неекологічність та недостатню швидкість. Щодо швидкості, то сьогодні завдяки впровадженню нових двигунів та безколісних потягів вона значно збільшується. До речі, швидкісними вважаються магістралі, якими потяги рухаються зі швидкістю не менш ніж 200 км/год. Перші швидкісні магістралі з'явилися у Франції (Париж – Марсель та Париж – Бордо). Європа й нині залишається основним регіоном поширення швидкісних залізниць, проте найдовшу мережу швидкісних ліній має Китай. Залізниці прокладають і під дном моря в тунелях. Так, в Японії споруджено найдовший залізничний тунель «Сейкан» (54 км), 23 км якого пролягають на глибині 100 м під дном протоки між островами Хонсю і Хоккайдо. Залізничне сполучення між Парижем і Лондоном (завдовжки 37 км) проходить тунелем, прокладеним на глибині 40 м під дном протоки Ла-Манш.

Аналіз ефективності діяльності залізничного транспорту України підтверджує, що цей вид діяльності є провідним в дорожньо-транспортному комплексі країни - забезпечує майже 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Залізничний транспорт є частиною транспортної мережі

логістичних ланцюгів, які сприяють міжнародній торгівлі і економічному зростанню країни. Експлуатаційна мережа залізниць України складає близько 22,6 тис км. Що стосується економічних показників, то залізничний транспорт в Україні сьогодні посідає перше місце за вантажообігом та пасажирообігом. Пасажиропотік – близько 150 млн/рік; вантажні перевезення – більше 300 тон/рік.

Головними складовими українського залізничного транспорту є:

- матеріальна (власне залізниця), що ділиться на інфраструктуру: залізнична колія і штучні споруди (мости, тунелі, вокзали, станції, депо), пристрої сигналізації, централізації і блокування (СЦБ), контактна мережа (прилади електропостачання, тягові підстанції) рухомий склад: тяговий (локомотиви) і не тяговий (вагони) - вантажні і пасажирські;

- експлуатаційна, що в свою чергу ділиться на: технічну експлуатацію (диспетчерське керування, розробка оптимальних способів керування процесом перевезень); комерційну експлуатацію (відносини з вантажовідправниками / вантажоотримувачами / вантажовласниками і пасажирами).

Слід звернути увагу на те, що залізничний транспорт є значно безпечнішим (в кілька разів) у порівнянні з авіа, автомобільним і морським транспортом.

Управління процесом перевезень і виробничо-господарською діяльністю залізничного транспорту здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця»), до сфери управління якої належить шість залізниць (більше 1400 залізничних станцій): Південно-Західна (центр у Києві); Львівська; Південна (центр у Харкові); Донецька; Придніпровська (центр у Дніпрі); Одеська. Найбільш напруженими лініями вантажопотоків є: Кривий Ріг - Дніпро - Запоріжжя; Кривий Ріг - Фастів - Козятин - Львів; лінії до морських портів.

Порівняння динаміки обсягів вантажних перевезень свідчить, що залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. За загальною довжиною залізничних колій країни Україна займає 13 місце в світі.

ТОП-10 країн світу за найкращим швидкісним залізничним сполученням: Японія (603 км/год.), Південна Корея, Китай, Франція, Іспанія, Тайвань, Німеччина, Італія, Австрія, Туреччина.

ТОП-10 країн світу за протяжністю залізниць: США, Китай, Росія, Канада, Індія, Німеччина, Австралія, Аргентина, Франція, Бразилія.

2. За оцінками світових експертів, нині на автомобільний транспорт припадає 70 % усієї довжини світової транспортної мережі, а кількість автомобілів неухильно зростає (понад 1,15 млрд автомобілів). Автотранспорт є першим у світі за пасажирообігом та четвертим – за вантажообігом. Найбільша густота автодоріг – у країнах Європи та в Японії. Важливу роль відіграють міжнародні транспортні коридори, які сполучають протилежні береги материків: наприклад європейський маршрут E85 (від Балтійського моря до Чорного), Трансамазонське шосе (від східного берега Південної Америки до західного), Панамериканське шосе (від Канади до Аргентини). Прокладена через Сахару асфальтована дорога сполучила узбережжя Середземного моря з країнами Гвінейської затоки. Трансазійська магістраль пролягла через території 15 держав регіону. Водночас автомобільний транспорт є неекологічним. Автомобілі дають половину всіх шкідливих викидів в атмосферу. Нині світові лідери по виробництву автомобілів намагаються застосовувати нові технології та нові види палива, які менше забруднюють довкілля: рідкий водень, спирт, природний газ. Створено автомобілі, що працюють на сонячних батареях. Переходять до масового виробництва електромобілів. Проте автотранспорт залишається найбільш аварійно небезпечним і виходом із цієї ситуації є поліпшення якості доріг та підвищення культури водіння.

Згідно даних асоціації «Укравтопром» [1] структура автомобільного парку України складається таким чином: легкові автомобілі – 80%, вантажні – 13%, автобуси 5%, інші – 2%. А довжина автомобільних доріг загального користування сягає майже 170 тис км, з них біля 96,5% – із твердим покриттям. Найбільш розгалужена мережа автомобільних доріг сформована у Вінницькій, Дніпропетровській та Харківській областях. Автомобільний транспорт має велике значення у пасажирообігу та перевезенні вантажів на короткі та середні (до 1000 км) відстані і займає важливе місце в національній транспортній системі, проте, оскільки транспортують автомобілями вантажі на значно коротші відстані, ніж залізницями чи трубами, то питома вага автомобільного транспорту у вантажообігу невисока (4,8%).

ТОП-10 країн світу за протяжністю автомобільних шляхів: США, Індія, Китай, Бразилія, Росія, Японія, Канада, Франція, Австралія, Іспанія. Україна посідає 29 місце в світі.

3. Спостерігається активний розвиток водного транспорту, причому 70 % світового товарообігу у вантажоперевезеннях припадає саме на морський транспорт: 80 % морських перевезень є міжнародними і лише 20 % - каботажними. Одночасно із зростанням ролі морського транспорту в перевезеннях вантажів він втрачає значення в пасажиропотоках (через низьку швидкість). Сучасний торговельний флот світу налічує понад 80 тис морських суден, які ходять під прапорами близько 160 держав. Найбільший за тонажем флот мають дві невеликі країни, що розвиваються: Панама та Ліберія. Великий торговельний флот мають Китай, США, Норвегія, Велика Британія, Італія, Республіка Корея, Німеччина, Японія, Росія.

Аналіз діяльності міжнародного водного транспорту свідчить, що основним товаром, який транспортується морем, є нафта, тому майже 1/3 всього торговельного флоту становлять судна для рідких вантажів – танкери (від англ. tank – бак, цистерна). У них також перевозять кислоти, спирт, патоку, китовий жир, а останнім часом – скраплений газ. Ще 1/3 флоту світу припадає на балкери – судна для перевезення насипних вантажів (рудо-, вугле-, лісо-, зерно-, банановози та ін.). Швидко зростає частка контейнеровозів, які завантажують не вертикальним, а горизонтальним способом. Тропічні фрукти, м'ясо та іншу продукцію, що швидко псується, перевозять рефрижераторами.

За аналізом основного показника роботи порту, яким є вантажообіг, встановлено, найбільшими вважаються морські порти, що приймають понад 50 млн тон вантажів щороку. Універсальних портів-велетнів у світі понад 70. Найбільшим морським портом світу є Шанхай у Китаї, через який проходить близько 700 млн тон вантажів щороку. Найбільша кількість портів у Європі – понад 900, найбільшим портом у Європі є Роттердам у Нідерландах (440 млн тон на рік). Найважливіші міжнародні морські транспортні коридори проходять Атлантичним океаном: на нього припадає майже 2/3 морських перевезень. Зростає роль Тихого океану, частка якого вже становить 1/4. На Індійський океан припадає понад 1/10 обсягу морських перевезень (більшість шляхів у ньому спрямовані до Перської затоки). Значення Північного Льодовитого океану невелике. Міжнародними морськими каналами є Суецький (довжина – 193 км), Панамський



(довжина – 82 км) та Кільський (довжина - 99 км). Найважливішими для морського судноплавства протоками вважаються Ла-Манш, Ересунн, Гібралтарська, Ормузька, Малаккська, Босфор.

У вітчизняній інфраструктурі набуває пріоритетності водний транспортний комплекс України - багатофункціональна структура, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні і представлений морським, річковим і озерним.

Морські та річкові порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Загалом, портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн т. Але, нажаль, українські порти є одними з найдорожчих як у регіоні Чорного моря, так і в порівнянні зі світовими аналогами. Наприклад, збори за найпоширеніші у світі та в українському морському вантажопотоці суховантажні суди Handymax та Capesize (якими перевозяться вугілля, руда, чорні та кольорові метали, зерно) перевищують світові аналоги більш, ніж вдвічі. А основний український морський порт річкової логістики - Херсонський морський порт, завантажений всього на 50%.

Все більш актуальним і затребуваним в світі та в Україні зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень. Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

Оцінюючи потенціал вітчизняного річкового транспорту, можна стверджувати, що річковий транспорт має низку переваг перед

автомобільним та залізничним, що створює передумови зміни логістичних маршрутів на користь перевезень внутрішнім водним транспортом (ВВТ):

- вантажопідйомність: дві баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та два локомотиви;

- можливість перевезень великогабаритних вантажів;

- економія на ремонті доріг: 1 млн тон вантажів перевезених річкою (перенаправлених з наземного транспорту) зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд грн протягом 4 років;

- екологічність: сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним нарівні із залізничним та автомобільним, що значно підвищує його конкурентоспроможність з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів;

- наявність потенціалу: 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн тон пропускної здатності на рік. Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, перевищує 2, 2 тис км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 відсотків річкового простору України.

За результатами дослідження встановлено, що розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. За даними Міністерства інфраструктури України економічно обґрунтованим в Україні є перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що у 3-4 рази більше, ніж зараз).

4. За сучасних умов важливу роль в міжнародній економіці відіграє трубопровідний транспорт (виник у США) - найдешевший для доставки рідких та газуватих вантажів. Нині трубопровідний транспорт посів 3-тє місце за таким показником, як вантажообігом, поступившись лише морському та залізничному. Він перекачує 97 % нафти та майже весь природний газ. Трубопроводи є у 125 країнах світу. Їх загальна довжина перевищує 3,6 млн км. З них 2,9 млн км становлять газопроводи, майже 300 тис км – нафтопроводи, решту – продуктопроводи, якими транспортують різні хімічні речовини

(амоніак, етилен тощо). Найдовший у світі нафтопровід у Китаї – 8,7 тис км. Нині прокладено підводні трубопроводи, загальна довжина яких перевищує довжину земного екватора. Найдовшим (2,5 тис км) є середземноморський газопровід, що сполучив Алжир з Італією. Найбільша мережа підводних трубопроводів працює у Північному морі та Мексиканській затоці. Працюють пульпопроводи, якими транспортують подрібнене вугілля, руди металів, фосфорити, вапняк.

Систему трубопровідного транспорту України становлять:

- магістральний трубопровідний транспорт;
- промисловий трубопровідний транспорт.

Об'єктами трубопровідного транспорту є магістральні та промислові трубопроводи, включаючи наземні, надземні і підземні лінійні частини трубопроводів, а також об'єкти та споруди, основне і допоміжне обладнання, що забезпечують безпечну та надійну експлуатацію трубопровідного транспорту. Основна функція магістрального трубопроводу є передача від місць видобутку до місць споживання чи переробки. Основною функцією промислового трубопроводу - переміщення в межах промислового підприємства, населеного пункту (тобто приєднані мережі, немагістральні трубопроводи в межах виробництв).

Трубопровідний транспорт України є ефективним видом транспорту, який забезпечує безперервне передавання рідких (рідке паливо), газоподібних (газ), хімічних продуктів і твердих речовин спеціальними трубами під тиском. Відіграє значну роль у забезпеченні вітчизняної економіки й населення енергоносіями (нафтою та природним газом), а також виконує транзитну роль в постачанні цих видів палива в країни Центральної і Західної Європи.

Аналіз результатів діяльності трубопровідного транспорту України показує, що обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом збільшуються. Так, перекачка аміаку зросла на 13,0 %, газу — на 1,1 %, нафти — на 0,5 %. Транзит аміаку збільшився на 16,3 %, газу — на 3,3 %. Транзит нафти зменшився на 1,6 %.

ТОП-10 країн світу за протяжністю трубопроводів: США, Росія, Канада, Китай, Україна, Аргентина, Велика Британія, Іран, Мексика, Індія.

Таким чином, трубопровідний транспорт України посідає перше місце за вантажооборотом в Україні, та посідає п'яте місце серед країн світу за протяжністю трубопроводів.

5. Оцінюючи темпи розвитку транспортної галузі було встановлено, що повітряний транспорт випереджає всі інші види транспорту. Авіаційний транспорт - один із видів транспорту, що здійснює перевезення пасажирів, пошти і вантажів повітряним шляхом. Включає повітряні судна і необхідну для їх експлуатації інфраструктуру: аеропорти, диспетчерські й технічні служби. Такий вид транспорту є найшвидшим, але й найдорожчим. Через високу собівартість перевезень повітряний транспорт використовуються для транспортування вантажів, що швидко псуються: тропічних фруктів, екзотичних квітів, а також пошти й коштовностей. Перші позиції за авіаперевезеннями пасажирів посідають США, Японія, Велика Британія, Канада, Франція, Німеччина, Австралія. 55 % усіх перевезень припадають на міжнародні лінії, 45% - на внутрішні. За цим показником він поступається лише автомобільному та залізничному, а в міжконтинентальних перевезеннях є навіть першим.

Основу світового повітряного транспорту становить мережа аеропортів. Сучасні аеропорти світового значення - це складні інженерно-технічні споруди, насичені найсучаснішими видами устаткування. У світі їх налічується близько 25 тис. Більше 70 % світового авіаційного парку сконцентровано у США; у його структурі домінують американські літаки фірм «Боїнг», «Дуглас», «Локхид» та європейської фірми «Ейрбас». Найбільшими вважаються аеропорти, пасажирообіг яких становить понад 10 млн осіб на рік. Найбільше пасажирів приймають аеропорти «Хартсфілд-Джексон» (Атланта) у США (92,5 млн осіб щорічно), «Пекін-Столичний» у Китаї (77,4 млн), «Хітроу» (Лондон) у Великій Британії (69,4 млн), «О'Хара» (Чикаго) у США (66,6 млн), «Міжнародний аеропорт Токіо» в Японії (62,3 млн). Серед аеропортів Європи (окрім британського «Хітроу») вирізняються за пасажиропотоками «Шарль де Голь» (Париж) у Франції (61 млн), «Франкфурт» (Франкфурт-на-Майні) у Німеччині (56,4 млн), «Схіпхол» (Амстердам) у Нідерландах (49,8 млн), «Мадрид Баракас» (Мадрид) в Іспанії (49,6 млн).

За даними Мінінфраструктури [1] в Україні функціонує до 20 аеропортів, з яких 2/3 потребують реконструкції та суттєвого переоснащення. Міністерством інфраструктури України заплановано відродити всі 50 об'єктів, які за значенням для держави поділяють на: міжнародні; регіональні; військові; обласного підпорядкування; місцевого підпорядкування. Реєстр України вміщує понад 900

повітряних суден (352 з них — авіація загального призначення). Серед повітряних суден, які використовуються в Україні, літаки типів «Боїнг», «Ейрбас», «Ембрайер», «Антонов» (АН), «Яковлев» (Як), а також вертольоти (Мі) та ін.

Велике значення має державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, яке полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

### **Місце транспортної інфраструктури в національній економіці**

Транспорт та інфраструктура відіграють значну роль в економіці нашої держави: забезпечують близько 150 млрд грн в експорті послуг; сплачують 30 млрд грн податків; обсяг реалізації послуг складає близько 350 млрд грн; в галузі зайнято близько 500 тис осіб. Транспорт щорічно використовує 30% видобутої енергії. Вантажні перевезення забезпечують пересування товарів (600 млн тон на рік), в тому числі уможливаючи експорт та імпорт; від безперервності, якості та вартості перевезень напряму залежать ГМК, агро, будівельна галузі. Пасажирські перевезення (більше 2 млрд поїздок на рік) забезпечують безперервну роботу низки галузей – за рахунок мобільності робочої сили; попит для інших галузей, наприклад, туризм; HoReCa – за рахунок мобільності споживачів. З іншого боку, галузь є ключовим споживачем для машинобудівної, будівельної, ГМК та галузевих сервісних компаній на внутрішньому ринку.

Аналіз результатів оцінки участі основних видів транспорту в економіці України за основними показниками (обсягами реалізації послуг вантажо- та пасажироперевезень) показує, що провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни є залізничний транспорт, який забезпечує 82% вантажних і 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Залізниця забезпечує на 42 % більше вантажоперевезень за обсягом, ніж автотранспорт, але при цьому отримує тільки на 9 % більше прибутку. Основу доходу залізниці формують вантажні перевезення – 88%. Авіатранспорт – єдина галузь, де більша частина прибутку надходить від пасажирських перевезень.

Постачальниками для транспортної галузі на внутрішньому ринку є енергетика, будівництво, машинобудування, ГМК, в яких транспортні та інфраструктурні підприємства закупають матеріали та обладнання, і низка сервісних підприємств, в яких закупають специфічні послуги. Ключовими споживачами вантажних перевезень без урахування транзиту за даними Державної служби статистики є ГМК (38%), енергетика (14%), агро (13%), будівельна (12%), харчова (6%) та хімічна (1%) галузі. При цьому, ГМК, енергетика, агро- та будівельна галузь найбільше користуються залізницею та авто транспортом, а харчова та хімічна переважно використовують авто та водний транспорт.

Пасажирські перевезення забезпечують мобільність громадян, що також опосередковано впливає на низку індустрій, які є ключовими споживачами робочої сили, і де потенціал для віддаленої роботи є обмеженим – ГМК, агро, машинобудування, енергетика, торгівля – потребують пасажирські перевезення, щоб забезпечувати безперебійність виробництва. Інші індустрії, для яких споживачами є фізичні особи – туризм, HoReCa, роздрібна торгівля – потребують пасажирські перевезення для забезпечення попиту на свою продукцію та послуги.

Встановлено, що використання основних видів транспорту в Україні у порівнянні з Європейським союзом, за даними Центру транспортної стратегії, знаходиться на низькому рівні: недовикористовується річковий транспорт для внутрішніх перевезень (і це при наявності значного потенціалу), через те що він дорожчий, ніж залізничний, хоча через свою низьку швидкість має бути дешевшим, як це є в Європейському союзі [2]. Галузь внутрішніх перевезень в Україні є неконкурентною. Дешеві транспортні перевезення в Україні занепадають, а високі портові збори роблять Україну державою з найдорожчими портами у світі.

Аналізуючи довгострокову стратегію розвитку країни можна стверджувати про націленість держави на входження у світову економічну систему і, насамперед, на економічну інтеграцію з країнами Європейського Союзу. Реалізація транспортної стратегії з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення попиту споживачів транспортних послуг з можливо мінімальними витратами вимагає випереджаючого розвитку

транспортної системи України. Основними принципами Національної транспортної стратегії України [3] є:

- орієнтація на потреби бізнесу та пасажирів;
- розвиток мультимодальних перевезень;
- децентралізація;
- прозорість та уникнення конфлікту інтересів;
- впровадження нових механізмів фінансування;
- конвергенція з актами ЄС та лібералізація ринків

транспортних послуг.

Необхідною умовою розвитку транспортної інфраструктури є належне фінансове забезпечення галузі. Склад фінансового забезпечення транспортної галузі України включає внутрішні джерела (самофінансування) та зовнішні джерела (міжнародна підтримка: підтримка ЕІБ, ЄБРР та ін.; кредитування: банківський кредит, лізинговий кредит; державна підтримка: капітальні інвестиції, державно-приватне партнерство, субсидії, пільги).

Пріоритетними джерелами фінансового забезпечення транспортної галузі України є міжнародна підтримка та державно-приватне партнерство (ДПП). Міжнародні інвестиції дозволяють реалізовувати проекти під державні гарантії та впроваджувати зміни в транспортній галузі вже зараз. Не менш важливим стратегічним напрямом є впровадження державно-приватного партнерства в системі «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання», що визначено на державному рівні у Національній транспортній стратегії України [3]. Вітчизняний практичний досвід запровадження та реалізації масштабних національних інфраструктурних проектів на засадах державно-приватного партнерства в Україні та її регіонах на сучасному етапі розвитку доволі незначний, що підтверджується як спостереженнями Світового банку, так і вітчизняною статистикою. Регіоном із найбільшою часткою інвестицій у проекти державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство є країни Латинської Америки та Карибського басейну, на них припадає 42% усіх проектів ДПП, друге місце посідає Південна Азія. Країнами з найбільшими інвестиційними вкладеннями в автодорожні проекти стали: Іспанія (11,975 млн дол США), Мексика (9,711 млн дол США), Бразилія (два крупні проекти на суми 9,140 млн дол США та 8,454 млн дол США), Індія (три проекти на суми 7,839 млн дол США, 7,136 млн дол США та 6,009 млн дол США), Китай (5,088 млн дол США).

Водночас, суттєвим джерелом фінансування транспортної інфраструктури є залучені кошти, серед яких є:

- іноземні інвестиції, що є одним із перспективних джерел фінансування, їх використання порівняно з позичковим капіталом та іншими видами фінансово кредитного забезпечення має ряд переваг. На відміну від позик і кредитів, вони, не збільшуючи зовнішнього боргу держави, сприяють одержанню коштів для розвитку виробництва, зацікавлюючи в цьому безпосередньо іноземного інвестора. Найчастіше в транспорт та інфраструктуру іноземні інвестиції вкладаються у вигляді нового устаткування, технології, права на використання інтелектуальної власності, ноу-хау, складної техніки;

- кошти держбюджету, якими користується обмежена кількість підприємств галузі. Надання державного фінансування має здійснюватися на засадах прозорого механізму пріоритизації, економічної ефективності та прозорості державних закупівель, встановлення відкритої комунікації та розкриття інформації щодо планування використання бюджетних коштів та фактичних видатків. Бюджетне фінансування інвестиційних програм і проєктів, як правило, повинно бути ініціюючим та стимулювати залучення власних ресурсів підприємств і підприємців, банківських кредитів та інших позабюджетних коштів. Забезпечення інвестиційних програм має розподілятися між державними та місцевими бюджетами, зацікавленими в реалізації цих програм, а реалізація інвестиційних проєктів – здійснюватися на конкурсній основі;

- залучення коштів на вторинному фондовому ринку. Фондовий ринок – це ринок цінних паперів (акцій, облігацій, векселів, чеків, сертифікатів). На первинному фондовому ринку реалізуються вперше випущені папери. Саме на ньому відбувається мобілізація тимчасово вільних грошових коштів та їх інвестування в економіку. На вторинному фондовому ринку здійснюється перепродаж цінних паперів, раніше випущених в обіг. Ситуація на вторинному ринку показує, які підприємства і галузі переживають кризу, а які – навпаки – піднесення. Тим самим вторинний ринок подає сигнали інвесторам про перспективні напрями майбутніх капіталовкладень, забезпечує структурну перебудову економіки;

- залучення коштів вітчизняних, у тому числі приватних, інвесторів, для чого поряд із формуванням фінансово-інвестиційних



структур необхідно здійснювати інші заходи щодо підвищення прибутковості інвестицій. Необхідно підтримувати залучення приватного капіталу в транспорту галузь лише за умов наявності економічних переваг.

Дослідження питань фінансування розвитку транспортної інфраструктури в країнах Європи та світу показує, що на сучасному етапі одним із найбільш поширених механізмів залучення інвестицій є концесії. Концесія, концесійна угода – форма державно-приватного партнерства, залучення приватного сектора до ефективного управління державною власністю або надання послуг. Вона передбачає надання відповідних державних активів в управління, експлуатацію (у тому числі для цілей модернізації, реконструкції або створення нових об'єктів) приватному інвесторові (концесіонеру) в обмін на оплату останнім узгодженого розміру концесійних платежів. Розрахунок суми концесійних платежів на будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури доцільно здійснювати з урахуванням показників вартості наданої у концесію території/площі та вантажообігу об'єкта концесії.

На основі вивчення міжнародного досвіду можна стверджувати, що одним з інноваційних інструментів, який отримав широке застосування у зарубіжних країнах як альтернативне джерело фінансування галузей реального сектора, у тому числі транспортної інфраструктури, є сек'юритизація активів. Сек'юритизація – фінансовий термін, що означає одну з форм залучення фінансування шляхом випуску цінних паперів, забезпечених активами, які генерують стабільні грошові потоки (наприклад, портфель іпотечних кредитів, автокредитів, лізингові активи, комерційна нерухомість тощо). У деяких країнах існує альтернативний підхід щодо забезпечення державної гарантії інфраструктурних зобов'язань, який полягає в існуванні не гарантії виплат, а, наприклад, гарантій на обсяг трафіка побудованої дороги. Суб'єктами відносин сек'юритизації є різні господарюючі суб'єкти, такі як банки, промислові та фінансові компанії, а також держава. Використання відносин сек'юритизації, як показала практика, ефективне при фінансуванні різних секторів економіки в т.ч. авіаційної промисловості та транспорту. Успішний досвід інфраструктурної сек'юритизації за участю державних агентств мають Республіка Корея та Гонконг.

Перспективним сегментом ринку альтернативного фінансування є інвестиційний акціонерний краудфандінг, який раніше здебільшого використовували для збору благодійних коштів через соцмережі, а зараз - це механізм ефективного вкладення інвестицій. Експерти відзначають, що модель краудінвестингу популярна в Китаї та Великій Британії.

За оцінкою пріоритетів, у Національній транспортній стратегії України [3] серед основних пріоритетів є такий, як забезпечення сталого фінансування транспорту за рахунок запровадження принципу «платить користувач» та введення механізму «цільового фінансування». Ще одним інструментом регуляції фінансування проектів розвитку транспортної інфраструктури є оподаткування, яке для багатьох транспортних галузей має пільговий характер, порівняно з усією іншою економікою: режим оподаткування службових автомобілів, не стягнення ПДВ та енергетичного податку з міжнародного морського та повітряного транспорту тощо.

Структура прямих інвестицій (акціонерного капіталу) за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" у розрізі країн світу становить: Кіпр 29%, Нідерланди 13,5 %, Німеччина 13,3 %, Велика Британія 11,0%, Монако 4,3%, Швейцарія 4%, Франція 3,5%, Мальта 2,4%, інші країни -19%.

Щодо обсягів інвестування, то потенційний обсяг інвестицій у галузь транспорту оцінюється експертами в 8-10 млрд дол на рік, а саме щорічно потрібно виділяти на розвиток:

- доріг - 100 млрд грн;
- авіатранспорту - 12 млрд грн;
- інфраструктури річкового транспорту - 500 млн грн;
- морського транспорту - 25 млрд грн;
- залізничного транспорту - 70 млрд грн.

Експортно-імпортна діяльність транспортної галузі України. Сучасна світова економіка розвивається колосальними темпами, економічні відносини стають більш комплексними багатоплановими і багатоступінчастими. У забезпеченні сталого розвитку цих відносин важливу роль відіграє транспорт. На даний момент транспортна логістика має багаторівневу складну структуру, а логістичні ланцюжки вражають своєю довжиною та різноманітністю, залучаючи в процес доставки вантажу від виробника до кінцевого споживача різні види транспорту.

Аналізуючи статистичні дані Центру економічного відновлення України можна стверджувати, що на транспортну галузь припадає більше 12% обсягу експорту та більше 5% - імпорту. Галузь є ключовим експортером послуг (150 млрд грн). Близько половини вантажних перевезень є міжнародними для залізничного - 48% ( в тому числі 5% транзиту) та морського - 51% транспорту. Автомобільний транспорт в основному доставляє вантажі в країни ЄС, а також зв'язує підприємства з портами для перевезень в інші країни. Морський транспорт перевозить вантажі до Туреччини, Єгипту, США, Китаю, країн Близького Сходу.

За результатами аналізу даних Державної служби статистики України встановлено, що експорт транспортних засобів (летальних, наземних, плавальних) складає 882,4 млн дол США (підвищення на 31,8 % у порівнянні з минулим роком), а імпорт – 6,2 млрд дол США (підвищення на 35,3 % ). Крім того, запроваджено 20 нових маршрутів до ЄС. Пасажиропотік залізницею до Європи вперше перевершив пасажиропотік у Східному напрямку.

За результатами аналізу зовнішньоекономічної діяльності з морських перевезень у цьому році в Україні: експорт у портах склав майже 100 млн тон, імпорт – більше 25 млн тон.

Експорт транспортних послуг у багатьох країнах світу є значимою статтею доходів. Наприклад, Панама, Кіпр, Мальта, Ліверія та інші отримують значні грошові надходження за продаж прав, які пов'язані з реєстрацією суден під їхніми прапорами. Країни Балтії, Центральної та Східної Європи, зокрема, Польща, Словаччина, Литва, отримують орієнтовно від 20% до 35% свого ВВП за рахунок вантажного транзиту. Транспортні послуги становлять значну частину у складі експорту та імпорту послуг загалом: у складі експорту послуг транспортні послуги займають: в Італії, Франції та Німеччині понад 20%; у Польщі, Росії - близько 30%; в Україні - майже 50%; у Латвії - близько 60%, що є досить вагомим внеском.

Як показує виконаний аналіз, транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в

Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технологічне відставання від TEN-T [4].

Аналіз транзитних перевезень через Україну вказує на зменшення їх обсягів, і відбувається це, насамперед, через неспроможність надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень, що також має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

У процесі нарощення обсягів зовнішньоекономічної діяльності України, система транспортного обслуговування потребує підвищення ефективності, зокрема, в наданні транспортно-експедиційних послуг. Україна у сфері надання транспортних послуг має значний потенціал, адже має розгалужену систему автомобільних шляхів, велику територію і вигідне географічне розташування на перетині багатьох торговельних потоків.

### **Основні напрями розвитку галузі**

На підставі глибокого ситуаційного аналізу, з урахуванням пріоритетів галузі, встановлено перспективи транспортної галузі, які визначені в Національній транспортній стратегії України до 2030 року - "Drive Ukraine 2030". Таким чином, пріоритетними напрямками реформування та розвитку транспортної галузі та інфраструктури України визначено забезпечення:

1. Конкурентоспроможності галузі та ефективної транспортної системи. Пріоритетними напрямками реформування залізничного транспорту України на середньострокову перспективу визначено лібералізацію, модернізацію та інтеграцію.

2. Інноваційного розвитку транспортної галузі та впровадження глобальних інвестиційних інфраструктурних проєктів.

3. Безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту.

4. Безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції.

До основних стратегічних напрямів і цільових орієнтирів розвитку транспортної системи включено: розробку та реалізацію ефективної стратегії розвитку транспортної галузі країни; усунення

диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів; усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; забезпечення техніко-технологічної сумісності з європейською транспортною системою; розробку нормативно-правового механізму, який сприятиме втіленню техніко-технічних вимог, які базуються на відповідних нормативах ЄС та завдань, визначених в «Білій книзі Європейської комісії». Біла книга Європейської Комісії – це "План розвитку єдиного європейського транспортного простору на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи", де чітко сформульовані задачі на періоди до 2030 і до 2050 років [5]:

- зменшити практично до нуля смертність на дорогах ЄС;
- зробити електротранспорт основним;
- створити інфраструктуру, яка дозволяє вільно дістатися з будь-якої точки Європи до Транс'європейської транспортної мережі менше ніж за півгодини.

Перспективним для України є реалізація Міжнародного проекту будівництва транспортного коридору *Via Carpatian*, який забезпечує з'єднання країн Східної Європи - членів ЄС.

Однією з перспектив для вітчизняної транспортної галузі є включення України до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T. Загальноєвропейська транспортна мережа TEN-T - це інфраструктурний проект Європейського Союзу, що передбачає створення до 2050 року нової транспортної системи на території ЄС, яка охопить 94 порти, 50 аеропортів і близько 15 тис км швидкісних залізниць. У напрямку України проходять два коридори Транс'європейської транспортної мережі: коридор Рейн - Дунай, який веде через водні шляхи Майну та Дунаю з важливим відгалуженням від Мюнхена до Праги, Жиліни та Кошице до українського кордону; середземноморський коридор, який веде від Піренейського півострова до Угорсько-Українського кордону.

Узагальнюючи результати аналізу можна вказати на те, що для створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу, необхідним є:

- використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової

навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;

- застосування композитних матеріалів, зниження металоемності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;

- використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, "зелених" видів транспорту;

- масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;

- прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;

- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень у рамках потужних світових альянсів;

- зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;

- забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах.

З урахуванням досвіду розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС та особливостей вітчизняної транспортної системи Національної транспортною стратегією України визначено перспективні напрями і шляхи розвитку транспортної інфраструктури в сферах:

- автотранспорту: 10 нових автобанів, понад 100 комплексів автоматичного вагового контролю; 10 годин - середній час перетину України з Півдня на Північ і з Заходу на Схід; 0 - дитяча смертність на автошляхах, зменшення травматизму на автошляхах на 90 %, 35 млрд гривень з Дорожнього фонду на безпеку; міжнародні автобани: Go Highway, Via Carpatia, продовження Одеса-Рені до Греції, а також розвиток внутрішніх напрямків; повну відмову від "маршруток". Вільний ринок потребує перехід до комфортабельних неолайнерів; від 50 % - частка електрокарів у продажу автомобілів; 100 % - весь громадський транспорт електричний; єдиний квиток: 1 квиток для всіх видів транспорту;

- авіатранспорту: 50 працюючих аеропортів; 1 година - середній час, який займає дорога до аеропорту з будь-якої точки

України; 50 % населення, яке літає; від 50 % - частка low-cost сегменту в авіаперевезеннях; розширення географії польотів (350 напрямків для польотів з усіх аеропортів України);

- залізничного транспорту: вільна конкуренція на залізниці; інфраструктура і залізничне полотно належать державі; рухомий склад, локомотиви - як в державній, так і в приватній власності; передбачено спільне виробництво рухомого складу на основі співпраці Укрзалізниці з Крюківським вагонобудівним заводом та світовими компаніями: General Electric, Bombardier, Greenbrier та ін.; до 2030 року - замінити 100 % локомотивів та оновити вагонний парк на 100 %; 150 км/год – середня швидкість залізниці; Україна - хаб між Європою та Азією. Україна може серйозно заявити про себе як учасник проекту Нового шовкового шляху, для чого потрібен прозорий і ефективний механізм оформлення митних вантажів, якісна система залізничних і автомобільних магістралей;

- морського транспорту: морське "єдине вікно" в усіх українських портах (інформаційна система, що дасть можливість впорядковано збирати і аналізувати дані про судна); усунення корупційної складової; низькі тарифи; комфортна логістика; 50 млн тон на рік — перевезення вантажів Дніпром та іншими річками;

- поштового: оновлення "Укрпошти"; понад 70 % - частка на ринку поштових послуг;

- Hyperloop в Україні: територією України можуть пройти 5 з 11 глобальних гілок надшвидкісного наземного транспорту Hyperloop, з яких три прокреслені через Київ;

- інвестицій: 60 млрд доларів - обсяг інвестицій у транспортну сферу;

- інтеграції України у світову економіку та технологічний стрибок у сфері інфраструктури можливі шляхом залучення Світових компаній до України: Hutchison Ports, DP World, General Electric, Bombardier, Tesla, Ryanair та ін.;

- інфраструктурного будівництва: будівництво в Україні Tesla Gigafactory з виробництва акумуляторних батарей та сонячних панелей;

- інфраструктурного законодавства: виконання директив ЄС;

- Smart Country. Smart-roads: будівництво інтелектуальних доріг для руху безпілотного транспорту, система контролю трафіку

(використання Big Data), Smart-road: пілотна дорога, що генерує електроенергію.

За інформацією Міністерства інфраструктури України пріоритетними напрямками розвитку транспортної галузі України є:

1. Підвищення ефективності державного управління у сфері транспорту. Посилення ролі Міністерства інфраструктури в процесі розробки політики та регуляторної ролі державних установ, реформування галузі транспорту.

2. Надання якісних та ефективних транспортних послуг. Надання пріоритету належному утриманню наявної транспортної інфраструктури на будівництвом нової. Застосування інтегрованого підходу до транспортного планування та впровадження нових технологій для підвищення якості послуг, енергоефективності в галузі транспорту.

3. Забезпечення сталого фінансування транспорту. Достатнє фінансування є необхідною умовою забезпечення належної експлуатації та утримання транспортної інфраструктури.

4. Підвищення транспортної безпеки та надійності. Безпека стосується всіх видів транспорту та вимагає вдосконалення систем навігації, управління дорожнім рухом, ба найвищий рівень аварійності на транспорті пов'язаний з дорожнім рухом.

5. Підвищення міської мобільності та регіональна інтеграція. Забезпечення доступних, належних та надійних громадських перевезень, регіонального транспортного сполучення стимулюватиме розвиток регіональних кластерів і мобільність робочої сили.

На підставі аналізу завдань Національної транспортної стратегії України можна згрупувати перспективи:

1. Розвиток нових транспортних коридорів.
2. Забезпечення безпеки на транспорті - фокус на безпеку руху
3. Орієнтованість на споживача
4. Зниження логістичних витрат на 40 %
5. Розвиток мультимодальних перевезень
6. Розвиток транспортних сполучень з ЄС
7. Належний рівень сервісу для пасажирів
8. Розвиток електричного транспорту.

За результатами проведеного аналізу з'ясовано, що перспективними для держави в сфері транспортної галузі та інфраструктури є: інноваційні перетворення в напрямку



удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем; провадження інноваційних інформаційно-управляючих технологій, побудованих на моделюванні інтегрованих транспортних систем; розвиток мультимодальних перевезень та пришвидшене інтегрування національної транспортної системи до системи «Європа-Азія».

Таким чином, встановлено, що транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, рівень розвитку якого відображає рівень інвестиційної привабливості держави, забезпечує ефективність міжнародного економічного співробітництва. Транспортна інфраструктура є одним з важливих факторів, що формують інвестиційний клімат держави. Ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для забезпечення: функціонування та розвитку держави, життєдіяльності її населення, збереження національної безпеки країни та її обороноздатності, зовнішньоекономічних цілей країни. Розвиток інтеграційних процесів та зростання конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг, вимагає нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Забезпечення прискореного економічного розвитку України можливе лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури як основної складової національної транспортної системи та її динамічного розвитку.

#### Література

1. Міністерство інфраструктури України [online].  
Доступно: <https://mtu.gov.ua/>
2. Trade Logistics in the Global Economy [online] Доступно: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
3. Національна транспортна стратегія України до 2030. <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3946>
4. Управління соціально-економічним розвитком країни, регіону, підприємства в умовах кризи (виробнича, будівельна та транспортна галузі): монографія / Череп А.В. та ін.; за ред. Л.М. Савчук. Дніпро: Біла К.О., 2019. 467 с.
5. Корінь М.В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 401 с.



