

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **«МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ
ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ»**

Виконав:

студент 4 курсу групи УЛМ-41

спеціальності 292 –

«Міжнародні економічні відносини»

освітньої програми «Міжнародна

логістика і митна справа»

першого (бакалаврського) рівня вищої

освіти



Пащенко О. С.

Керівник: к.е.н., доц. Шолом А. С. 

Рецензент:

Харків – 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
 Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
 Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова
 Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)
 Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
 Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. завідувача кафедри
міжнародних економічних
відносин
імені Артура Голікова
Марченко А.С.

«___» _____ 2024 року

З А В Д А Н Н Я **НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Пащенко Олександр Сергійовичу

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи «Міжнародний транспортно-логістичний потенціал України»
 керівник роботи к.е.н., доц. Шолом А.С.,

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від “24” січня 2024 року № 4002-5/163

2. Строк подання студентом роботи 31.05.24

3. Перелік питань, які потрібно розробити

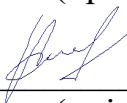
- розглянути сутність і специфіку транспортної галузі України;
- вивчити державну політику розвитку транспортно-логістичного потенціалу в Україні і світі;
- з'ясувати світові тенденції розвитку транспортної галузі;
- вивчити сучасний стан транспортно-логістичної системи України;
- дослідити перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
2	ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

5. Дата видачі завдання 01.12.2023

Студент  Пащенко О.С.
 (підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи  Шолом А.С.
 (підпис) (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	8
1.1. Сутність і специфіка транспортної галузі України	8
1.2. Державна політика розвитку транспортно-логістичного потенціалу в Україні і світі	17
Висновки до першого розділу	28
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	30
2.1. Світові тенденції розвитку транспортної галузі	30
2.2. Сучасний стан транспортно-логістичної системи України	38
2.3. Перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України	54
Висновки до другого розділу	60
ВИСНОВКИ.....	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	64

ВСТУП

Актуальність. Основною метою Плану сталого розвитку України до 2030 року є забезпечення інтересів нації шляхом сталого економічного зростання, розвитку громадянського суспільства та загального національного прогресу. Кінцевою метою є підвищення рівня та якості життя громадян, а також дотримання їхніх конституційних прав і свобод. Для досягнення цих цілей значний акцент робиться на підтриманні гармонійної рівноваги між економічним, соціальним та екологічним вимірами сталого розвитку України. Важливо підкреслити, що це також включає сприяння розвитку транспортної галузі.

Розвиток транспортного сектору має критичне значення для сприяння соціально-економічному розвитку шляхом полегшення внутрішнього та міжнародного переміщення товарів і людей. Транспорт відіграє життєво важливу роль у формуванні загальної економічної політики нації та робить значний внесок у національну обороноздатність. Водночас транспортна галузь є важливим індикатором екологічно свідомого соціально-економічного прогресу, оскільки вона безпосередньо впливає на добробут людей, сприяє створенню сприятливого середовища для економічного розширення та комерційних зусиль, а також надає пріоритет збереженню навколишнього середовища.

Важливість державної політики у розвитку транспортної галузі України є загальновизнаною, оскільки вона безпосередньо впливає на сталий розвиток країни та добробут її громадян. Враховуючи військові виклики, з якими стикається Україна, вирішення проблем безпеки щодо ефективного розвитку транспортного сектору є надзвичайно важливим. Це є ключовим кроком до захисту національного статусу, суверенітету та територіальної цілісності. Існуючі механізми формування та реалізації національної політики відіграють

ключову роль у забезпеченні транспорту як території, так і її жителів, приносячи таким чином користь суспільству в цілому.

Дослідженням транспортно-логістичного потенціалу України займалися кілька відомих українських вчених. Серед них В. Котлубай, який є автором численних праць з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. М. Лепа спеціалізується на логістиці та транспортних системах. О. Тимошенко досліджує транспортні технології та логістику, зокрема оптимізацію логістичних процесів. С. Довгань вивчає економіку транспорту та логістику, приділяючи увагу розвитку транспортних коридорів в Україні. Ю. Макогон спеціалізується на міжнародній економіці та логістиці, досліджуючи розвиток міжнародних транспортних коридорів. І. Коваленко працює над питаннями логістичних систем та транспортної інфраструктури, зокрема розвитком транспортних коридорів. Проте ефективність і результативність транспортної галузі України часто є недостатньою, що робить вивчення транспортно-логістичного потенціалу України надзвичайно актуальним.

Метою дослідження є виявлення перспектив розвитку транспортно-логістичного потенціалу України. Для досягнення мети у кваліфікаційній роботі були поставлені такі **завдання**:

- розглянути сутність і специфіку транспортної галузі України;
- вивчити державну політику розвитку транспортно-логістичного потенціалу в Україні і світі;
- з'ясувати світові тенденції розвитку транспортної галузі;
- вивчити сучасний стан транспортно-логістичної системи України;
- дослідити перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України.

Об'єкт дослідження – процес розвитку транспортної галузі України.

Предмет дослідження – перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України.

Методика дослідження. У процесі дослідження застосовуються як загальнонаукові методи пізнання, такі як індукція і дедукція, аналіз і синтез, так і спеціально-наукові методи, включаючи порівняльний метод, графічний метод, а також кореляційний аналіз. Для досягнення поставленої мети дослідження використовується системний підхід, а при вирішенні окремих завдань застосовуються загальнонаукові та спеціальні економічні методи, такі як історичний логіко-порівняльний аналіз, статистичне спостереження і методи графічного аналізу.

Інформаційну базу дослідження складають праці українських та зарубіжних дослідників транспортної галузі України та транспортно-логістичного потенціалу, матеріали Державної служби статистики України, публікації Світового банку, СОТ, Інтернет-ресурси.

Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 70 сторінок тексту, 11 рисунків, 7 таблиць. Список джерел містить 59 найменувань, зокрема 40 електронних публікацій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

1.1. Сутність і специфіка транспортної галузі України

Транспортний сектор України відіграє життєво важливу роль у загальній транспортно-логістичній системі, слугуючи найважливішим матеріально-технічним зв'язком, що підтримує суспільне виробництво. Значущість і необхідність розвитку транспортної галузі впливає з її критичної ролі у забезпеченні безпеки України, особливо в сучасних умовах. Отже, транспортний сектор опосередковано впливає на численні аспекти національної безпеки, охоплюючи зовнішню торгівлю, внутрішню політику, економіку, виробництво продуктів харчування, екологічні проблеми, боротьбу з тероризмом, управління інформацією та технологічний прогрес.

Суспільне значення транспорту охоплює різні аспекти, такі як соціальні, політичні, економічні та культурні функції. Однією з ключових ролей транспорту є сприяння обміну як матеріальними, так і нематеріальними цінностями між різними районами, містами та регіонами, сприяючи їх інтеграції в єдине ціле. Таким чином, транспорт забезпечує переміщення товарів, внутрішні та туристичні подорожі, а також медичні послуги, полегшуючи фізичну працю, особливо під час перевезення значних кількостей товарів як усередині країни, так і за кордоном.

Транспорт відіграє вирішальну економічну роль, беручи активну участь у кожному етапі виробництва. Його основна функція полягає у сприянні безперебійному та широкому переміщенню сировини, палива та готової продукції від місця виробництва до споживача. Крім того, транспорт сприяє ефективному розподілу виробництва, розвідці та використанню невикористаних територій і ресурсів, поділу праці, заохоченню спеціалізації та сприянню співпраці між різними галузями. Відсутність добре

функціонуючої транспортної системи може серйозно перешкоджати економічному зростанню та розвитку.

Розвиток виробництва, міжнародної торгівлі та економічної інтеграції в різних країнах значною мірою залежить від подолання значних транспортних викликів. Транспортна галузь має величезне культурне значення, оскільки відіграє ключову роль у полегшенні зв'язків між континентами, країнами, містами та окремими людьми. Забезпечуючи зручний транспорт і доступ до різноманітних культурних ресурсів і заходів, транспорт не тільки задовольняє естетичні та духовні потреби, але й сприяє культурному обміну [1].

Транспортний сектор відіграє життєво важливу роль в економіці, особливо в Україні, де він становить приблизно 9,3% ВВП і забезпечує зайнятість близько 7% загальної робочої сили. Україна може похвалитися добре розвиненою залізничною інфраструктурою, яка займає друге місце в Європі з протяжністю приблизно 21 700 кілометрів. Ця розгалужена залізнична система є важливою складовою суспільного виробництва України, задовольняючи транспортні потреби як промислового, так і непромислового секторів, а також населення в цілому. Вона полегшує рух товарів і послуг, задовольняючи різноманітні матеріальні та нематеріальні потреби. У 2021 році на залізничний транспорт припадало понад 51% загального вантажообігу всіх видів транспорту.

Україна має 18 морських портів, стратегічно розташованих у Чорному морі, Азовському басейні та дельті Дунаю. З них 13 знаходяться в межах материкової України, а саме Маріуполь, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Ольвія, Скадовськ, Одеса, Миколаїв, Південний, Чорноморськ, Херсон, Усть-Дунайськ, Рені та Бердянськ. Решта 5 морських портів, включаючи Євпаторію, Керч, Севастополь, Феодосію та Ялту, розташовані на тимчасово окупованих територіях Криму. Загальна протяжність терміналів українських морських портів становить приблизно 40 кілометрів, тоді як загальна довжина Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу, Херсонського морського каналу та

глибоководного каналу Дунай-Чорне море становить вражаючих 124,768 кілометрів.

Південний, Миколаїв, Одеса та Чорноморськ є найбільшими портами України за обсягом перевалки вантажів, на які припадає близько 87% загального вантажопотоку українських морських портів. Ці порти перебувають переважно у приватній власності. Крім того, Україна має розгалужену мережу поромних переправ і морських контейнерних маршрутів, які з'єднують країну з портами Чорноморського басейну. Україна є активним учасником міжнародних транспортних коридорів, таких як ТРАСЕКА та Пан'європейський транспортний коридор №9, а також Економічного поясу Шовкового шляху, що з'єднує країни ЄС з Китаєм. Для полегшення контейнерних перевезень в Одесі, Чорноморську та Південному розташовані контейнерні термінали загальною річною потужністю 3 130 000 TEU. Для внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирські і круїзні лайнери курсують через порти Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайськ (включаючи портовий пункт у Вилковому), а також Пасажирський транспортний центр Одеського морського порту.

Україна володіє розгалуженою мережею внутрішніх водних шляхів, яка охоплює вражаючу довжину 2 714,5 кілометрів. Крім того, країна має високоефективну систему поромних перевезень і морських контейнерних маршрутів, що сприяють безперервному сполученню з сусідніми державами в Чорноморському регіоні. Комплексна мережа автомобільних доріг України простягається на загальну протяжність 169 652 кілометри. Україна також має одну з найбільших у Європі залізничних мереж, яка охоплює приблизно 20 951,8 кілометрів, з яких 9 926,4 кілометрів (47,4%) є електрифікованими. Виконуючи роль важливої транзитної транспортної ланки між Європою та Азією, Україна має розгалужену мережу прямих і транзитних рейсів, головним чином через вузловий аеропорт Бориспіль. Через Україну проходять численні міжнародні транспортні коридори, зокрема пан'європейські транспортні

коридори 3, 5, 7, 9, а також коридори 5, 7, 8 та 10. Україна також є невід’ємною частиною Європейської транспортної мережі (TEN-T) та коридору Європа-Кавказ-Азія (TRACECA).

Давайте розглянемо основні поняття та сутність категорій «транспорт», «транспортна система» та «транспортна галузь». Відповідно до Закону України «Про дорожній рух», транспорт є ключовою галуззю суспільного виробництва, яка забезпечує транспортні потреби як населення, так і суспільного виробництва. Класифікатор видів економічної діяльності України (КВЕД-2010) додатково визначає відповідні коди розділів, які підпадають під розділ Н під назвою «Транспорт, складське господарство, пошта та експрес-доставка». Ці коди охоплюють різні види діяльності, такі як надання регулярних і нерегулярних пасажирських і вантажних перевезень залізницею, трубопроводами, автомобільним, водним або повітряним транспортом. Крім того, цей розділ охоплює допоміжні операції підтримки, такі як термінальні та паркувальні операції, вантажно-розвантажувальні роботи, а також складування. Також до цього розділу входять поштові та кур’єрські послуги, а також оренда транспортних засобів із водієм або екіпажем.

Важливо зазначити, що згідно з Класифікатором видів економічної діяльності України (КВЕД-2010), розділ Н «Перевезення, складське господарство, діяльність поштового зв’язку та експрес-доставки» не включає окремі види робіт, такі як капітальний ремонт і реконструкція транспортного обладнання, за винятком автомобільних доріг, залізниць, морських портів і аеропортів, а також будівництво, технічне обслуговування і ремонт автомобілів.

Транспортна система України складається з різних видів транспорту: залізничного, автомобільного, морського та повітряного. Відповідно до Закону України «Про транспорт» (ст. 21), єдина транспортна система України включає різні складові, у тому числі транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та міський

електричний транспорт, у тому числі промисловий залізничний транспорт) і трубопровідний транспорт.

Надання транспортних послуг, які задовольняють суспільне виробництво та національну безпеку, вимагає комплексної інфраструктури, що охоплює громадські маршрути та задовольняє широкий спектр транспортних потреб.

Транспортний сектор України відіграє вирішальну роль у різних аспектах, таких як зберігання та підготовка вантажів до транспортування та підтримка зовнішньоекономічних відносин країни. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року наголошується на розгалуженій мережі залізниць, налагоджених автомобільних дорогах, морських і річкових терміналах, аеропортах та авіаційній мережі. Крім того, існують вантажні митні термінали, які задовольняють транспортні потреби бізнесу та сприяють розвитку транспортної галузі, створюючи сприятливі умови для її розвитку.

В. Бодров зазначає, що транспортний сектор України складається з різноманітних суб'єктів господарювання, незалежно від їх галузевої належності та структури власності. Ці суб'єкти беруть участь у розробці, виробництві та постачанні продуктів, послуг і робіт, що слугують загальним споживчим або функціональним цілям.

Ефективне управління транспортними та логістичними процесами в економіці спирається на низку ресурсів, можливостей та інфраструктури, відомих як транспортно-логістичний потенціал (TLP). Цей всеохоплюючий показник охоплює кілька ключових аспектів, зокрема:

1. Транспортна інфраструктура.
2. Автомобілі.
3. Послуги, пов'язані з управлінням та координацією логістичних операцій.
4. Інформаційні системи.
5. Нормативно-правова складова.

6. Навички, знання та компетенції фахівців.

Ефективний рух товарів і послуг є вирішальним для економічного зростання країни або регіону, що робить транспортно-логістичний потенціал життєво важливим компонентом. Цей потенціал, проілюстрований на малюнку 1.1, відіграє значну роль у сприянні торгівлі, виробництву та інших секторах економіки.

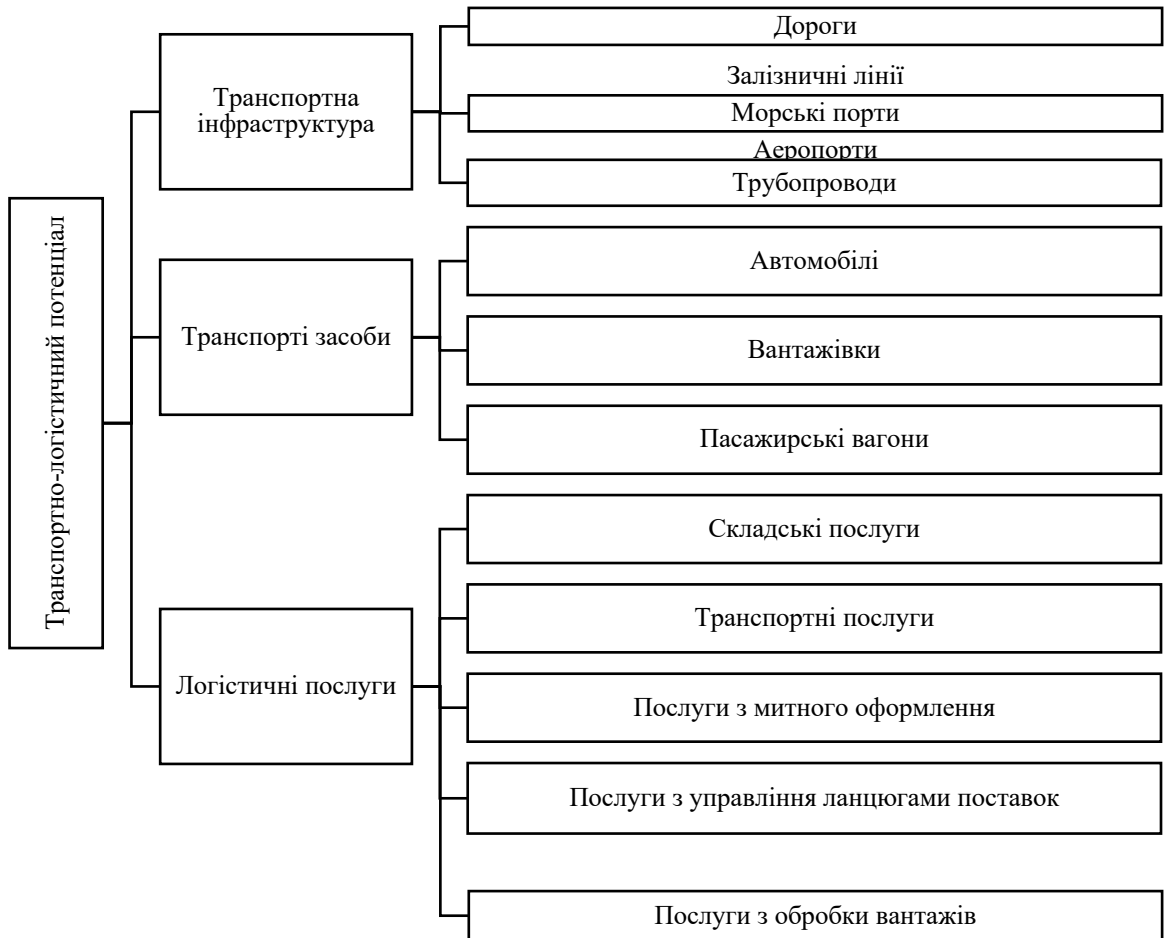


Рис. 1.1 Складові транспортно-логістичного потенціалу

У міжнародній практиці загальновизнана міжнародна класифікація, розроблена Статистичною комісією ООН (UNSC), застосовується як тимчасова класифікація основних товарів. У цій класифікації сектор "Транспортні, складські послуги та послуги зв'язку" представлений цифрою 7 та містить п'ять підгалузей, чотири з яких пов'язані з транспортом.

Транспортна галузь є важливою складовою транспортно-логістичної системи, включаючи повний спектр видів транспорту з їх перевагами та недоліками (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Переваги і недоліки різних видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Автомобільний транспорт	– Гнучкість у маршрутах – Доставка «від дверей до дверей» – Швидка доставка на короткі відстані	– Залежність від погодних умов – Обмежена вантажопідйомність – Пробки та затори на дорогах
Залізничний транспорт	– Велика вантажопідйомність – Енергоефективність – Менший вплив погодних умов	– Обмеженість маршрутів – Потреба у додатковому транспорті для доставки «від дверей до дверей» – Довший час доставки у порівнянні з автомобільним транспортом на короткі відстані
Морський транспорт	– Найнижча вартість для міжнародних перевезень – Велика вантажопідйомність – Підходить для перевезення великих обсягів вантажів	– Повільна доставка – Залежність від погодних умов – Потреба у додатковому транспорті для доставки «від дверей до дверей»
Авіаційний транспорт	– Найшвидша доставка – Високий рівень безпеки – Підходить для перевезення дорогих і швидкопсувних вантажів	– Висока вартість – Обмеження по вантажопідйомності – Потреба у додатковому транспорті для доставки «від дверей до дверей»
Трубопровідний транспорт	– Низька вартість експлуатації – Постійний потік вантажів – Низька залежність від погодних умов	– Висока вартість будівництва – Обмеженість у видах вантажів (переважно рідини та газу) – Обмеженість маршрутів

Таблиця складена автором за матеріалами [6].

Перший підсектор (КОР-71) охоплює послуги наземного транспорту, включаючи залізничний, автомобільний і трубопровідний транспорт. Другий підсектор (КОР-72) включає послуги водного транспорту, такі як морський та внутрішній водний транспорт (озерний і річковий). Третій підсектор (КОР-73) об'єднує послуги авіаційного транспорту. У цих підгалузях зосереджені

транспортні послуги, назви яких починаються зі слів "перевезення" або "транспортування". Четвертий сегмент класифікації включає допоміжні та додаткові транспортні послуги, які можуть класифікуватися як транспортно-перевантажувальні, складські послуги та послуги транспортної інфраструктури.

З точки зору логістики, кожен вид транспорту має свої переваги та недоліки. Автомобільний транспорт забезпечує гнучкість маршрутів і швидку доставку на короткі відстані, проте він піддається впливу погодних умов та заторів. Залізничний транспорт характеризується великою транспортною спроможністю та високою енергоефективністю, але потребує додаткового транспортування для доставки товарів "від дверей до дверей" через обмеження маршрутів. Морські перевезення є найекономічнішим способом міжнародних перевезень, що підходить для великих обсягів товарів, але вони здійснюються повільно та залежать від погодних умов. Повітряний транспорт є найшвидшим і найбезпечнішим видом транспорту, проте він є дорогим і має обмежену вантажопідйомність. Трубопровідний транспорт забезпечує постійний потік вантажів і низькі експлуатаційні витрати, але має високу вартість будівництва та обмеження щодо видів вантажів.

Офіційна державна та митна статистика України використовує унікальний метод обліку морських операцій. Обсяг перевезень, транспортне навантаження, доходи тощо традиційно розподіляються за різними видами транспорту: морським, внутрішніми водними шляхами, залізничним, автомобільним, авіаційним та трубопровідним.

Хоча трубопровідний транспорт формально не вважається самостійним видом транспорту, перекачування продуктів по трубопроводах є необхідним через фізичне переміщення товарів у просторі та часі. Тому статистика вантажних перевезень, включаючи зовнішню торгівлю, зазвичай надається як у трубопровідній, так і в нетрубопровідній формах.

Дослідження показують, що в українському законодавстві та наукових дослідженнях існують певні неузгодженості щодо видів транспорту та сфер діяльності, що належать до транспортної галузі. Відповідно до Закону України «Про транспорт» кожен вид транспорту має свої особливості. Залізничний транспорт включає підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів і пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні колії, а також підприємства промисловості, будівництва, торгівлі та постачання.

Автомобільний транспорт включає підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також авторемонтні та шиномонтажні підприємства. До нього також належать рухомий склад автомобільного транспорту, автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні підрозділи та органи соціального захисту.

Морський транспорт включає різноманітні підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також судна, судноремонтні заводи та морські шляхи. До морського транспорту також входять підприємства зв'язку, промисловості, торгівлі, будівництва та постачання, навчальні заклади, лікувально-оздоровчі заклади та науково-дослідні установи.

Внутрішній водний транспорт охоплює судна, підприємства, установи та організації, що здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти внутрішніми водними шляхами, та надають пов'язані послуги.

Повітряний транспорт включає авіатранспортні підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також аеропорти, авіаремонтні заводи, навчальні заклади та інші установи.

Міський електротранспорт включає підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів та багажу трамваями, тролейбусами та поїздами метрополітену.

Промисловий транспорт включає транспортні засоби, що належать підприємствам, установам та організаціям, що здійснюють промислову діяльність.

Трубопровідний транспорт регулюється окремо законом України «Про трубопровідний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами.

Таким чином, розвиток транспортно-логістичного потенціалу передбачає поступове та постійне вдосконалення його функціонування через формування та реалізацію національної політики. Метою цього процесу є перехід до все більш конкурентоспроможної моделі функціонування галузі.

1.2. Державна політика розвитку транспортно-логістичного потенціалу в Україні і світі

Українська транспортна галузь представляє собою диверсифіковане конкурентне середовище, що пройшло шлях від повної приватизації автомобільного та річкового транспорту на початку 1990-х років до повної націоналізації залізничного транспорту та морських портів. У зв'язку з цим держава повинна розробляти та впроваджувати ефективні стратегії та інструменти для подальшого розвитку та вдосконалення всіх видів транспорту. Це можна досягти шляхом розробки та реалізації відповідних національних програм та планів з урахуванням пріоритетів і досягнень науково-технічного прогресу. Визначення ролі та нормативних меж держави у вирішенні проблем і протиріч, пов'язаних з функціонуванням та розвитком транспортної галузі, є критично важливим у сучасних умовах.

Американський економіст Пол Самуельсон зробив висновок, що країна повинна свідомо інвестувати в інфраструктуру, оскільки нематеріальні вигоди від збільшення суспільного капіталу не можна виміряти лише грошовими прибутками приватних інвесторів. Це зумовлено тим, що деякі проекти занадто масштабні для обмеженого ринку прямих інвестицій, тоді як інші

можуть бути прибутковими лише у довгостроковій перспективі, що робить їх менш привабливими для приватних інвесторів.

А. Пізанті у своїх дослідженнях зазначає, що економіка потребує класичних капіталовкладень з боку держави, які включають громадські роботи та створення умов, що називаються «інфраструктурою» (дорожні мережі, транспортні засоби, землеустрій тощо). Ці зусилля допомагають знижувати витрати для підприємців, покращують економічне середовище, у якому вони працюють, та сприяють ефективним потокам капіталу.

Для досягнення успіху в умовах жорсткої конкуренції на міжнародному ринку Україна повинна комплексно модернізувати свою інфраструктуру, особливо транспортну. До транспортної інфраструктури належать дороги, інженерні споруди для організації руху (мости, шляхопроводи), гідротехнічні споруди (тунелі), об'єкти дорожнього сервісу, елементи дорожньої конструкції та дорожньо-експлуатаційні служби. Ця інфраструктура сприяє зниженню транспортних витрат, впливає на швидкість пасажирських і вантажних перевезень, зменшує обмеження пропускної спроможності, покращує доступність транспортних послуг для населення та створює сприятливі умови для інвестиційного клімату в країні.

Джерелами розвитку національної економіки можуть бути:

- 1) розвиток на базі існуючих факторів виробництва та закупівля споживчих товарів за рахунок валютних надходжень від експорту сировини;
- 2) інвестиційний розвиток, де капітал інвестується не для підвищення конкурентоспроможності економічного сектора, а для простого відтворення.

Національна політика щодо розвитку транспортної галузі повинна бути спрямована на створення умов для трансформації транспортної галузі, забезпечуючи перехід від поточного стану до більш конкурентоспроможного та ефективного режиму роботи (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Специфіка державної політики розвитку транспортно-логістичного потенціалу країни [11]

Безперечно, держава несе відповідальність за розвиток транспортної інфраструктури та має безпосередню зацікавленість у його здійсненні. Традиційно ця відповідальність покладається на органи державного управління, такі як державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, через значні фінансові витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією та реабілітацією інфраструктурних проектів. Транспортна інфраструктура зазнала значних збитків, що зумовило необхідність перегляду національної політики, спрямованої на розвиток транспортної галузі шляхом удосконалення існуючих теорій і методологій.

Найважливішою метою політики розвитку національної транспортної галузі є залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру, зокрема дорожню. Проте приватний сектор не завжди може здійснювати такі інвестиції через тривалі періоди окупності капіталу. Тому першочерговим завданням уряду є сприяння підприємництву шляхом впровадження інвестиційних механізмів, що стимулюють розширення транспортної інфраструктури.

Значущість держави як інвестора в транспортну галузь підкреслюється як зарубіжними, так і українськими вченими. Для сприяння розвитку транспортної галузі в умовах сучасних викликів і ризиків необхідна комплексна основа для розробки та впровадження державних управлінських

рішень. Це передбачає встановлення національної політики, яка є одночасно ефективною та дієвою.

Ця процедура включає три основні елементи:

- 1) залучення держави, підприємств і суспільства як активних учасників;
- 2) зосередження на транспортній галузі як головному суб'єкті, включаючи притаманні їй процеси, явища, виклики та конфлікти;
- 3) реалізація державної політики (як показано на рисунку 1.2).

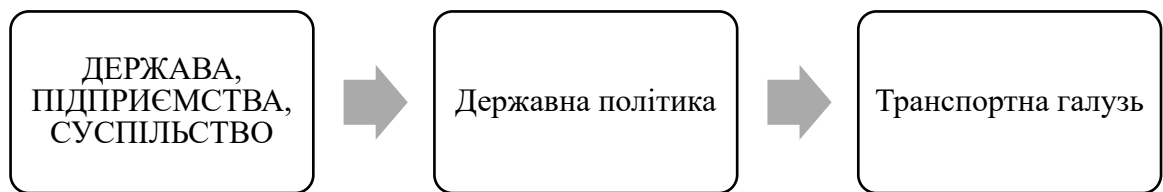


Рис. 1.2. Схема формування та реалізації державної політики з розвитку транспортно-логістичного потенціалу країни [14]

Держава відіграє вирішальну роль у формуванні та реалізації організаційних форм і методів впливу на розвиток транспортно-інфраструктурних комплексів. Це включає залучення приватного капіталу як інвестиційних гарантів та організаторів будівництва інфраструктури. Першочерговим завданням є забезпечення ефективного виконання цих функцій державою.

Основним нормативно-правовим документом, що регулює перевезення в Україні, є Закон України «Про транспорт». Як визначено у статті 3 Закону, завданнями та основними обов'язками державного управління у сфері транспорту є своєчасне, комплексне та якісне надання транспортних послуг для задоволення потреб населення і суспільного виробництва, захист прав громадян під час транспортного обслуговування, підтримання необхідної збалансованості та пропорційного розвитку національної транспортної

системи, забезпечення законних інтересів транспортних підприємств, організацій, споживачів, сприяння рівним можливостям для розвитку транспорту, координація діяльності різних видів транспорту для забезпечення безпеки та надійності, обмеження монополії та сприяння конкуренції, створення рівних умов для економічного зростання транспортних підприємств та захист навколишнього середовища від несприятливого впливу транспорту.

Центральний орган виконавчої влади відповідає за адміністрування транспортних операцій, що передбачає реалізацію різних економічних політик, таких як податкова, фінансова, кредитна, тарифна та інвестиційна політика, а також соціальна політика та субсидії на пасажирські перевезення. Закон України «Про транспорт» у статтях 4 та 40 чітко визначає роль держави в управлінні та координації різних видів транспортної діяльності.

Міністерство інфраструктури України є центральним органом, відповідальним за формування та реалізацію державної політики у сферах транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури. Це міністерство встановлює та впроваджує державну політику у широкому спектрі секторів, включаючи авіацію, автомобільні дороги, залізницю, морський та річковий транспорт, міський електричний транспорт, використання повітряного простору України, системи метрополітену, дорожнє управління, безпеку руху, навігацію та допоміжні послуги морських і торговельних суден.

Міністерство інфраструктури визначило кілька ключових завдань, серед яких приведення секторів транспорту та інфраструктури до європейських стандартів, зменшення впливу державних монополій та сприяння розвитку бюджетних компаній. Єдина транспортна система України має окремі обов'язки згідно з Законом України «Про функціонування Єдиної транспортної системи України в особливий період» під час російської військової агресії, що почалася 24 лютого 2022 року.

Транспортні потреби Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства та цивільної оборони визначаються у такій послідовності: військові перевезення, перевезення, пов'язані з евакуацією населення, перевезення вантажів для народного господарства.

Забезпечення Збройних Сил України та інших військових формувань модифікованою, справною та оперативною технікою, що відповідає вимогам мобілізації, а також відновлення та технічне обслуговування транспортних засобів є критично важливими.

Закон, який регулює функціонування транспортної системи в Україні, визначає критерії для досягнення цих завдань. Вплив транспортної та дорожньої інфраструктури на економічний і соціальний прогрес добре задокументований у розвинених країнах. Вкрай важливо враховувати цей досвід під час формулювання стратегій, підходів, ресурсів і систем для впровадження транспортної політики в Україні, адаптованої до її унікальних умов.

Оновлення державної політики України щодо розвитку транспортної галузі з урахуванням зарубіжного досвіду є особливо актуальним у сучасних умовах. Важливо враховувати національні інтереси під час вирішення завдань розвитку транспорту. Державна політика має базуватися на гармонійному поєднанні передового вітчизняного та світового досвіду.

Вирішальним елементом створення та успішного функціонування транспортної політики є розробка та використання національних транспортних моделей. Започаткування національних транспортних моделей у Європі датується серединою 1980-х років, знаменуючи важливу віху в транспортній галузі регіону. Основою для моделі є Голландська національна модельна система (Dutch National Model System), розроблена у 1985 році. Після її створення інші країни, такі як Німеччина, Велика Британія, Швеція, Нова Зеландія, Японія та США, розпочали розробку власних моделей.

Транспортна галузь в Україні перебуває під впливом ключових гравців, таких як Міністерство інфраструктури та Укравтодор. Проте розвиток цієї галузі також залежить від залучення різноманітних державних підприємств, приватних бізнес-асоціацій, інжинірингових компаній, науково-дослідних установ, банків та міжнародних фінансових організацій. Взаємодія цих організацій є ключовою для ефективного функціонування системи.

Прогрес у світовому транспорті на початку 21 століття зіткнувся з низкою викликів, включаючи надмірне використання невідновлюваної енергії та її негативний вплив на довкілля. Затримки у пасажирських і вантажних перевезеннях також є результатом недоліків транспортної інфраструктури та логістичного управління.

Щоб вирішити ці проблеми, розроблено інноваційний підхід: інтеграція зв'язку, управління та контролю в транспортних засобах та інфраструктурі, що дозволяє операторам і користувачам отримувати інформацію в реальному часі. У результаті терміни «інтелектуальні транспортні системи» та «ІТС» стали популярними.

Стратегічні та програмні документи розвинених країн включають різні компоненти. Робоча група Європейської економічної комісії ООН сприяє впровадженню транспортних інформаційних систем та забезпеченню кібербезпеки. Спеціальні групи займаються сертифікацією, кібербезпекою та зберіганням даних для підвищення ефективності додатків для автономного водіння.

Концепція «інтелектуальної транспортної системи» поєднує передові інформаційні та комунікаційні технології з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами для підвищення безпеки та ефективності транспортних операцій. Основне завдання єдиної транспортної політики – інтеграція транспортних систем країн-членів ЄС у глобальну транспортну мережу, що підвищить якість транспортних послуг, гарантує безпеку перевезень і зменшить негативний вплив на навколишнє середовище.

Майбутнє свідчить про узгоджені зусилля з гармонізації національних інтелектуальних транспортних систем держав-членів ЄС для підвищення доступності транспортних послуг, сприяння безпеці руху та забезпечення ефективного управління транспортними процесами. Транспортна політика на державному рівні в ЄС відрізняється через економічні можливості, географічні умови, пріоритети розвитку та унікальні виклики кожної країни. Механізми фінансування, стратегії впровадження та методи подолання перешкод суттєво відрізняються між країнами (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Державні стратегії у транспортній галузі

Країна	Основні пріоритети	Ключові ініціативи	Виклики	Фінансування
1	2	3	4	5
США	Інфраструктурна модернізація, безпека, технологічні інновації	Програми "Build Back Better", інвестиції в дороги, мости, залізниці, розвиток електричного транспорту	Високий рівень зносу інфраструктури, затримки в реалізації проектів	Федеральні і місцеві бюджети, приватні інвестиції
Німеччина	Зменшення викидів, інтеграція з європейською транспортною мережею, цифровізація	Розвиток залізничної інфраструктури, підтримка громадського транспорту, електрифікація транспортних засобів	Висока вартість реалізації екологічних програм, необхідність узгодження з ЄС	Державний бюджет, європейські фонди, приватні інвестиції
Китай	Розширення транспортної мережі, розвиток "Шовкового шляху", високошвидкісні залізниці	Інвестиції в нові дороги, порти, залізниці, ініціатива "Один пояс, один шлях"	Екологічні проблеми, контроль над проектами в різних країнах	Державні інвестиції, державні банки, міжнародні партнерства
Японія	Високотехнологічний розвиток, безпека, стійкість до стихійних лих	Розвиток швидкісних залізниць (шінкансен), інвестиції в міський транспорт, захист від землетрусів	Стихійні лиха, старіння населення	Державний бюджет, приватні інвестиції, міжнародні фонди
Індія	Інфраструктурне розширення, доступність, інтеграція різних видів транспорту	Національна програма інфраструктури, модернізація залізниць, розвиток метрополітену	Відсутність фінансування, бюрократія, екологічні виклики	Державний бюджет, міжнародні кредити, приватні інвестиції

Продовження таблиці 1.2

1	2	3	4	5
Франція	Екологічна стійкість, інтеграція з ЄС, модернізація інфраструктури	Розвиток високошвидкісних залізниць, підтримка електротранспорту, зменшення викидів	Екологічні вимоги, соціальні протести	Державний бюджет, європейські фонди, приватні інвестиції
Бразилія	Розвиток регіональних транспортних мереж, інфраструктурні проекти	Розширення доріг, модернізація портів, розвиток авіатранспорту	Корупція, відсутність фінансування, політична нестабільність	Державний бюджет, приватні інвестиції, міжнародні кредити
Італія	Модернізація транспортної інфраструктури, інтеграція з ЄС, зменшення викидів	Інвестиції в залізничний транспорт, розвиток метро, електрифікація транспорту	Стара інфраструктура, висока вартість реалізації проектів	Державний бюджет, європейські фонди, приватні інвестиції
Канада	Розвиток транспортної мережі на великих відстанях, екологічна стійкість	Інвестиції в розвиток північних регіонів, модернізація залізниць, розвиток громадського транспорту	Віддаленість регіонів, суворі кліматичні умови	Федеральний і провінційний бюджети, приватні інвестиції
Норвегія	Екологічна стійкість, інтеграція з Європою, розвиток морського транспорту	Інвестиції в електрифікацію транспорту, розвиток морських портів, зменшення викидів	Суворі кліматичні умови, висока вартість реалізації проектів	Державний бюджет, європейські фонди, приватні інвестиції
Нідерланди	Інноваційний розвиток, екологічна стійкість, інтеграція з ЄС	Розвиток мультимодальних транспортних систем, підтримка електротранспорту, розширення портової інфраструктури	Висока щільність населення, ризик затоплень	Державний бюджет, європейські фонди, приватні інвестиції
Велика Британія	Модернізація транспортної інфраструктури, зменшення викидів, інтеграція з Європою	Розвиток високошвидкісних залізниць, інвестиції в метро і громадський транспорт, підтримка електротранспорту	Висока вартість реалізації проектів, політична нестабільність після Brexit	Державний бюджет, приватні інвестиції, міжнародні кредити

Таблиця складена автором за матеріалами [6].

Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) розробляються понад 40 років у Японії та близько 30 років у Європі та США, демонструючи значний прогрес у сфері ІТ-дизайну. Сполучені Штати впродовж 1990-х років визначили

пріоритетні заходи для вирішення проблем розробки та впровадження ІТС, які включають створення математичних моделей для моделювання руху транспортних засобів і транспортних потоків на макро- та мікрорівнях, створення єдиної інформаційної системи, впровадження електронних систем вибору маршруту та надання допомоги водіям. Сьогодні ІТС встановлені на всіх основних магістралях, що ведуть до великих міст США, таких як Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес і Нью-Йорк.

Інтеграція систем міських і приміських доріг та магістралей є важливим питанням для Канади. У Монреалі використовується мережа керування дорожнім рухом, яка охоплює як міські магістралі, так і передмістя, розташовані на відстані 70-100 кілометрів від міста.

Японія є лідером у галузі інтелектуальних транспортних систем, маючи розгалужені мережі на міських дорогах і магістралях. Її системи відрізняються високою складністю та демонструють досвід у передовому автоматизованому управлінні транспортом. Інші країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, включаючи деякі міста Австралії, також значно інвестують у розвиток власних систем управління транспортом. Наприклад, в Австралії впроваджена система SCATS як частина транспортної інфраструктури.

Китай також приділяє значну увагу розвитку інтелектуальних систем управління дорожнім рухом. Було створено спеціальну комісію для нагляду за ходом досліджень ІТС, що призвело до розробки комплексного плану, який включає стратегічний підхід до розвитку ІТС та реалізацію пілотних демонстраційних проєктів, зосереджених на міських центрах управління дорожнім рухом і впровадженні електронних систем збору плати.

Отже, сучасна влада має комплексний набір підходів, стратегій, дій та інструментів для стимулювання прогресу транспортної галузі в цілому та її окремих сегментів (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Інструментарій реалізації державної політики розвитку транспортно-логістичного потенціалу держави [18]

Інтенсивний конкурентоспроможний розвиток та всебічна інтеграція транспортної галузі України у світовий економічний простір є ключовою стратегічною метою державної політики її розвитку. Ця мета має критичне значення для забезпечення сталого розвитку національної економіки, підвищення рівня життя населення, мінімізації впливу на довкілля, а також забезпечення національної безпеки та суверенітету України. Враховуючи це, розвинені країни активно впроваджують реформи державного управління в

транспортному секторі, надаючи вирішальну підтримку трансформації галузі. Міжнародні підходи до реформ в різних секторах, включаючи транспорт, можуть суттєво відрізнятися. Існує багато доказів того, що ці реформи підвищують ефективність галузі, але вони також можуть мати негативні наслідки, які необхідно враховувати.

Висновки до першого розділу

1. Підвищення якості життя населення та забезпечення національної безпеки є двома фундаментальними аспектами, які роблять транспортний сектор критично важливим для сталого розвитку України. Транспортно-логістична система має всеосяжний вплив на різні аспекти національної безпеки, включаючи зовнішню економіку, внутрішню політику, економічний розвиток, продовольчу безпеку, екологічну стабільність, боротьбу з тероризмом, інформаційні технології та інші сфери.

2. Сучасна державна політика щодо розвитку транспортно-логістичного потенціалу вимагає комплексного аналізу поточних подій в Україні та світі, зокрема пандемії COVID-19 та військової агресії Росії проти України. Врахування цих факторів є ключовим для формування ефективної та адаптивної стратегії розвитку транспортної галузі. Важливим є ретельний аналіз існуючого законодавства, що регулює роль транспортного сектору у забезпеченні національної безпеки, оскільки транспортно-логістична інфраструктура є основою національної безпеки.

3. Реалізація цієї стратегії вимагає належного врахування потреб і вимог національної безпеки у процесі розробки державної політики щодо розвитку транспортної галузі. Це перекалібрування є надзвичайно важливим для ефективного реагування на сучасні загрози та виклики. Зокрема, необхідно впроваджувати інноваційні підходи до управління транспортною інфраструктурою, що включає модернізацію існуючих об'єктів та створення нових, відповідаючи сучасним вимогам безпеки та ефективності.

4. Державна політика має базуватися на ґрунтовному аналізі поточних умов та викликів, інтеграції передових технологій та методів управління, а також забезпеченні стабільного фінансування для підтримки та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Це дозволить забезпечити сталий розвиток національної економіки, підвищити якість життя населення та зміцнити національну безпеку України в умовах глобальної нестабільності.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

2.1. Світові тенденції розвитку транспортної галузі

Розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах вимагає врахування активної участі країни у світовому розподілі праці та триваючої інтернаціоналізації економіки. Україна відіграє значну роль у світовій економіці, яка нині переживає суттєві трансформації, насамперед завдяки глобалізації. Економічна глобалізація сприяє поступовому формуванню єдиної глобальної економічної сфери та впровадженню уніфікованих правових, політичних та економічних норм. Цей процес призвів до зростання міжнародної торгівлі товарами та послугами, а також до збільшення руху капіталу та робочої сили між країнами.

Національна інфраструктура значною мірою залежить від транспортного комплексу, який сприяє мобільності населення та міжрегіональній інтеграції. Розвиток транспорту та транспортної інфраструктури стимулюється умовами глобалізації, що сприяє переміщенню робочої сили та споживачів. Окрім того, галузь, яка постачає необхідні інженерні та будівельні матеріали, отримує значні вигоди від пасажирських перевезень, сприяючи економічному зростанню. Вантажні перевезення, споживані переважно промисловістю, також відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі. Добре налагоджена транспортна система та інфраструктура є критично важливими не лише для ефективного функціонування промисловості, але й для розширення сільськогосподарського сектора, особливо у контексті експорту.

Транспортний сектор та інфраструктура мають значний вплив на глобальну індустрію туризму, полегшуючи пасажирські перевезення. Якість транспортних послуг і розвинена інфраструктура позитивно впливають на розвиток міжнародної індустрії відпочинку. Важливо підкреслити, що добре налагоджена транспортна галузь та інфраструктура мають потенціал для

створення нових робочих місць в економіці, включаючи суміжні сектори. І навпаки, економічний прогрес країни може бути значно уповільнений або навіть зупинений через обмеження інфраструктури, такі як погані дорожні умови та недостатня пропускна здатність.

Загалом, розвиток транспортної галузі та інфраструктури відіграє важливу роль у сприянні зростанню ВВП країн. Країни з кращою транспортною інфраструктурою, як правило, мають вищий ВВП на душу населення. Дані свідчать, що за якістю транспортної інфраструктури лідирують такі країни, як Данія, Швеція, США, Нідерланди, Японія, Німеччина, Австрія, Бельгія та Франція. У порівнянні, Україна посіла 59 місце в світі за індексом глобальної конкурентоспроможності в 2019 році за якістю транспортної інфраструктури, що корелює з нижчим ВВП на душу населення країни.

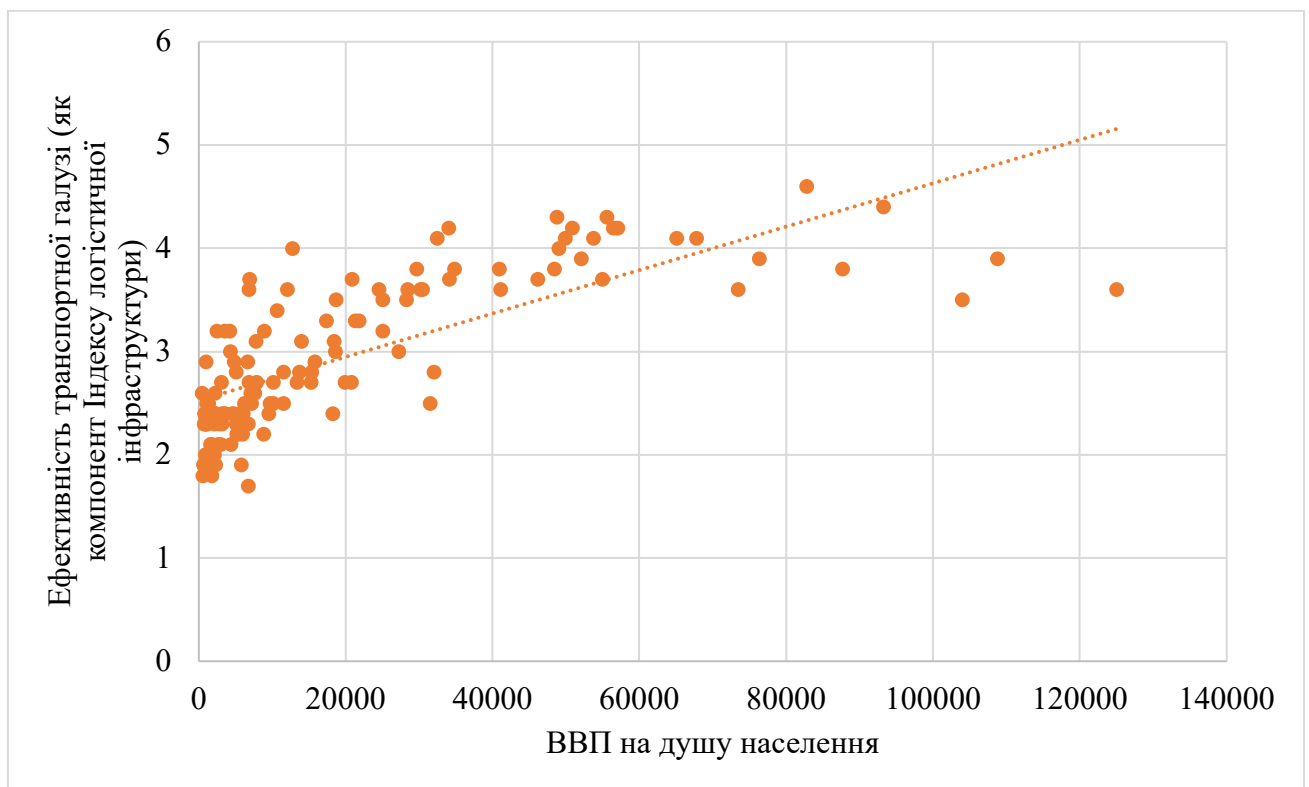


Рис. 2.1. Кореляційний зв'язок між якістю транспортної інфраструктури та ВВП країни на одну особу, 2022-2023 рр. [27].

Один із важливих принципів глобальної економіки полягає в тому, що рівень економічного розвитку країни безпосередньо залежить від щільності її транспортної мережі. Франція є яскравим прикладом цього принципу, оскільки її транспортна мережа в 14,5 разів більша за мережу України, незважаючи на схожі розміри територій. Це призводить до значних диспропорцій у соціально-економічному розвитку між цими країнами.

Докази з усього світу демонструють, що добре розвинена транспортна галузь та інфраструктура відіграють вирішальну роль у максимальному використанні ресурсів, а також економічних і соціальних можливостей регіону. Розвинена транспортна інфраструктура сприяє ефективним транспортним та економічним зв'язкам між різними територіями, що дозволяє повноцінно використовувати потенціал території. Це важливо не лише для підвищення продуктивності транспортної системи, а й для розкриття соціально-економічних можливостей регіону. Тому пріоритетом має бути створення надійної транспортної інфраструктури як усередині країни, так і на міжнародному рівні.

Для сприяння розвитку транспортної галузі та покращенню транспортної інфраструктури було розроблено та втілено в життя 37 стратегій. Ці стратегії відіграють ключову роль у забезпеченні ефективної роботи всіх аспектів транспортної системи та економічного розвитку регіону. Під час Всесвітнього кліматичного саміту COP26 у Глазго, Шотландія, 10 листопада 2021 року 33 країни та 6 виробників автомобілів оголосили про своє зобов'язання повністю відмовитися від транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння протягом наступних двадцяти років. Країни з розвиненими економіками планують здійснити цей перехід раніше, до 2035 року. Відомі підписанти колективної декларації включають General Motors, Ford, Mercedes, Volvo, Jaguar/Land Rover, а також країни Великобританія, Індія, Австрія, Польща, Канада та Туреччина.

Сучасна глобальна транспортна галузь свідчить про значну тенденцію до використання швидших, ефективніших та екологічно чистих транспортних засобів. Ця тенденція охоплює всі сектори транспорту і характеризується появою різноманітних інновацій, серед яких:

1. Використання передових та зручних транспортних засобів, що поєднують концепції інтермодального транспорту, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій та електронного документообігу.

2. Зменшення ваги автомобілів за допомогою композитних матеріалів, що покращує аеродинаміку та підвищує безпеку.

3. Акцент на використанні енергоефективних та екологічно чистих транспортних засобів, а також альтернативних джерел палива, сприяючи розвитку «зелених» методів транспортування.

4. Розширення використання контейнерів для транспортування великої кількості товарів з інтеграцією різних транспортних систем у рамках ланцюгів постачання.

5. Запровадження високошвидкісних видів транспорту та розвиток логістики для підвищення ефективності пасажирських і вантажних перевезень.

Потужні альянси, створені глобальними авіакомпаніями, сприяли глобалізації міжконтинентального повітряного транспорту. Доступні авіаперельоти стають важливими для встановлення прямих сполучень між різними регіонами, сприяючи гнучкості робочої сили та скороченню часу на дорогу.

Протягом останніх десятиліть спостерігається стрімке зростання кількості власників автомобілів та інтенсивності руху, що призвело до збільшення частоти дорожньо-транспортних пригод і негативних наслідків.

Україна, розташована на перехресті основних міжнародних транспортних шляхів, має значний транспортний потенціал, хоча нині використовує лише

частину цього потенціалу. Україна є ключовим транзитним пунктом для чотирьох із десяти європейських транспортних коридорів, зокрема для Балтійсько-Чорноморського коридору, що дозволяє з'єднувати виробників з важливими ринками, такими як Новий шовковий шлях та Індоскандинавський шлях, а також сприяє транспортуванню енергетичних ресурсів від країн-експортерів до країн-імпортерів.



Рис. 2.2. Міжнародні транспортні коридори України [32]

Україна відіграє значну роль у Транс'європейській транспортній мережі (TEN-T) і транспортному коридорі Євро-Кавказ-Азія (TRACECA). Територія України є ключовим проходом для двох інтермодальних транспортних коридорів у межах мережі TEN-T та допоміжної мережі TRACECA, що вказує на її стратегічну важливість. Крім того, Україна включена до індикативної карти проекту TEN-T, що свідчить про її важливу роль у європейській транспортній інфраструктурі.

Розглядаючи міжнародні транспортні коридори, необхідно враховувати встановлені фундаментальні критерії, викладені в європейських угодах. Ці угоди містять основні вимоги, які включають:

1. Європейська угода про основні внутрішні водотоки (AGN) – регулює стандарти для внутрішніх водних шляхів.
2. Європейська угода про міжнародні автомобільні дороги (AGR) – встановлює стандарти для міжнародних автомобільних доріг.
3. Європейська угода про найважливіші міжнародні інтермодальні транспортні лінії (AGTC) – визначає стандарти для інтермодальних транспортних маршрутів.

Створення національних і міжнародних транспортних коридорів потребує дотримання умов, викладених у цих європейських угодах. Важливо підкреслити, що створення будь-якого міжнародного транспортного коридору вимагає формування спеціального операційного органу, такого як керівний комітет, до складу якого входять представники країн, через які проходить коридор, а також інших зацікавлених країн.

Для посилення інтеграції України у світову транспортну мережу необхідно з'єднатися зі сформованими міжнародними транспортними коридорами та шукати нові шляхи для розширення цих коридорів. Вкрай важливо розвивати сучасні прикордонні та митні пункти пропуску, які відповідають міжнародним стандартам, для забезпечення безперебійної роботи цих коридорів. Крім того, встановлення митних пунктів пропуску в безпосередній близькості до транспортних вузлів і складських приміщень є надзвичайно важливим для ефективного функціонування транспортної системи.

Інтеграція України у світову транспортну мережу не лише сприятиме економічному зростанню, але й підвищить її стратегічну важливість на міжнародній арені. Це дозволить ефективніше використовувати потенціал

країни як транзитного хабу між Європою та Азією, що є критичним для забезпечення стабільного економічного розвитку та національної безпеки.

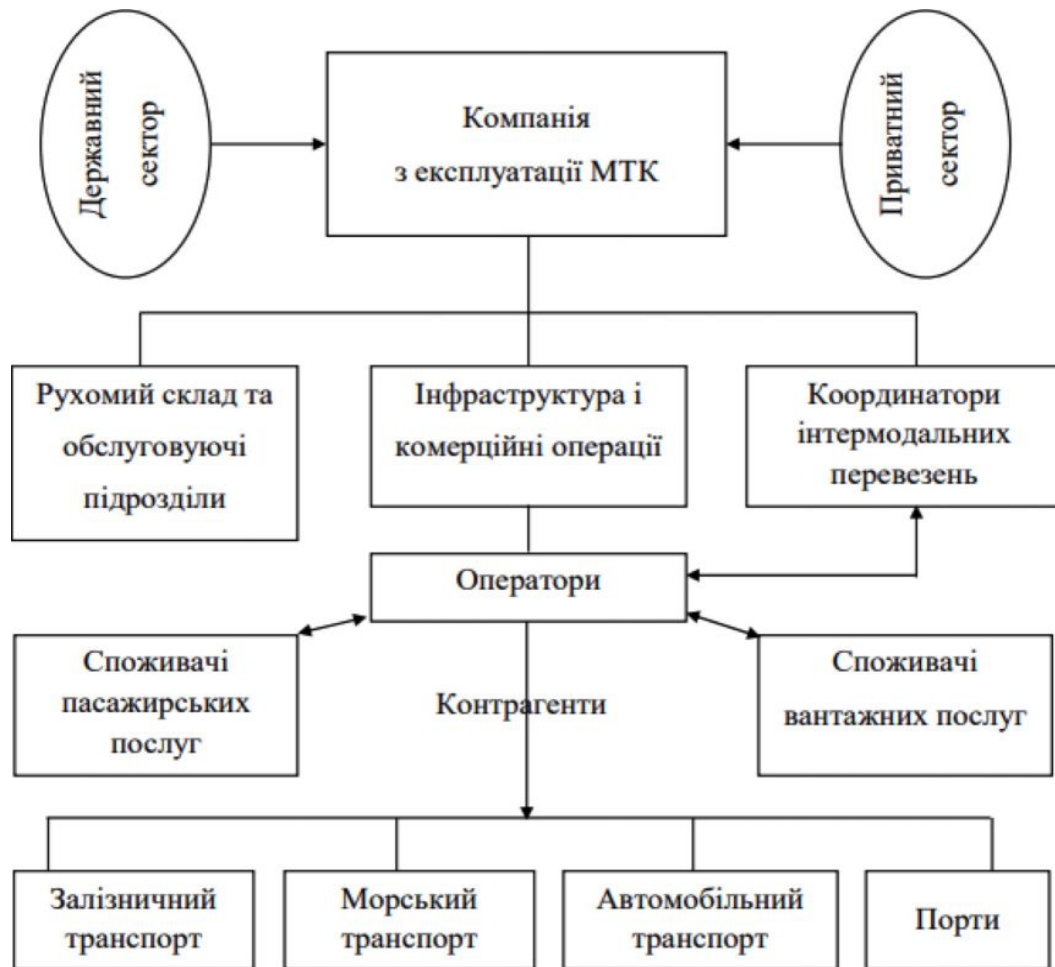


Рис. 2.3. Схема логістичної поставки в межах міжнародного транспортного коридору [3].

Серед тенденції розвитку світової транспортної галузі в процесі глобальної трансформації та інтеграції слід розглядати наступні аспекти:

- забезпечення інтеперабельності (експлуатаційної сумісності) національних транспортних систем з інтермодальними глобальними транспортними мережами;

- участь країн світу у масштабних міжнародних транспортних проектах, таких як приєднання до морської «Блакитної стрічки» навколо Європи, забезпечення регулювання суден і вантажів («Блакитна стрічка») та створення відповідних портових споруд («Блакитна стрічка»);

- налогодження міжнародного партнерства на основі державно-приватного партнерства з операторами транспортних компаній, зацікавленими у збільшенні обсягів та ефективності перевезень у відповідних сегментах ринку;

- збільшення обсягів перевезень контейнерів та інших вантажів територією країн світу, особливо в рамках розвитку транспортних шляхів між країнами ЄС – Китай («Новий шовковий шлях»), країни ЄС – Іран, Індія, країни ЄС – Туреччина та інші держави, метою є досягнення обсягу не менше 1 мл. TEU до 2025 року, 2 мл. TEU до 2030 року.

- впровадження гнучкої системи та формування конкурентоспроможної тарифно-цінову політику, спрямовану на залучення транзитних вантажів та здешевлення імпорту та експорту товарів.

- спрощення процесу надання міжнародного статусу регіональним аеропортам відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

- спрощення процедур під час авіаперевезень міжнародних вантажів через українські аеропорти шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН за принципом «єдиного вікна» для контролю технологій і процедур, а також розвитку державно-приватне партнерство в цій сфері [40].

Тому в сучасних умовах найважливішим є подальша інтеграція транспортних галузей країн та транспортних мереж в міжнародну транспортну систему. Це допоможе залучити більше обсягів перевезень і валютних надходжень, знизити витрати на транспортування, наблизитися до міжнародних стандартів пасажирських і вантажних перевезень, а також покращити енергетику та екологію.

2.2. Сучасний стан транспортно-логістичної системи України

У процесі глобальної трансформації та інтеграції при розгляді тенденцій розвитку світової транспортної індустрії слід враховувати кілька ключових факторів. По-перше, забезпечення операційної сумісності національних транспортних систем з інтермодальними глобальними транспортними мережами є фундаментальним аспектом. Це включає активну участь країн у масштабних міжнародних транспортних проектах, таких як морська «Блакитна стрічка» навколо Європи, яка спрямована на регулювання суден і вантажів та створення відповідних портових споруд.

По-друге, критично важливо налагодити міжнародне партнерство через державно-приватні партнерства з транспортними операторами, які зацікавлені у збільшенні обсягів та ефективності перевезень у конкретних сегментах ринку. Збільшення контейнерних і вантажних перевезень між різними країнами, особливо в межах розвитку транспортних шляхів між країнами ЄС і Китаєм (відомий як «Новий шовковий шлях»), країнами ЄС і Іраном, Індією, країнами ЄС і Туреччиною, є ключовим аспектом. Ціль полягає у досягненні обсягу в 1 мільйон TEU до 2025 року та 2 мільйони TEU до 2030 року.

Метою цих ініціатив є залучення транзитних вантажів та зниження вартості імпорту й експорту товарів через впровадження універсальної системи та встановлення конкурентоспроможної тарифно-цінової стратегії. Процес надання міжнародного статусу регіональним аеропортам буде впорядкований відповідно до стандартів і рекомендованих практик, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO). Використовуючи пропозиції Європейської економічної комісії ООН щодо впровадження підходу «єдиного вікна» для контролю технологій і процедур, українські аеропорти можуть значно спростити процес перевезення міжнародних вантажів. Крім того, сприяння державно-приватному партнерству в цій сфері є критично важливим.

У сучасному світі основна увага приділяється інтеграції транспортних галузей і мереж у глобальну транспортну систему. Це сприятиме збільшенню обсягів перевезень і валютних надходжень, одночасно знижуючи транспортні витрати. Така інтеграція також дозволить досягти міжнародних стандартів пасажирських і вантажних перевезень та підвищити енергоефективність і екологічну стійкість.

Наразі транспортна галузь України перебуває у стані кризи. Цю ситуацію можна пояснити кількома факторами, зокрема військовою агресією Росії проти України, недостатнім фінансуванням та відсутністю передових технологій. Недостатнє обслуговування інфраструктури та транспорту, разом із застарілими промисловими технологіями, не лише ставить під загрозу виконання соціально-економічних функцій, а й становить загрозу національній безпеці України.

Внаслідок військової агресії Росії та глобальної пандемії COVID-19 загальний соціально-економічний розвиток країни зазнав значного спаду. Національне бюро статистики повідомило про падіння ВВП України на 4% у 2020 році. Транспортна галузь України зазнала значних економічних невдач під час пандемії, про що свідчать дані Держстату. Внесок транспортної галузі у ВВП України знизився з 6,6% у 2019 році до 5,3% у 2022 р.. Крім того, станом на кінець 2023 року середня кількість штатних працівників скоротилася на 2,3%, а 14,4% транспортних компаній зазнали фінансових збитків.

У 2023 р. українські підприємства, включаючи транспортний сектор, зазнали чистих збитків у розмірі 4,9 мільярда гривень. Частка збиткових підприємств зросла до 41% від загальної кількості. Це зростання збитковості значною мірою сприяло скороченню інвестицій за рік, оскільки 65% капітальних вкладень було профінансовано самими підприємствами. Поряд з інвестиційними факторами, попит також відіграє вирішальну роль у поточній кризі, ще більше погіршуючи оптимістичні прогнози щодо швидкого

відновлення української транспортної галузі, особливо на тлі військової агресії Росії.

Таким чином, для успішної інтеграції у світову транспортну систему та забезпечення стабільного економічного розвитку Україні необхідно вжити заходів для модернізації своєї транспортної інфраструктури, розвитку міжнародних партнерств і впровадження інноваційних технологій у транспортному секторі.

Таблиця 2.1

Показники розвитку транспортно-логістичного-потенціалу України
у 2023 р.

Показники	Усього
Частка галузі у ВВП, %	5,3
Середньооблікова кількість штатних працівників	
тис. осіб	611,5
у % до загальної кількості	8,6
у % до відповідного періоду попереднього року	97,7
Заробітна плата штатних працівників	
грн.	13837
у % до середнього рівня по економіці	98,7
у % до попереднього періоду	101,9
у % до відповідного періоду попереднього року	115,8
Прибуток до оподаткування великих та середніх підприємств	
млн. грн.	24612,7
у % до загального обсягу	3,5
у % до відповідного періоду попереднього року	63,7
частка прибуткових підприємств до загальної кількості підприємств відповідного виду економічної діяльності, %	60,4
Збиток до оподаткування великих та середніх підприємств	
млн. грн.	16529,1
у % до загального обсягу	14,4
у % до відповідного періоду попереднього року	30,9

частка збиткових підприємств до загальної кількості підприємств відповідного виду економічної діяльності, %	39,6
Рівень рентабельності (збитковості)	
операційної діяльності підприємств, %	3,0
усієї діяльності підприємств, %	1,4
Капітальні інвестиції	
млн. грн.	21840,9
у % до загального обсягу	6,6
у % до відповідного періоду попереднього року	129,2

Таблиця складена автором.

У 2024 році транспортна галузь України прогнозує позитивне зростання. Незважаючи на досягнення операційної рентабельності на рівні 3,0%, цей показник залишається недостатнім для забезпечення необхідного розширення та відтворення інфраструктури. Капітальні інвестиції в транспортний сектор зросли на 29,2% порівняно з аналогічним періодом 2023 року, що пояснюється низькою базою порівняння через пандемію COVID-19. Згідно зі статистичними даними Національного бюро статистики України за 2023 рік, підприємства транспортного сектору зафіксували обсяг вантажоперевезень у 289,3 мільярда тонно-кілометрів (ткм), що на 99,7% більше, ніж у 2022 році (рис. 2.4).

Цей стрімкий приріст обсягів вантажоперевезень є свідченням поступового відновлення транспортного сектору після значного спаду, викликаного пандемією. Збільшення капітальних інвестицій також вказує на підвищену увагу до модернізації та розширення транспортної інфраструктури, що є необхідною умовою для подальшого економічного розвитку країни.

Дані свідчать про позитивні зміни в інвестиційній діяльності транспортних підприємств, які вбачають у цьому можливість для підвищення своєї конкурентоспроможності та забезпечення стабільного зростання. Тим не менш, для досягнення довгострокового успіху та сталого розвитку

транспортної галузі, необхідно продовжувати сприяти залученню додаткових інвестицій та вдосконаленню технологічної бази, що дозволить досягти високих показників ефективності та надійності транспортних послуг.

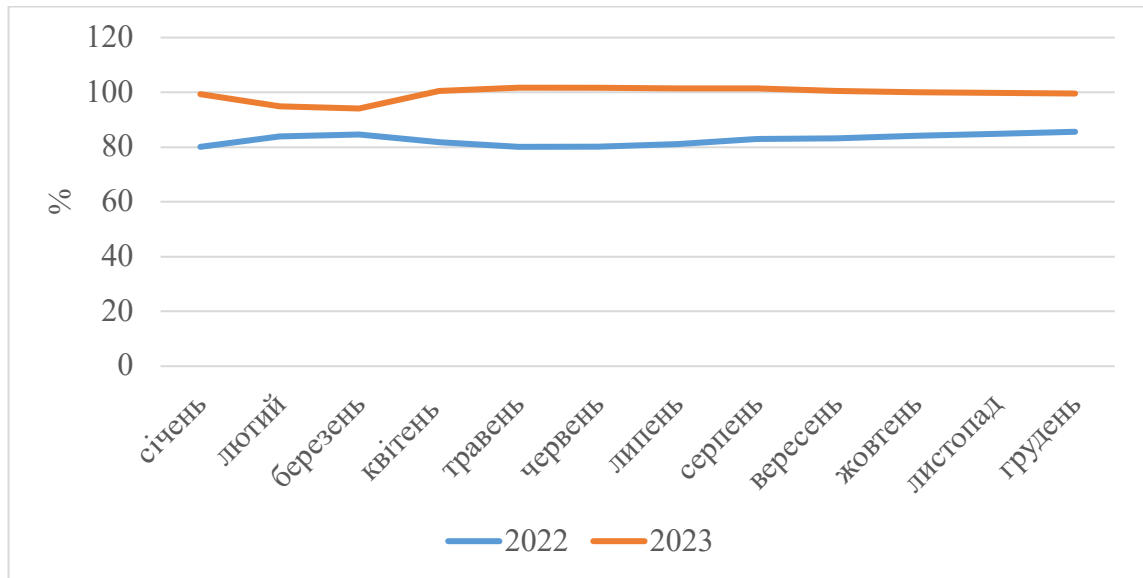


Рис. 2.4. Показник вантажообігу підприємств транспортної галузі України 2023 р. до 2023 р. [55].

У 2023 році підприємствами транспортної галузі України було перевезено 619,9 млн тонн вантажів власним та/або орендованим автотранспортом, що становить 103,3% від обсягу перевезень у 2022 році (табл. 2.2). Це свідчить про незначне, але стабільне зростання обсягів вантажоперевезень автомобільним транспортом, що вказує на відновлення транспортного сектора після пандемії COVID-19 та початку повномасштабної війни.

Залізнична галузь зазнала значного зростання вантажоперевезень у 2021 році. Загальний обсяг перевезених вантажів склав 314,3 млн тонн, що на 2,9% більше, ніж у попередньому році. Варто зазначити, що особливо суттєво зросли перевезення хімічних та мінеральних добрив – на 22,9%, а також цементу – на 12,3%. Крім того, відзначається зростання перевезень брухту чорних металів на 10,4%, коксу – на 9,0%, будівельних матеріалів – на 8,7%. Також зросли перевезення нафти та нафтопродуктів – на 7,6%, лісових вантажів – на 6,9%, чорних металів – на 5,9%.

Однак, деякі сектори зазнали падіння обсягів перевезень. Зокрема, перевезення зерна та продуктів його переробки знизилися на 4,3%, а перевезення залізної та марганцевої руди – на 2,7%. Ці зміни можуть бути пов'язані з коливаннями попиту на відповідні товари на міжнародних та внутрішніх ринках, а також з логістичними викликами, що постали перед транспортним сектором.

Загалом, транспортна галузь України демонструє ознаки відновлення та зростання, проте для забезпечення сталого розвитку необхідно зосередити зусилля на модернізації інфраструктури, залученні інвестицій та впровадженні передових технологій, що дозволить підвищити ефективність транспортних послуг і конкурентоспроможність на міжнародному рівні.

Таблиця 2.2

Вантажоперевезення по Україні в 2023 році (за видами транспорту)

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2022 р.	млн. т	у % до 2022 р.
Транспорт:	289253	99	619	103
залізничний	180361	102	314	102
автомобільний	46429	110	222	116
водний	2946	102	5	95
трубопровідний	59170	85	77	79
авіаційний	346	109	81	92

Таблиця складена автором [32].

Транспортна галузь України, яка охоплює підприємства автомобільного транспорту та окремі промислові та комерційні підприємства, продемонструвала значне зростання активності у 2023 році. Загальний обсяг вантажоперевезень склав 46,4 мільярда тонно-кілометрів, що на 10,5% більше порівняно з попереднім роком. Крім того, обсяг перевезених вантажів досяг 222,6 млн тонн, що на 16,2% більше, ніж у 2022 році.

У 2023 році обсяги перевезень водним транспортом (морським та внутрішнім) зменшилися на 4,8%, зокрема було перевезено 5,3 млн тонн

вантажів, що менше порівняно з попереднім роком. Важливо відзначити, що сукупний вантажообіг 13 морських портів, розташованих у Чорному морі, Азовському басейні та дельті Дунаю, перевищує 230 мільйонів тонн на рік. Значення українських морських портів важко переоцінити, оскільки вони відіграють ключову роль у сприянні експорту сільськогосподарської продукції та продукції гірничо-металургійного комплексу з країни, а також імпорту вугілля, залізної руди та інших життєво важливих ресурсів.

На українські морські порти припадає понад 37% міжнародної торгівлі України, з яких понад 57% становить внутрішній експорт. Однак роль українського судноплавства у внутрішніх вантажоперевезеннях зменшується, насамперед через скорочення кількості морських суден українського флоту та зміщення регіональних морських поставок до інших країн. Проте, морський транспорт все ще відіграє значну роль у міжнародних вантажних перевезеннях та робить значний внесок у зовнішню торгівлю. На жаль, через неконкурентоспроможність українського флоту та недостатній тоннаж суден, вантажообіг має тенденцію до зменшення з року в рік.

У транспортній галузі України загальна відстань, пройдена пасажирями на підприємствах, склала 62,3 млрд пасажирських кілометрів, перевищивши пасажиропотік, зафіксований у 2022 році, на 127,1% (рис. 2.5). Це свідчить про відновлення та зростання пасажирських перевезень, що є позитивною тенденцією для транспортного сектора країни.

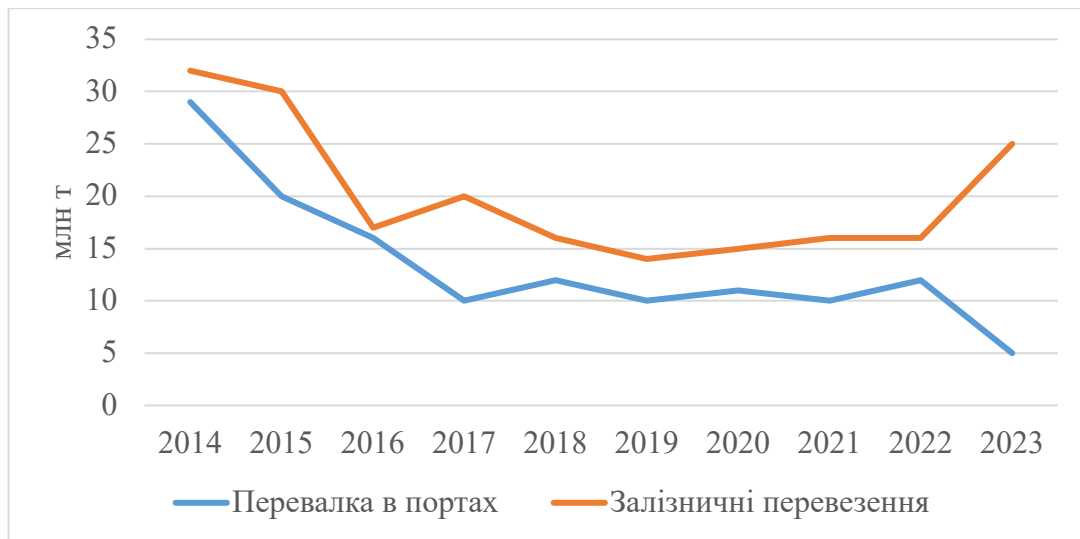


Рис. 2.5. Обсяг пасажирообігу транспортних підприємств України (% минулого року) [55].

Суттєве зростання показників транспортної галузі у 2023 році можна пояснити насамперед низьким базовим показником у 2022 році. У цей період підприємства транспортної галузі зафіксували лише 49,4 мільярда пасажирських кілометрів, що становило лише 46,1% від показників 2022 року. Зростання пасажирських перевезень до 62,3 мільярда пасажирських кілометрів у 2023 році вказує на значне відновлення та пожвавлення транспортного сектору після попереднього року спаду.

Загальна кількість пасажирів, перевезених транспортними компаніями України у 2023 році, досягла 2656,9 мільйонів осіб, що становить зростання на 103,4% порівняно з пасажиропотоком попереднього року (таблиця 2.3). Це суттєве збільшення обсягу пасажиропотоку свідчить про відновлення мобільності населення та підвищення попиту на транспортні послуги. Відновлення та зростання пасажирських перевезень є результатом як покращення економічної ситуації, так і зусиль транспортних підприємств щодо модернізації та підвищення якості послуг.

Ці позитивні тенденції у транспортній галузі підкреслюють необхідність продовження інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури,

впровадження інноваційних технологій та підвищення ефективності управління транспортними процесами. Такі заходи сприятимуть подальшому зміцненню транспортного сектора України та забезпеченню сталого економічного зростання.

Таблиця 2.3

Пасажи́рські перевезе́ння в Украї́ні за видами транспорту, 2023 р.

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

Таблиця складена автором за матеріалами [32].

Порівняно з попереднім роком, спостерігалось значне збільшення транзитних пасажирських перевезень залізничним транспортом, включаючи міську електричку, на 19,0%. Щодо автомобільного транспорту, послугами цього виду перевезень скористалися 1090,9 млн осіб, у тому числі приватні підприємці, що вказує на незначне збільшення кількості пасажирів на 0,6% порівняно з 2022 роком.

Значне зростання пасажиропотоку спостерігалось також на водному транспорті, як морському, так і внутрішньому, де приріст склав 50,9% порівняно з попереднім роком. Незважаючи на вражаючий приріст, водний транспорт продовжує становити відносно невелику частку загальних пасажирських перевезень, займаючи лише 0,1% від загальної кількості пасажирів.

Негативні наслідки для транспортної галузі також є помітними, зокрема через скорочення поставок природного газу, що сприяло погіршенню транспортних показників, зокрема на магістралях. Зменшення обсягів газу можна пояснити погодними умовами та попитом на міжнародних ринках, але безпосередній вплив на показники пасажиропотоку мали війна та криза COVID-19.

Неналежний стан дорожньої інфраструктури України є основною перешкодою для розвитку автомобільного транспорту. Незважаючи на деякі покращення в останні роки, загальна ситуація змінюється повільно. Магістральні дороги, які складають лише 14% загальної мережі доріг, мають загальну протяжність 23 572 кілометри, причому понад 90% доріг загального користування перебувають у зношеному стані. Незважаючи на те, що з 2013 по 2019 роки відбулося значне збільшення асигнувань з державного бюджету на утримання та будівництво доріг, що досягло більш ніж удвічі порівняно з попередніми роками, у 2021 році на будівництво доріг було витрачено майже 130 мільярдів гривень (рис. 2.6). Проте, приблизно 90% доріг України залишаються в аварійному стані.

Ці дані підкреслюють необхідність продовження інвестицій у дорожню інфраструктуру, впровадження інноваційних технологій та підвищення якості управління дорожніми проектами для забезпечення сталого розвитку транспортної галузі України.



Рис. 2.6. Видатки Укравтодору на дорожні роботи та індекс якості автомобільної інфраструктури у 2013-2022 рр. [27].

Дорожня інфраструктура України характеризується низькою якістю, що підтверджується її 119-м місцем серед 141 країни за Індексом якості дорожньої інфраструктури (рис. 2.7). Така позиція свідчить про серйозні проблеми, пов'язані з станом та функціональністю транспортних шляхів країни, які значно впливають на ефективність транспортної системи в цілому та національну економіку.

Причини низької якості дорожньої інфраструктури в Україні включають недостатнє фінансування, незадовільне планування та управління дорожніми проектами, а також застарілі технології будівництва та ремонту доріг. Згідно з даними Державної служби статистики України, понад 90% доріг загального користування перебувають у зношеному стані, що потребує негайного втручання для забезпечення безпеки та ефективності транспортних перевезень.

Значне збільшення асигнувань з державного бюджету на утримання та будівництво доріг у період з 2013 по 2019 роки, яке більш ніж удвічі перевищило попередні показники, а також витрати майже 130 мільярдів гривень на будівництво доріг у 2020 році свідчать про зусилля уряду щодо

покращення ситуації. Однак, такі заходи поки що не привели до значних позитивних змін, що відображається у низьких показниках якості дорожньої інфраструктури.

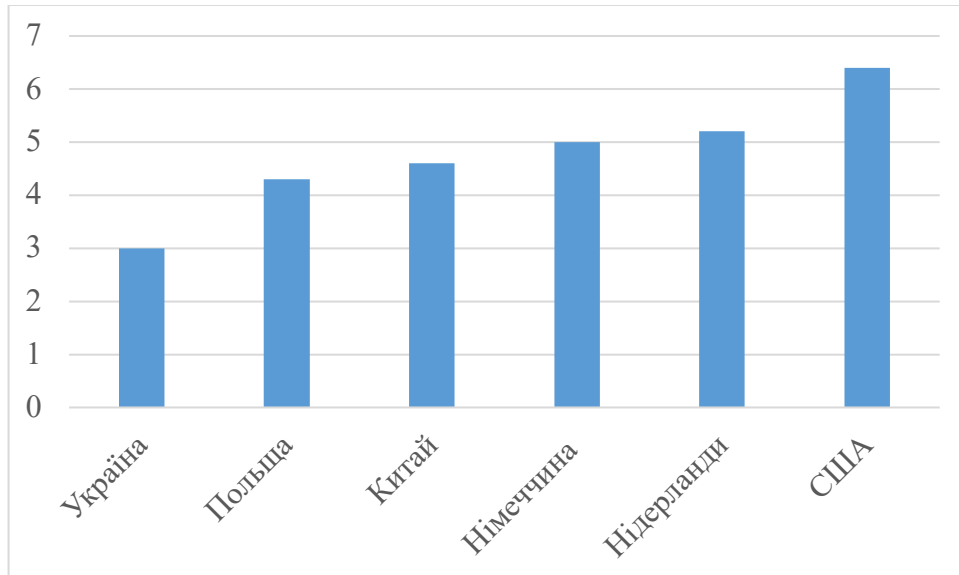


Рис. 2.7. Індекс автомобільної інфраструктури в Україні та країнах світу у 2021 р. [27].

Транспортна галузь України стикається зі значними викликами, зокрема у секторах морського транспорту та портової інфраструктури. Останнім часом спостерігається суттєве зниження обсягів перевезень і перевалки вантажів у морських портах, що ускладнюється російською військовою агресією, яка призвела до катастрофічного скорочення обсягів перевалки. У мирний час Україна здатна обслуговувати лише 10% від загального вантажообігу всіх українських морських торговельних портів, причому працюють лише порти на Дунаї. Хоча було докладено зусиль для збільшення перевалки вантажів у дунайських портах, що призвело до чотирикратного зростання з лютого по квітень 2022 року, цих заходів недостатньо. Разом із західним кордоном, де імпорту і експорту здійснюються залізничним і автомобільним транспортом, Україна може обробляти лише 35% імпорту та експорту порівняно з довоєнним рівнем.

Блокада російськими військами морських портів призводить до щоденних втрат української економіки приблизно 170 мільйонів доларів. У квітні 2022 року інвестиційна компанія Longteng Capital прогнозувала, що якщо така ситуація триватиме, закриття Чорного моря матиме значний вплив на економіку України з прогнозованим щорічним падінням ВВП на 25%. Навіть за умови нормальної роботи порту очікується, що ВВП скоротиться на 22%. Проте Олександр Нів'євський, заступник директора Київської школи економіки, стверджує, що значення портів у цій ситуації недооцінюється. Якщо на порти припадає лише 3% ВВП, їхня роль в українському аграрному секторі набагато вагоміша. За підрахунками Нів'євського, лише порти в аграрному секторі можна оцінити в 20-22% ВВП. Це підкреслює нелінійну залежність і значний вплив портів і морського транспорту, який значно перевищує початкову оцінку в 3%.

До початку війни понад 70% українських товарів перевозилися через морські порти, створюючи обіг приблизно 47 мільярдів доларів. Встановлення портових зборів в Україні бракує ефективності та прозорості. Порівняно з іншими портами Чорноморського регіону та світу, українські порти є найдорожчими. За рейтингом якості портової інфраструктури України становить 3,9 з 7. За даними Всесвітнього економічного форуму, показники України в цьому рейтингу поступаються показникам прямих конкурентів, таких як Нідерланди (6,4), Німеччина (5,2), Азербайджан (5,1), Єгипет (4,8), Туреччина (4,7), Польща (4,5) та Китай (4,5). Індекс якості портової інфраструктури Європейського Союзу становить 4,8 бала.

Кричущою реальністю є невикористаний потенціал річкових вантажних перевезень в Україні. У той час як українські річкові вантажні перевезення перевищували 60 мільйонів тонн у 1991 році, вони значно скоротилися, склавши лише 18,2 тонни у 2019 році. Проте є проблиск надії, оскільки внутрішній водний транспорт повільно відновлюється. З 2013 по 2022 рік

вантажоперевезення річкою Дніпро зазнали вражаючого зростання на 83,4%, досягнувши загальних 11,79 мільйонів тонн у 2022 році (рис. 2.8).

Ці тенденції підкреслюють необхідність структурних реформ і модернізації транспортної інфраструктури України. Для досягнення сталого економічного зростання та забезпечення національної безпеки необхідні значні інвестиції в інфраструктуру, покращення управління портами, впровадження передових технологій та створення сприятливих умов для залучення іноземних інвестицій.

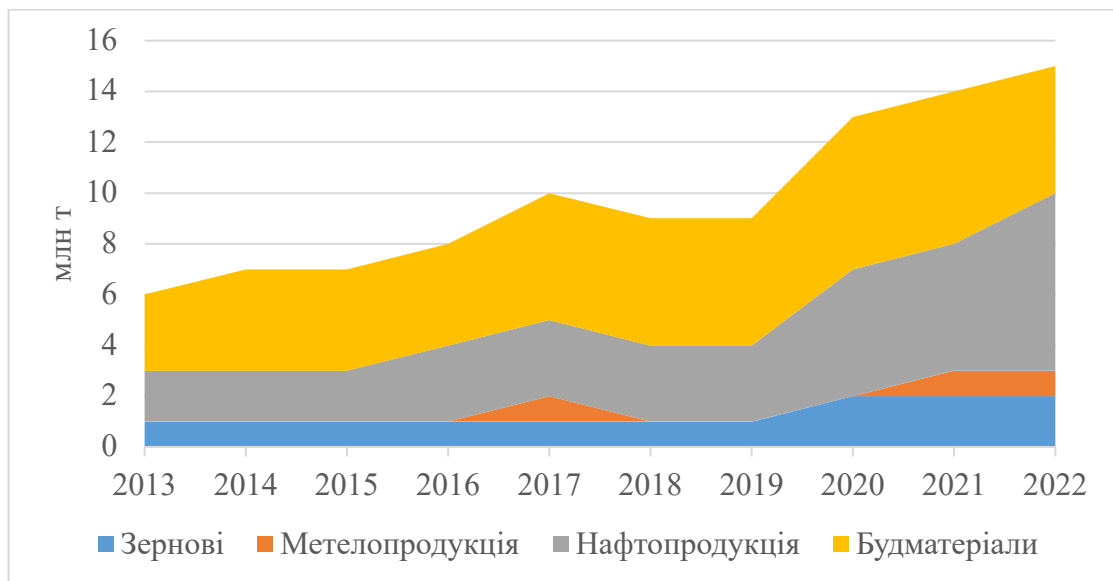


Рис. 2.8. Вантажні перевезення річкою Дніпро у 2013-2022 рр. [52]

З 2016 року спостерігається значне зростання обсягів перевезень зерна – у 2,4 рази. Однак, водночас поставки нафтопродуктів скоротилися майже на 12%. Така динаміка відображає зміни в структурі вантажоперевезень, що відбуваються внаслідок різних економічних та політичних факторів. Зокрема, збільшення обсягів перевезень зерна свідчить про значний розвиток аграрного сектора України, що став одним із основних драйверів економіки країни.

Проте пасажирські перевезення річковим транспортом залишаються на низькому рівні. У 1990 році внутрішніми водними шляхами було перевезено приблизно 19,1 мільйона пасажирів, тоді як у 2021 році ця кількість зменшилася до менше 600 тисяч. Такий спад можна пояснити як зміною

транспортних уподобань населення, так і недостатнім фінансуванням та увагою до розвитку річкової інфраструктури.

Станом на 2024 рік, у таблиці 2.4 наведено важливі кількісні та якісні показники, що відображають стан та ефективність транспортної галузі України. Ці показники є важливими для розуміння поточних викликів та потенціалу розвитку транспортної інфраструктури країни. Вони також демонструють необхідність впровадження структурних реформ та інвестицій у модернізацію транспортної системи, що є ключовим для забезпечення сталого економічного зростання та інтеграції України в глобальні транспортні мережі.

Таким чином, транспортна галузь України потребує комплексного підходу до розвитку, який включає оновлення інфраструктури, залучення інвестицій, а також впровадження передових технологій і ефективних методів управління. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність України на міжнародному рівні та забезпечити надійне транспортне сполучення для економічного та соціального розвитку країни.

Таблиця 2.4.

Основні показники розвитку транспортно-логістичної системи України

Показник	Оцінка	Джерело (рік)
1	2	3
Загальна довжина залізничних колій	19,787 км	Укрзалізниця (2024)
Довжина автомобільних доріг	169,500 км	Держдор НДІ (2024)
Кількість діючих аеропортів	14	Державна авіаційна служба України (2024)
Загальний обсяг вантажних перевезень (залізничні)	303.5 млн тонн	Укрзалізниця (2023)
Загальний обсяг вантажних перевезень (автомобільні)	180 млн тонн	Мінінфраструктури (2023)
Контейнерні перевезення (залізничні)	425,000 TEU	Укрзалізниця (2023)
Обсяг перевалки вантажів у портах	160 млн тонн	АМПУ (2023)
Фінансування відновлення транспортної інфраструктури	\$74 млрд	Національний план відновлення України (2024)
Частка доріг у незадовільному стані	40%	Укравтодор (2023)
Пасажирські перевезення (залізничні)	63 млн осіб	Укрзалізниця (2023)

Продовження таблиці 2.4

1	2	3
Пасажирські перевезення (авіаційні)	9.4 млн осіб	Державна авіаційна служба України (2023)
Інвестиції у розвиток мультимодальних терміналів	\$500 млн	Мінінфраструктури (2024)
Кількість морських портів	13	АМПУ (2024)
Обсяг вантажопотоку через Дунайські порти	10 млн тонн	АМПУ (2023)
Кількість залізничних контейнерних поїздів з Китаю до Європи через Україну	120 поїздів	Укрзалізниця (2023)
Довжина залізничних колій зі стандартною європейською колією	1,500 км	Укрзалізниця (2024)
Індекс логістичної ефективності (LPI)	2.83	Світовий банк (2018)
Пунктуальність пасажирських поїздів	88%	Укрзалізниця (2023)
Середня швидкість вантажних поїздів	40 км/год	Укрзалізниця (2023)
Частка контейнерних перевезень у загальному вантажопотоці	5%	Мінінфраструктури (2023)
Час митного оформлення вантажів	24-48 годин	Мінінфраструктури (2023)
Рівень задоволеності пасажирів залізничним транспортом	72%	Укрзалізниця (2023)
Рівень задоволеності авіаційними перевезеннями	85%	Державна авіаційна служба України (2023)

Таблиця складена автором.

Отже, для забезпечення ефективного розвитку транспортної інфраструктури України необхідно здійснити повну її реконструкцію та створити середовище, яке сприятиме вільній конкуренції, що є важливим чинником для просування галузі вперед. Це передбачає необхідність ефективного та синхронізованого розвитку всіх видів транспорту, досягти якого можна лише шляхом створення та реалізації надійної національної політики. Така політика стане фундаментом для зростання та вдосконалення діяльності транспортного сектору України.

Перш за все, реконструкція транспортної інфраструктури повинна включати модернізацію існуючих транспортних коридорів, розвиток нових маршрутів, впровадження сучасних технологій та покращення логістичних ланцюгів. Це дозволить не лише покращити внутрішню мобільність, але й

забезпечити конкурентоспроможність української транспортної системи на міжнародному рівні.

Крім того, важливим аспектом національної політики має бути стимулювання приватних інвестицій у транспортну галузь. Це може бути досягнуто шляхом створення сприятливих умов для бізнесу, включаючи прозорі правила гри, захист прав інвесторів та забезпечення стабільності законодавчої бази. Важливу роль у цьому процесі відіграє державно-приватне партнерство, яке дозволить об'єднати ресурси та зусилля держави та приватного сектору для досягнення спільних цілей.

Необхідність синхронізованого розвитку всіх видів транспорту також вимагає ефективної координації між різними транспортними агенціями та установами. Це може бути досягнуто шляхом створення єдиної транспортної платформи, яка об'єднуватиме всі види транспорту та забезпечуватиме їх гармонійне функціонування. Така платформа дозволить оптимізувати транспортні потоки, зменшити витрати та підвищити ефективність транспортної системи в цілому.

Зрештою, надійна національна політика, спрямована на розвиток транспортної інфраструктури, повинна включати чітко визначені цілі та завдання, а також механізми їх реалізації. Це передбачає проведення регулярного моніторингу та оцінки ефективності заходів, що впроваджуються, а також коригування політики у разі необхідності. Лише за умови комплексного підходу до розвитку транспортної інфраструктури можна забезпечити її стійке зростання та підвищення конкурентоспроможності на міжнародному рівні.

2.3. Перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України

Підвищення ефективності та якості транспортних послуг має вирішальне значення для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі

України. Це сприятиме зростанню експорту, розвитку торгівлі, туризму та внутрішнього ринку. Для досягнення цієї мети необхідно глибоко проаналізувати транспортно-логістичний потенціал країни, використовуючи метод SWOT-аналізу (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

SWOT-матриця транспортно-логістичного потенціалу України

<i>Сильні сторони (Strengths)</i>	<i>Слабкі сторони (Weaknesses)</i>
1. Географічне розташування на перетині важливих транспортних коридорів між Європою та Азією, що робить її стратегічно важливим логістичним вузлом.	Пошкодження інфраструктури через війну, що потребує значних інвестицій для відновлення.
2. Розвинена залізнична мережа, що дозволяє здійснювати значні обсяги вантажних та пасажирських перевезень.	40% автомобільних доріг знаходяться у незадовільному стані, що ускладнює ефективність перевезень та збільшує витрати на логістику.
Українські порти мають значний обсяг перевалки вантажів, що становить 160 млн тонн щорічно, з потенціалом подальшого зростання.	Низький рівень інтеграції з європейською транспортною системою, що обмежує можливості інтеграції з транспортними системами ЄС.
Високий рівень задоволеності транспортними перевезеннями серед пасажирів	Індекс логістичної ефективності (LPI) складає 2.83, що вказує на потребу покращення логістичних послуг та інфраструктури.
<i>Можливості (Opportunities)</i>	<i>Загрози (Threats)</i>
Значні інвестиції у відновлення інфраструктури (\$74 млрд) створюють можливості для модернізації та підвищення ефективності транспортної системи.	Політична нестабільність та тривалі військові дії та політична нестабільність можуть обмежувати інвестиції та впровадження нових проектів.
Інвестиції у розвиток мультимодальних терміналів (\$500 млн) сприятимуть покращенню логістичної ефективності та інтеграції з європейськими ринками.	Економічні проблеми та фінансові обмеження можуть вплинути на здатність країни залучати необхідні інвестиції для відновлення та модернізації інфраструктури.
Збільшення обсягу контейнерних перевезень та покращення інфраструктури можуть підвищити частку України у міжнародних логістичних ланцюгах.	Конкуренція з боку сусідніх країн, які також розвивають свої транспортно-логістичні системи, може зменшити конкурентні переваги України.
Поглиблення співпраці та інтеграції з Європейським Союзом відкриває нові ринки та можливості для розвитку транспортної інфраструктури.	Зростаюча увага до екологічних стандартів та вимог може вимагати додаткових інвестицій для приведення транспортної інфраструктури у відповідність до міжнародних екологічних норм.

Таблиця складена автором.

Транспортна галузь в Україні має слабкі сторони, які можна суттєво усунути завдяки наявним можливостям. Інвестиції в розмірі 74 мільярдів доларів США у відновлення та модернізацію інфраструктури дозволять значно покращити стан автомобільних доріг, зменшуючи частку незадовільних доріг. Вкладення 500 мільйонів доларів США в мультимодальні термінали сприятимуть розвитку мультимодальних перевезень, що забезпечить інтеграцію з європейськими транспортними системами та збільшення кількості залізничних колій, відповідних європейським стандартам. Модернізація портів і покращення логістичних послуг призведуть до зростання контейнерних перевезень, що в кінцевому підсумку підвищить поточний індекс ефективності логістики (LPI) на 2,83. Поглиблення співпраці з ЄС відкриє нові ринки, залучить додаткові ресурси та технології для модернізації транспортної інфраструктури України.

У середньостроковій перспективі Національна транспортна стратегія України до 2030 року окреслює ключові напрями та перспективи розвитку транспортного сектору країни. Цей стратегічний план встановлює основні напрями, за якими будуть досягнуті стратегічні цілі, включаючи створення надійної системи для ефективного управління транспортною галуззю на національному рівні, інтеграцію транспортної системи України в глобальні мережі та забезпечення довгострокового фінансування транспортних засобів. Однією з ключових цілей є підвищення стандартів безпеки на транспорті та досягнення міського транспорту та регіональної інтеграції в Україні.

Для досягнення визначених стратегічних цілей на період до 2030 року необхідно вжити конкретних заходів. Серед них:

- 1) Встановлення чітких правових параметрів для заохочення інвестицій у транспортні та інфраструктурні проекти, у тому числі з міжнародних джерел.
- 2) Створення конкурентної атмосфери, що сприяє зростанню та підвищенню інвестиційної привабливості галузі.

3) Створення середовища, яке сприяє більшій економічній і технологічній інтеграції транспортної галузі в глобальний ринок транспортних послуг.

4) Синхронне просування різних секторів і підрозділів у транспортному секторі.

5) Покращення нагляду та правового моніторингу, щоб гарантувати справедливі та вигідні умови для кожної зацікавленої сторони в галузі транспортування та логістики.

6) Створення сприятливих умов у правовому, організаційному, фінансовому та економічному аспектах для сприяння будівництву та модернізації транспортної, складської інфраструктури та вантажних станцій.

Метою цих дій є гарантія довгострокової життєздатності та дотримання глобальних стандартів у розвитку транспортного сектору. Внутрішня політика повинна надавати пріоритет прискоренню розвитку транспортної галузі для досягнення сталого економічного зростання та безперебійної інтеграції в міжнародний транспортний ринок, враховуючи економічні, соціальні та екологічні фактори.

Щоб підвищити ефективність транспортного сектору країни, вкрай необхідно виконати комплексний план відродження та модернізації транспортної системи, який охоплює виконання регулятивних заходів, створення привабливого інвестиційного клімату та сприяння конкурентній атмосфері.

Транспортно-логістичний комплекс України відіграє вирішальну роль в її економічному розвитку та має величезні можливості для зростання. Розташована на перетині основних транспортних шляхів, що з'єднують Західну Європу та Східну Азію, країна створила розгалужену мережу транспортних шляхів і має різноманітний асортимент сучасного рухомого складу. Завдяки високому індексу транспортної привабливості, транспортна галузь України має великий потенціал. Однак для повної реалізації цього потенціалу необхідні стратегічні реформи.

Міністерство інфраструктури України розробило Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року як засіб розвитку та зміцнення транспортної галузі країни. Цей всеохоплюючий проект окреслює цілі та завдання для розвитку сектора, а також враховує його узгодження з європейською транспортною системою. Основні цілі щодо розвитку транспортного сектору до 2030 року включають:

Підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортної системи шляхом зміцнення адміністративних можливостей пов'язаних з транспортом інституцій та модернізації транспортної інфраструктури для відповідності стандартам ЄС.

- Стимулювання інновацій у транспортній галузі та реалізація широкомасштабних інвестиційних ініціатив для масштабної модернізації існуючої транспортної та логістичної інфраструктури з одночасним будівництвом нових об'єктів. Це дозволить ефективно задовольнити потреби населення в транспортних послугах вищого класу, враховуючи обмеження щодо ресурсів і навколишнього середовища, і одночасно знижуючи витрати на транспортування продукції.

- Створення соціально безпечної, екологічно чистої та енергозберігаючої транспортної системи. Це вимагатиме посилення управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституційної спроможності регуляторних органів, що здійснюють нагляд за ринком транспортних послуг.

- Забезпечення плавної мобільності та інтеграції між регіонами. Це включає розвиток варіантів пасажирського транспорту між різними частинами країни та розширення міських транспортних мереж для сприяння безперебійній та ефективній роботі сучасного пасажирського транспорту. Крім того, акцент буде зроблений на ефективному моніторингу якості обслуговування пасажирів.

Реалізація транспортної стратегії матиме значний вплив на підвищення ефективності всієї транспортної системи, сприяння сталому економічному зростанню та підвищенню якості життя громадян України. Стратегія ставить перед собою амбітні цілі, спрямовані на позиціонування України серед 50 найкращих країн світу до 2025 року та у 20 найкращих країн світу до 2030 року з точки зору ефективності логістики за оцінками Світового банку. Крім того, стратегія передбачає суттєве збільшення як вантажних, так і пасажирських перевезень, приділяючи особливу увагу п'ятикратному збільшенню внутрішнього водного транспорту та входженню українських портів до 100 найбільших у світі обсягів перевалки контейнерів. Для досягнення цих цілей буде значно збільшено інвестиції в транспортний сектор, забезпечуючи оновлення щонайменше 90% ключових активів до 2030 року. Крім того, стратегія підкреслює важливість сприяння внутрішнім інноваціям, прагнучи до мінімуму локалізація виробництва інноваційної транспортної техніки українськими підприємствами на 80% до 2030 року.

На національному рівні вкрай необхідно реалізувати Стратегію розвитку морських портів України (до 2038 року) з урахуванням усіх вищезазначених факторів. Основною метою цієї стратегії є встановлення основних принципів формування політики країни щодо планування та розвитку портової галузі. Стратегія охоплює різні цілі, включаючи покращення послуг, створення середовища, сприятливого для залучення приватних інвестицій, та оптимізацію використання. Транспортна галузь України стикається з численними викликами, але має значний потенціал для розвитку за умови належних інвестицій та стратегічних реформ. Інвестування 74 мільярдів доларів США у відновлення та модернізацію інфраструктури суттєво покращить стан автомобільних доріг, зменшуючи частку незадовільних доріг. Вкладення 500 мільйонів доларів США в мультимодальні термінали сприятиме розвитку мультимодальних перевезень, що забезпечить інтеграцію з європейськими транспортними системами та збільшить кількість

залізничних колій, відповідних європейським стандартам. Модернізація портів і покращення логістичних послуг призведуть до зростання контейнерних перевезень, що в кінцевому підсумку підвищить індекс ефективності логістики (LPI) на 2,83. Поглиблення співпраці з ЄС відкриє нові ринки та залучить додаткові ресурси й технології для модернізації транспортної інфраструктури України.

Висновки до другого розділу

1. Транспортна галузь України наразі переживає значні виклики та можливості, які відображають глобальні тенденції розвитку. Ці тенденції включають автоматизацію та цифровізацію процесів, просування екологічно чистих практик, розвиток мультимодального транспорту та інтеграцію різних видів транспорту в єдині логістичні мережі. Варті уваги інновації, такі як електромобілі, автономні транспортні засоби та створення інфраструктури для підтримки нових технологій, привертають значну увагу. Розширення світової економіки стимулює зростання міжнародних транспортних потоків, що вимагає посилення співпраці та координації між країнами. Військова агресія Російської Федерації щодо України мала глибокий вплив на глобальні транспортні маршрути, підкреслюючи критичність забезпечення безпеки та стабільності в транспортних коридорах.

2. Транспортно-логістична система України характеризується наявністю розвинутої інфраструктури, хоча часто вона відстає в аспекті модернізації. Залізничний транспорт залишається основним видом вантажних перевезень, проте стикається з проблемами застарілих технологій та недостатнього фінансування. Автотранспортні перевезення ускладнюються через поганий стан доріг. Морські порти України мають значний потенціал, але потребують ревіталізації та впровадження сучасних логістичних послуг. Військова агресія призвела до значних пошкоджень інфраструктури, що обмежує доступ до

морських портів і порушує транспортні мережі, вимагаючи значних зусиль для відновлення.

3. Перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України передбачають масштабну модернізацію інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та підвищення ефективності управління. Інтеграція у глобальні транспортні коридори та співпраця з Європейським Союзом відкривають великі можливості. Інвестуючи в розвиток мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів, Україна може суттєво підвищити свою конкурентоспроможність на світовому ринку. Важливо створити законодавчу базу, яка сприятиме залученню приватних інвестицій і гарантуватиме стабільне та прозоре регуляторне середовище.

4. Пріоритети розвитку транспортної галузі в Україні включає:

- Суттєві інвестиції в інфраструктурні проекти для поліпшення стану автомобільних доріг, залізниць та морських портів.

- Впровадження інноваційних технологій, включаючи електромобілі та автономні транспортні засоби, для підвищення ефективності та екологічності транспортної системи.

- Розвиток мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів для інтеграції з європейськими транспортними системами.

- Створення стабільної та прозорої регуляторної бази для залучення приватних інвестицій та забезпечення довгострокового сталого розвитку транспортного сектору.

ВИСНОВКИ

1. Підвищення якості життя населення та забезпечення національної безпеки є ключовими завданнями, від яких залежить розвиток транспортної галузі України. Транспортно-логістична система відіграє важливу роль у різних аспектах національної безпеки, таких як зовнішня економіка, внутрішня політика, економіка, продовольча безпека, захист навколишнього середовища, боротьба з тероризмом, інформаційна безпека та технологічний розвиток.

2. Формування стратегії держави щодо посилення транспортно-логістичних можливостей вимагає комплексного розуміння останніх подій в Україні та світі, зокрема пандемії COVID-19 та військової агресії Росії проти України. Відповідно, ретельний аналіз існуючого законодавства щодо ролі транспортного сектору в забезпеченні національної безпеки та добробуту є обов'язковим. Транспортно-логістична інфраструктура є основою національної безпеки, що має бути враховано при формуванні майбутньої політики для розвитку транспортної галузі України в світлі сучасних загроз і викликів.

3. Транспортна галузь перебуває під впливом значних глобальних тенденцій, таких як автоматизація та цифровізація процесів, підвищення екологічної стійкості транспорту, розвиток мультимодальних перевезень та інтеграція різних видів транспорту в єдині логістичні ланцюги. Важливими інноваціями є електромобілі, автономні транспортні засоби та створення інфраструктури для підтримки цих технологій. Зростання міжнародних транспортних потоків, викликане економічною глобалізацією, вимагає покращення координації між країнами. Військова агресія Російської Федерації проти України мала значний вплив на глобальні транспортні маршрути, підкреслюючи необхідність забезпечення безпеки та стабільності в транспортних коридорах.

4. Транспортно-логістична система України характеризується розвиненою інфраструктурою, яка часто є застарілою та потребує модернізації. Залізничний транспорт залишається основним видом вантажних перевезень, однак стикається з технічними проблемами та недостатніми інвестиціями. Автомобільний транспорт зазнає труднощів через низьку якість доріг. Морські порти, хоча й мають значний потенціал, потребують модернізації та впровадження сучасних логістичних послуг. Війна призвела до значних пошкоджень інфраструктури, ускладнила доступ до морських портів і порушила транспортні мережі, що потребує значних зусиль для відновлення.

5. Перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу України включають модернізацію інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та підвищення ефективності управління. Співпраця з Європейським Союзом та інтеграція в міжнародні транспортні коридори відкривають значні можливості. Інвестуючи в розширення мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів, Україна може значно підвищити свою глобальну конкурентоспроможність. Не менш важливим є створення законодавчої бази, яка заохочує приватні інвестиції та забезпечує стабільний і прозорий регуляторний клімат. Пріоритети розвитку транспортної галузі в Україні включають суттєві інвестиції в інфраструктурні проекти для поліпшення стану автомобільних доріг, залізниць та морських портів. Впровадження інноваційних технологій, таких як електромобілі та автономні транспортні засоби, підвищить ефективність і екологічність транспортної системи. Розвиток мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів сприятиме інтеграції з європейськими транспортними системами. Створення стабільної та прозорої регуляторної бази забезпечить залучення приватних інвестицій та сталий розвиток транспортного сектору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
2. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/liandle/123456789/21469/5175_pdf?sequence=3&isAllowed=y (дата звернення: 20 травня 2024 року).
3. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336с.
4. Артьомов 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
6. Судима 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-uslovyuyali-koronakryzysa-otsenka-negativnogo-vozdjstvyuya-y-prognoz/> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
8. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>. (дата звернення: 20 травня 2024 року).

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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
20. 2 0. 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-vikonamiya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
21. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risk_Report_2020.pdf (дата звернення: 20 травня 2024 року).
22. Інформація Державного служби статистики України. <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
24. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. URL: <https://jml.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6719> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
25. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності «Міжнародні економічні відносини», освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І.

ГригороваБеренда, С. А. Касьян, О. В. Ханова. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. 40 с.

26. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, <http://rntu.gov.ua> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

27. 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.

28. Макроекономічний аналіз на 2 квітня 2021 року. URL.: <https://nabu.ua/ru/makroekonomichniy-analiz-na-2-kvitnya.html> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

29. 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.

30. 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) (дата звернення: 20 травня 2024 року).

31. Міністерство інфраструктури. Стратегія. URL: <https://mfii.gov.ua/content/strategy-a-2-015.html> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

32. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

33. Підсумки роботи транспорту у 2020 році. URL.: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

34. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

35. 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.
36. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
37. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
38. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
39. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
40. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.
41. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку : монографія. Заред. З.С.Варналія. К.: Знання України, 2005. 498 с.
42. Рибчук А.В. Транспортні системи світу - важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.
43. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2020. URL:

<https://amcu.gov.Ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

44. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2021. URL: <https://amcu.gov.Ua/storage/app/uploads/public/627/ccb/cl0/627ccbc10ef3d640199715.pdf> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

45. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

46. 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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

47. Саддовська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. Ефективна економіка. URL.: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z^l495> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

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

49. Самойдук М. Укрзалізниця у 2020 році скоротила обсяг капітального ремонту залізничних колій на 60%. URL.: <https://www.railinsider.com.ua/uz-u-2020-roczy-skorotyla-obsyag-kapremontu-zahznychnyh-kolij-na-60/> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

50. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

51. Соціально-економічне становище України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 20 травня 2024 року).

52. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mhi.gov.ua/content/spivrobिताictvo-z-mizlmarodni-organizacii-v-sferi-transporta.html> мСтатистичний 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/> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
54. Статут ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=248512552> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
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-traisportiiogo-sektoru-ukraini.html> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
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> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
57. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.
58. Через пандемію обсяг авіаперевезень у 2020 р. впав на 60% - ПСАО. URL.: <https://www.uhrinfor.ua/mdric-econoiny/3172388-cere2pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vpav-na-60-ikao.html> (дата звернення: 20 травня 2024 року).
59. Черніхова О. С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukain.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-prakticl'ino-piznavahia-intemet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitkii-traisportnoji-galuzi-ukrajini> (дата звернення: 20 травня 2024 року).