

ОЦІНКА СТАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ УПРОДОВЖ ОСТАННІХ РОКІВ

Державно-управлінські студії № 5, 2019

УДК 656:338.47

ОЦІНКА СТАНУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ УПРОДОВЖ ОСТАННІХ РОКІВ

О. В. Радченко,

Доктор наук державного управління, професор, заслужений працівник освіти України, головний науковий співробітник науково-дослідного відділу Національної академії державної прикордонної служби України ім. Богдана Хмельницького

м. Хмельницький, Україна

ORCID ID 0000-0002-0437-6131

С. О. Клімович

*здобувач кафедри інформаційної політики та електронного урядування
Національної академії державного управління при Президентові України*

ASSESSMENT OF THE STATE OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE IN RECENT YEARS

Radchenko O. V.,

Doctor of Science of Public Administration, Professor, Honored Worker of Education of Ukraine, chief researcher of the research department of the National Academy of the State Border Guard Service of Ukraine named after Bohdan Khmelnytsky

Klimovych S. O.

The assessment of the state of Ukraine's transport and transport infrastructure development in recent years

У статті досліджується стан розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. За результатами дослідження визначено актуальність вирішення питання вдосконалення транспорту та транспортної інфраструктури в умовах структурної, енергетичної та фінансової кризи, а також, враховуючи деструктивний вплив пандемії COVID-19.

Проблема розвитку транспорту та транспортної інфраструктури стала пунктом цілей сталого розвитку України у розділі «Промисловість, інновації та інфраструктура». Наразі рівень транспортного обслуговування економіки і населення України суттєво поступається показникам розвинених країн світу,

знаходячись на 59 місці серед 140 у рейтингу Global Competitiveness Index. Для актуального стану транспорту та транспортної інфраструктури України характерним є високий рівень фізичного і морального зносу основних засобів.

Дослідження стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років свідчить про скорочення кількості підприємств галузі. Аналіз структури обсягу вантажних перевезень за видами транспорту показує перевагу автомобільного транспорту, що не є позитивним моментом через низку проблемних аспектів, пов'язаних з організацією та наданням послуг. Вивчення обсягу перевезених вантажів за видами транспорту свідчить про його нестабільну динаміку, що головним чином пов'язано з економічною та геополітичною кризою у країні. Фінансові результати діяльності транспорту та транспортної інфраструктури за останні роки також не демонструють позитивної тенденції – з початком турбулентних 2013-2015 рр. підприємства діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» отримували збитки, лише 2016 та 2019 рр. свідчать про прибуткову діяльність. Як наслідок, рівень рентабельності транспортної інфраструктури також відзначається нестабільністю.

Позитивним моментом в регулюванні розвитку транспорту та транспортної інфраструктури, здатним якісно реорганізувати транспортну інфраструктуру в Україні відповідно до норм ЄС, стало схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. «Drive Ukraine 2030».

За результатами дослідження запропоновано шляхи удосконалення розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України: підвищення рівня державного управління за всіма аспектами транспортної інфраструктури; застосування проактивної форми управління; активізувати пошук та реалізацію інвестиційних проектів; часткове і тимчасове зниження податкового навантаження; розробка комплексних рішень для споживачів транспортних послуг за напрямками інфраструктури; оптимізація ціноутворення.

The state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years is studied. According to the results of the study, the urgency of solving the issue of improving transport and transport infrastructure in the structural, energy and financial crisis, as well as taking into account the destructive impact of the COVID-19 pandemic.

The problem of transport development and transport infrastructure has become a point of the goals of sustainable development of Ukraine in the section "Industry, innovation and infrastructure". Currently, the level of transport services to the economy and population of Ukraine is significantly lower than in developed countries, ranking 59th out of 140 in the Global Competitiveness Index. The current state of transport and transport infrastructure of Ukraine is characterized by a high level of physical and moral depreciation of fixed assets.

A study of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years shows a reduction in the number of enterprises in the industry. Analysis of the structure of freight traffic by mode of transport shows the advantage of road transport, which is not a positive point due to a number of problematic aspects related to the organization and

provision of services. The study of the volume of transported goods by mode of transport shows its unstable dynamics, which is mainly due to the economic and geopolitical crisis in the country. The financial results of transport and transport infrastructure in recent years also do not show a positive trend - with the onset of turbulent 2013-2015 enterprises "Transport, warehousing, postal and courier activities" suffered losses, only 2016 and 2019 indicate profitable activity. As a result, the level of profitability of transport infrastructure is also marked by instability.

The approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 "Drive Ukraine 2030" was a positive moment in the regulation of transport development and transport infrastructure, able to qualitatively reorganize the transport infrastructure in Ukraine in accordance with EU norms.

According to the results of the study, ways to improve the development of transport and transport infrastructure of Ukraine are proposed: increasing the level of public administration in all aspects of transport infrastructure; application of a proactive form of management; intensify the search and implementation of investment projects; partial and temporary reduction of the tax burden; development of complex solutions for consumers of transport services in the areas of infrastructure; pricing optimization.

Ключові слова: інновації, населення, бізнес, євроінтеграція, стратегія, аналіз

Key words: innovation, population, business, European integration, strategy, analysis

Постановка проблеми. Трансформаційні процеси, що відбуваються наразі в Україні у контексті євроінтеграції, спрямовані на відновлення і поступове нарощування економічного потенціалу. Однак, враховуючи структурну, енергетичну та фінансову кризу, а також геополітичний конфлікт, країна і надалі потребує системних інституційних та глибоких структурних реформ, запуску масштабних технологічних перетворень, зокрема, в транспортній інфраструктурі, оскільки розвинений транспорт та транспортна інфраструктура є одним із важливих чинників стабільного та динамічного зростання економіки держави. Сьогодні Україна виступає зручним транспортним центром між Європою та Азією, крім того, країна розташована на перехресті головних транс'європейських коридорів, що з'єднують Східну і Західну Європу, країни Балтії з Чорноморським регіоном. Таке зручне розташування має забезпечувати успішну інтеграцію у світовий економічний простір, а також національну безпеку. Однак, при цьому вимагає виконання світових тенденцій як залучення інвестицій та інноваційних технологій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних та практичних положень розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України присвячено праці вітчизняних вчених Н. М. Бондар, Н. Б. Ільченко, А.В. Кулік, Т. Г. Логутової, А. Малиш, О. В. Трифонової, Н. В. Трушкіної, О. А. Шибі.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України впродовж останніх років з метою розробки пропозицій щодо її вдосконалення, враховуючи актуальні умови господарювання.

Виклад основного матеріалу. Інклюзивний процес адаптації в Україні Цілей сталого розвитку (ЦСР), затверджених на Саміті ООН зі сталого розвитку у 2015 році, зумовив встановлення орієнтирів розвитку України до 2030 р. Так, однією з ЦСР стала «Промисловість, інновації та інфраструктура», оскільки «надійна та доступна інфраструктура, що охоплює як дорожньо-транспортні, енергетичні та інформаційно-комунікаційні мережі, так і інноваційну інфраструктуру, є запорукою ефективної діяльності бізнесу та якісних умов життєдіяльності населення» [1].

Стратегічне бачення розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України знаходиться на стадії реформування. Метою реформи транспортної інфраструктури стало «створення безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, інтегрованого до світової транспортної мережі, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки» [2]. Завдання реформи наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

Завдання реформи транспортної інфраструктури

Галузь	Завдання
Авіаційна галузь	«Удосконалення ефективності управління; 1. модернізація авіаційної інфраструктури, підвищення її безпеки та приведення у відповідність до стандартів ЄС; 2. реконструкція та розвиток національної мережі регіональних аеропортів шляхом розбудови термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями» [2].
Залізнична галузь	«Удосконалення вітчизняного законодавства та його гармонізація з нормами європейського законодавства; 1. структурна реформа АТ «Укрзалізниця»; 2. модернізація рухомого складу і розвиток залізничних маршрутів; 3. запровадження приватної тяги» [2].
Сфера автомобільного транспорту та галузь дорожнього господарства	«Проведення масштабного капітального та поточного ремонту доріг; 1. впровадження сучасних механізмів контролю за плануванням та якістю виконання ремонтних робіт; 2. збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів і впровадження новітньої системи зважування автотранспорту під час руху (Weight-in-Motion, або WiM)» [2].

Морська та річкова галузь	<p style="text-align: center;">«Удосконалення нормативно-правової бази;</p> <p>3. розробка нового порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат;</p> <p>4. залучення приватних інвестицій у розвиток морських та річкових портових терміналів розроблення;</p> <p>5. затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків;</p> <p>6. забезпечення відповідності фактичних глибин у морських портах України;</p> <p>7. проведення ремонту та модернізації судноплавних шлюзів України» [2].</p>
---------------------------	--

Наразі результатами реформи є: лібералізація ринку авіаційних перевезень і залучення провідних світових авіакомпаній, зокрема, європейський лоукостер Ryanair. Відкрито 28 міжнародних маршрутів для іноземних авіакомпаній та 20 міжнародних та внутрішніх маршрутів для українських авіакомпаній. Розпочали роботу летовища м. Миколаєва та м. Ужгорода.

У залізничній інфраструктурі реалізовані національні проекти, так, побудовано та введено в експлуатацію: Бескидський тунель, що збільшив пропускну спроможність пан'європейського міжнародного транспортного коридору № 5 і прискорив залізничне сполучення між Україною і ЄС; проект «Повітряний експрес» – лінію залізничного сполучення між м. Київ та міжнародним аеропортом «Бориспіль». Урядом розвивається залізничне сполучення між Україною та ЄС, у 2018 р. відкрилися нові залізничні маршрути з України до Польщі, Угорщини, країн Балтії. У 2018 р. придбано та виготовлено на власних виробничих потужностях 3,4 тис. вантажних вагонів, оновлено 118 пасажирських вагонів, відремонтовано 115 локомотивів. Крім того, у рамках контракту з американською компанією General Electric поставлено 30 локомотивів.

У дорожній інфраструктурі також реалізовано низку національних проектів, так, 2018 р. на відновлення доріг державного значення виділено 23,8 млрд грн.; відремонтовано 3800 км автошляхів. З 2016 р. відновлено 7000 км автошляхів. Також Урядом затверджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 рр. і Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р. Державою розпочато міжнародний інфраструктурний проект GO Highway, мета якого – поєднати порти Чорного та Балтійського морів і увійти до європейської транспортної мережі TEN-T, проектом передбачено ремонт дорожньої інфраструктури і створення міжнародного транспортного коридору від західного кордону України через центральні регіони до портів м. Одеси і м. Миколаєва.

Разом із тим наразі рівень транспортного обслуговування економіки і населення України суттєво поступається показникам розвинених країн світу. Всесвітній економічний форум спільно з Євразійським інститутом конкурентоспроможності та консалтинговою компанією Strategy Partners щорічно випускають Звіт Global Competitiveness Index, що включає низку показників. Так, у 2019 р. наша країна посіла 85 місце зі 140 в рейтингу глобальної конкурентоспроможності економіки, втративши

два пункти в порівнянні з 2018 р. За субіндексом «Транспортна інфраструктура» [3] Україна опинилась на 59 місці, однак, все ще критично низьким залишається показник якості доріг, за ним наша країна лише на 114 місці, хоча і покращує його з кожним роком на декілька пунктів, зокрема на 9 у порівнянні з минулим роком, та на 20 у порівнянні з 2016 р. Для актуального стану транспортної інфраструктури України характерним є високий рівень фізичного і морального зносу основних засобів, а також невідповідність темпів автомобілізації країни стану автомобільних доріг.

«Транспортну інфраструктуру слід розглядати як цілеорієнтовану підсистему транспортної системи, складовими якої є:

- 1) транспортні комунікації (транспортна мережа, що включає усі види шляхів сполучення);

- 2) об'єкти з обслуговування вантажних (вантажні станції, термінали тощо) та пасажирських перевезень (станції, вокзали, порти, аеропорти, об'єкти дорожнього сервісу);

- 3) об'єкти технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують необхідні умови для надання послуг з переміщення вантажів та пасажирів;

- 4) державні та приватні інститути і суб'єкти господарювання, що функціонують у сфері транспортної інфраструктури;

- 5) система управління розвитком транспортної інфраструктури (органи державного управління та їх компетенція щодо прийняття відповідних рішень)» [4, с. 24].

Виступаючи однією з фундаментальних галузей економіки України, яка формує ВВП (частка транспорту складає 9% у I кварталі 2020 р.), транспортна інфраструктура має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські та річкові порти (термінали), аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних і митних терміналів. Розвиток транспортної інфраструктури створює низку соціально-економічних ефектів, від яких залежить майбутнє Української держави та добробут її громадян: ефект від інвестиційного попиту; агломераційний ефект; ефекти від приросту промислового випуску, пов'язаного з ліквідацією інфраструктурних обмежень; ефекти від збільшення експорту, пов'язані з поліпшенням транспортної доступності до глобальних ринків; підвищення безпеки перевезень; реалізація проектів комплексного освоєння територій; екологічний ефект; розвиток міського громадського транспорту.

В Україні вантажоперевезення здійснюються такими видами транспорту: залізничний; морський; річковий; автомобільний, авіаційний. Відповідно до даних Державної служби статистики на початок 2019 р. в Україні працювало 90591 суб'єктів господарювання виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (рис. 1). Так, дані діаграми свідчать про скорочення кількості підприємств досліджуваної галузі за період 2010-2018 рр на 55343 од, насамперед, це пов'язано з хвилями економічних криз та геополітичною ситуацією у країні, а також відсутністю інформаційних даних тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

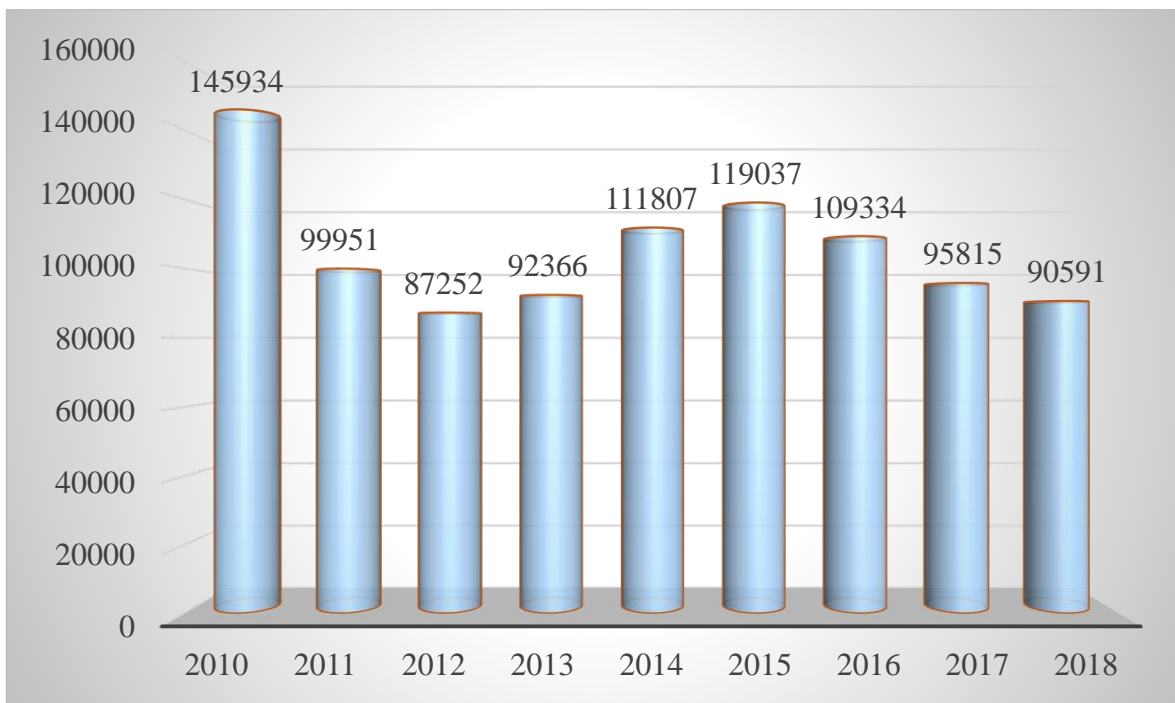


Рис. 1 Кількість суб'єктів господарювання виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», од. [5]

Найбільшу частку вантажів у 2019 р. перевезено автомобільним транспортом, 73% від загальної кількості, що, на наш погляд, пояснюється високою мобільністю, швидкістю, універсальністю, високою маневреністю, а також незалежністю від погодних умов. Та, відзначимо, що це є проблемою для розвитку транспортної інфраструктури, оскільки автомобільний транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів шкідливих речовин. Найменша кількість перевезень була зафіксована за авіаційним видом транспорту (менше 0,1%). Структуру обсягів вантажних перевезень за видами транспорту у 2019 р. наведено на рис. 2.

У 2019 році показники транспортної галузі загалом продемонстрували позитивну динаміку. За даними Міністерства інфраструктури збільшено обсяги експортних перевезень вантажів залізницею.

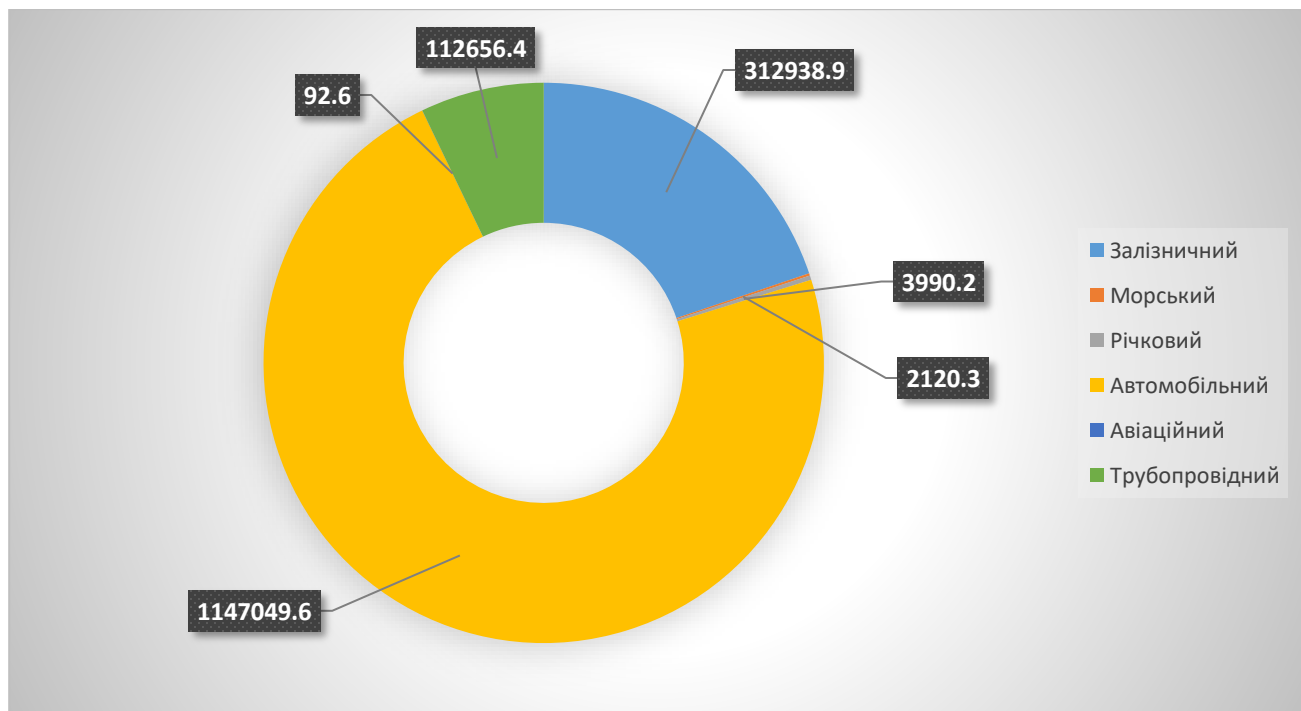


Рис. 2 Структура обсягу вантажних перевезень за видами транспорту у 2019 р., тис. т. [5]

Експортні перевезення зернових збільшились на 30 % проти рівня 2018 року, залізної і марганцевої руди – на 10%. 26 нових контейнерних поїздів перевезли на 70% більше контейнерних одиниць ніж у 2018. Річкові перевезення по р. Дніпро збільшились на 20% у порівнянні з 2018 роком. Майже на 2 млн тонн більше вантажів перевезено, отже, на два мільйони тонн зменшилось навантаження на українські дороги. Кожен 1 млн тонн, переведений на річку, дозволяє заощадити 1 млрд гривень на ремонті доріг впродовж 4 років. Пасажиропотік через аеропорти України демонструє одну з найкращих динамік зростання у ЄС, відбувся зріст на 18,4 %, що дозволив досягти відмітки 24334,5 тис. ч. Зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 2018 р. в наступних аеропортах: Харків - на 39,4 %, Львів - на 38,8%, Бориспіль - на 21,1%, Дніпропетровськ – на 13,2 %, Одеса - на 17,1 % та Запоріжжя - на 8,4 % [6].

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за період 2010-2019 рр. представлено на рис. 3.

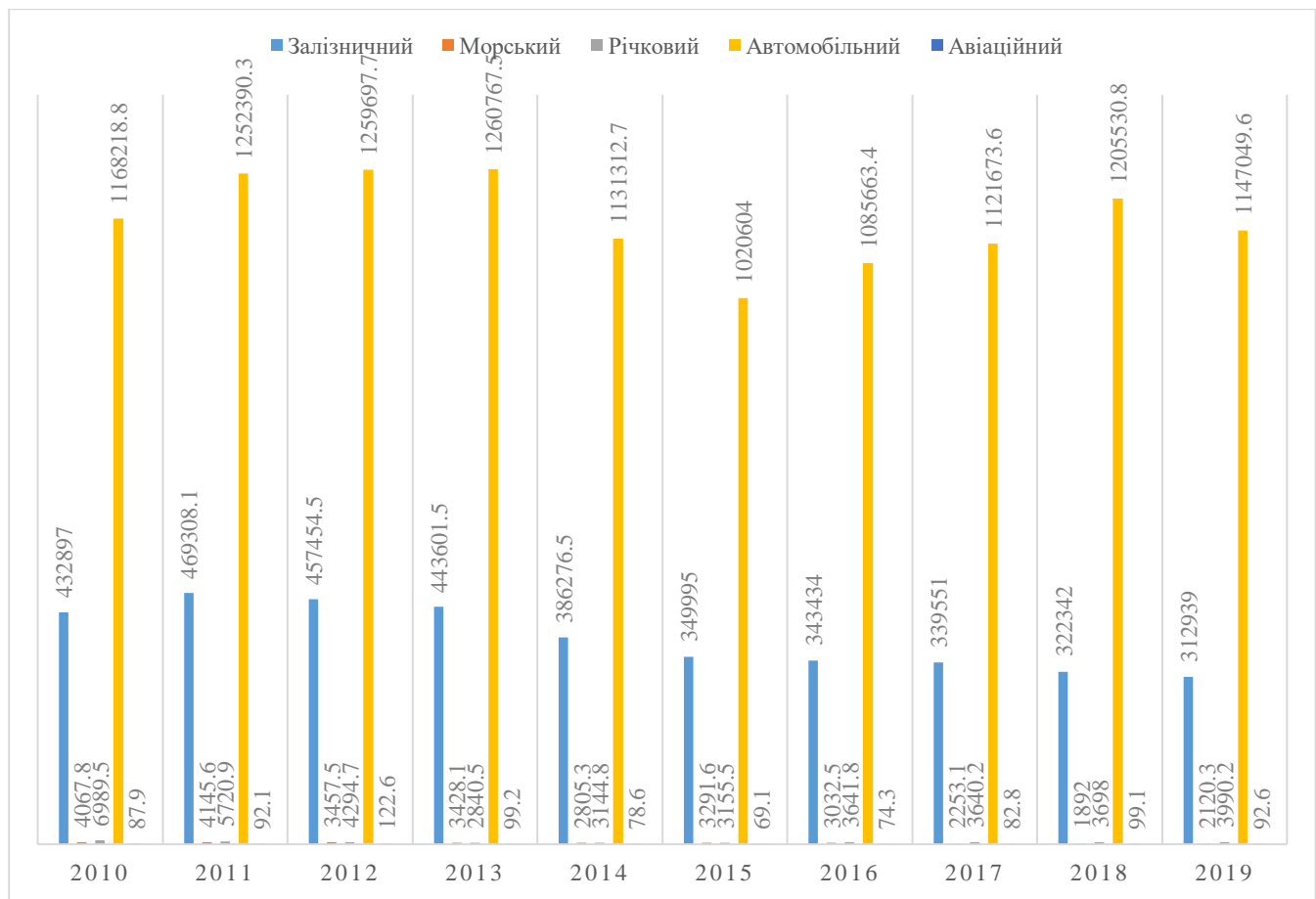


Рис. 3. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту за період 2010-2019 рр., тис. т. [5]

Як бачимо, динаміка нестабільна, і збільшення обсягів перевезених вантажів чергується з його падінням у 2015 р., після чого знову починається поступове, однак, неоднозначне зростання, зокрема в частині автомобільного, річкового та авіаційного транспорту, склавши темп приросту 7,5%, 1,6%, 9,7% відповідно у 2018 р. по відношенню до 2017 р. Однак, у 2019 р. знову спостерігається падіння обсягу вантажних перевезень за всіма видами транспорту, окрім водного, який продемонстрував приріст у 8%. Погоджуємось, що «головними чинниками падіння обсягів перевезень окрім анексії АРК та воєнно-політичного конфлікту на Сході країни є наступні: значне падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення; зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності» [7, с. 10]. Фінансові результати діяльності транспортної інфраструктури за останні роки також не демонструють позитивної тенденції (табл. 2).

Таблиця 2.

Фінансові результати підприємств за видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»
за 2010–2019 рр. [5]

Роки	Чистий прибуток (збиток), тис. грн	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості підприємств	Фінансовий результат, тис. грн	у % до загальної кількості підприємств	Фінансовий результат, тис. грн
2010	1348692,4	52,8	6730672,8	47,2	5381980,4
2011	2839835,3	61,4	9890902,9	38,6	7051067,6
2012	3127680,8	60,1	9728595,7	39,9	6600914,9
2013	-1423456,6	62,1	7406792,1	37,9	8830248,7
2014	-22591574,7	61,6	9991373,1	38,4	32582947,8
2015	-17847817,6	70,5	18969841,3	29,5	36817658,9
2016	7408710,9	71,1	23614168,1	28,9	16205457,2
2017	-16796739,9	71,1	23398983,4	28,9	40195723,3
2018	-24265433,3	73,6	25870599,3	26,4	50136032,6
2019	8369500,0	73,3	37261700,0	26,7	28892200,0

Так, з початком турбулентних 2013-2015 рр. підприємства ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» отримували збитки, лише 2016 та 2019 рр. свідчать про прибуткову діяльність. Однак, початок 2020 р. ознаменувався для світу глобальним некерованим чинником, що негативно вплинув економічну діяльність – пандемія COVID-19, так вже в першому кварталі 2020 р. підприємства транспортної інфраструктури отримали збиток у 26688,1 млн. грн.

З метою демонстрації динаміки зміни рівня рентабельності операційної діяльності підприємств ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2010–2019 рр. наведено рисунок 3.

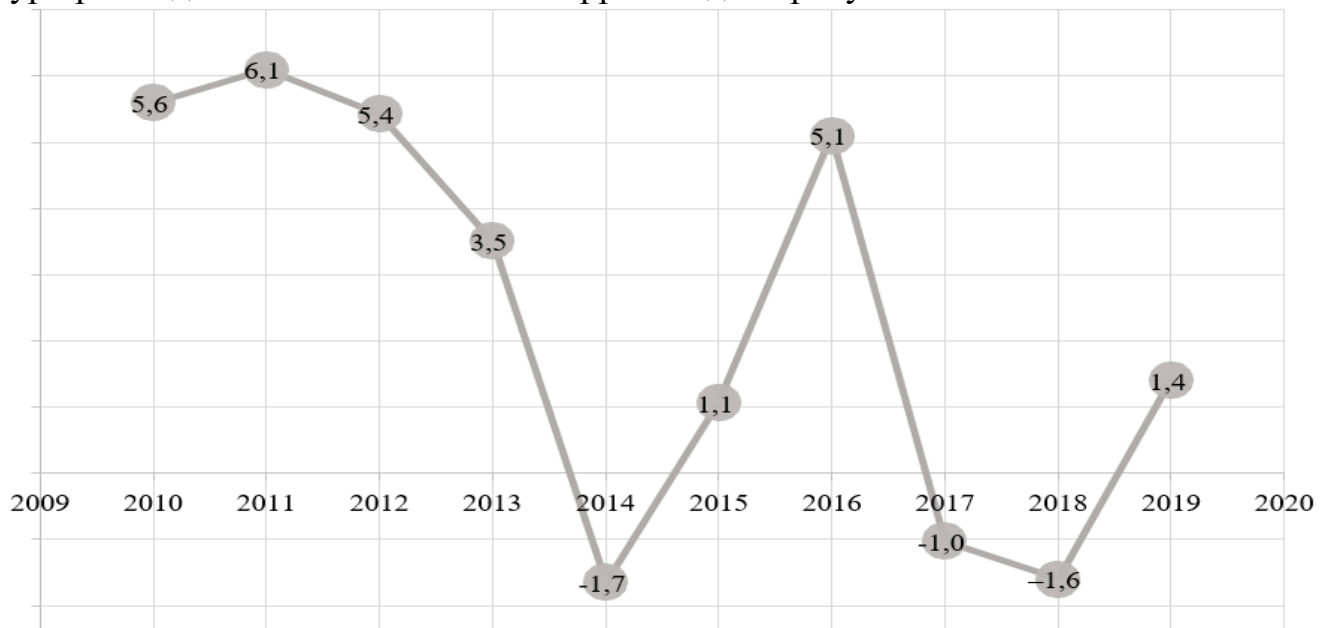


Рис. 3 Динаміка зміни рівня рентабельності операційної діяльності підприємств ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2010–2019 рр., %

Так, нами наочно проілюстровано нестабільний рівень рентабельності досліджуваної галузі, що пояснюється з загальними економічними процесами в країні.

Зазначені тенденції розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України впродовж останніх років не демонструють позитивного тренду, навпаки критично потребують збільшення ефективності та конкурентоспроможності, адаптації до європейських норм, і, як наслідок, якісної модернізації. На сьогодні вона задовольняє лише базові потреби населення та бізнесу у перевезеннях за обсягом, але не за якістю.

Євроінтеграційні процеси слугують драйверами реформ та імплементації інноваційних рішень, у тому числі й тих, що стосуються транспортної інфраструктури країни. Так, позитивним кроком стало схвалення КМУ у 2018 р. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. «Drive Ukraine 2030», метою якої є «створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки» [7].

Вважаємо, що зазначена законодавча ініціатива, яка реалізується за напрямками: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція, дозволить якісно реорганізувати транспортну інфраструктуру в Україні відповідно до норм ЄС. Разом із тим, необхідним є вирішення задачі оперативного реагування на проблеми, які виникли перед бізнесом і суспільством у зв'язку з пандемією COVID-19 у контексті транспортної інфраструктури: забезпечення безперервності діяльності, мобільності, безпеки транспортної інфраструктури. Вбачаємо у якості вирішення цього питання підвищення рівня державного управління за всіма аспектами транспортної інфраструктури, оскільки розумне керування вибудовує довіру; активізувати пошук та реалізацію інвестиційних проектів, зокрема на засадах державно-приватного партнерства; часткове і тимчасове зниження податкового навантаження; розробка комплексних рішень для споживачів транспортних послуг за напрямками інфраструктури; оптимізація ціноутворення.

Висновки і пропозиції. Отже, проведене дослідження оцінки стану розвитку транспортної інфраструктури України впродовж останніх років свідчить про наявність деструктивних явищ у галузі, зумовлених низкою проблем: економічна та геополітична кризи у країні; реактивний стиль управління; незадовільний стан доріг; застарілі методи ціноутворення; високий рівень фізичного і морального зносу основних засобів.

Позитивною законодавчою ініціативою, покликаною створити транспортний комплекс в Україні, інтегрований до світової транспортної мережі, стало прийняття Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. Крім того, враховуючи актуальні проблеми, пов'язані з пандемією COVID-19, вважаємо необхідним надати такі пропозиції з удосконалення транспортної інфраструктури України: підвищення рівня державного управління за всіма аспектами транспортної

інфраструктури; застосування проактивної форми управління; активізувати пошук та реалізацію інвестиційних проектів; часткове і тимчасове зниження податкового навантаження; розробка комплексних рішень для споживачів транспортних послуг за напрямками інфраструктури; оптимізація ціноутворення.

Список використаної літератури:

1. Цілі Сталого Розвитку: Україна: національна доповідь 2017 / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf
2. Реформа інфраструктури [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi>
3. The Global Competitiveness Report 2018–2019. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
4. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. –К.: НТУ, 2014. – 336 с.
5. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. У 2019 році показники транспортної галузі продемонстрували позитивну динаміку. Сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/31589.html>
7. Логутова Т. Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. Вип. 2(2). С. 8-14
8. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>

References

1. Ministry for Development of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine (2017), “The Sustainable Development Goals: Ukraine' national report”, available at: http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf (Accessed 01 September 2020)
2. The official site of The Government (2018), “Infrastructure Reform”, available at: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi> (Accessed 01 September 2020)
3. The official site of World Economic Forum (2019), “The Global Competitiveness Report 2019”, available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (Accessed 01 September 2020)
4. Bondar, N.M. (2014), *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of a transport infrastructure of Ukraine on principles of public -private partnership], NTU
5. The official site of State statistics service of Ukraine (2020), available at:

<http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 01 September 2020)

6. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), “The indicators of the transport industry showed positive dynamics in 2019”, available at: <https://mtu.gov.ua/news/31589.html> (Accessed 01 September 2020)

7. Logutiva, T.G. and Poltoratskiy M.M. (2015), “Modern state of a transport infrastructure of Ukraine”, *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektual'noi vlasnosti*, vol. 2(2), pp. 8-14

8. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), “Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030””, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (Accessed 01 September 2020)