

**ХМЕЛЬНИЦЬКА ОБЛАСНА РАДА  
ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА  
ПРАВА ІМЕНІ ЛЕОНІДА ЮЗЬКОВА**

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ЕКОНОМІКИ**

**Кафедра публічного управління та адміністрування**

**МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА**

**на тему: «Організаційно-економічний механізм регулювання  
розвитку транспортної інфраструктури»**

**Виконав:** студент магістратури за  
спеціальністю 281 Публічне управління та  
адміністрування

Олег Вікторович ЛПКОВСЬКИЙ

**Керівник:** кандидат економічних наук,  
доцент

Тетяна Василівна ТЕРЕЩЕНКО

(науковий ступінь, вчене звання,  
прізвище та ініціали)

**Рецензент:**

\_\_\_\_\_  
(прізвище та ініціали)

**Хмельницький – 2020 рік**

## АНОТАЦІЯ

Ліпковський О.В. – Організаційно-економічний механізм регулювання розвитку транспортної інфраструктури.

Магістерська робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування.

Робота присвячена важливій науковій проблемі, пов'язаній з формуванням та розвитком організаційно-економічного механізму регулювання розвитку транспортної інфраструктури.

Зокрема, у першому розділі магістерської роботи розглянуто сутність та основні складові транспортної інфраструктури. Також систематизовано наукові підходи до визначення методичних засад оцінки рівня транспортного інфраструктурного забезпечення. У другому розділі дослідження здійснено аналіз показників розвитку транспортної інфраструктури, виявлено параметри та чинники стійкого розвитку транспортної інфраструктури. Поряд з цим, проведено аналіз організаційних інструментів розвитку транспортної інфраструктури. У третьому розділі обґрунтовано основні напрями забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, які дозволять Україні стати повноцінним учасником європейської транспортної системи, а також визначено основні елементи механізму фінансування транспортної інфраструктури. Також у роботі наведено обґрунтування елементів організаційно-економічного механізму фінансування транспортної інфраструктури.

*Ключові терміни:* транспорт, транспортна інфраструктура, елементи транспортної інфраструктури, транспортна система, транспортна сфера, види транспорту, чинники розвитку транспортної інфраструктури, інструменти фінансування транспортної інфраструктури, механізм формування та розвитку транспортної інфраструктури.

## SUMMARY

Lipkovsky OV - Organizational and economic mechanism for regulating the development of transport infrastructure.

Master's Degree Program for Master's Degree in Specialty 281 Public management and administration.

The work is devoted to an important scientific problem related to the formation and development of organizational and economic mechanism for regulating the development of transport infrastructure. In particular, the first section of the master's thesis considers the essence and main components of transport infrastructure. Also, scientific approaches to determining the methodological basis for assessing the level of transport infrastructure are systematized. The second section of the study analyzes the indicators of transport infrastructure development, identifies the parameters and factors of sustainable development of transport infrastructure. Along with this, an analysis of organizational tools for the development of transport infrastructure. The third section substantiates the main directions of ensuring the development of transport infrastructure, which will allow Ukraine to become a full member of the European transport system, as well as identifies the main elements of the mechanism for financing transport infrastructure. The paper also substantiates the elements of the organizational and economic mechanism of financing transport infrastructure.

*Key terms:* transport, transport infrastructure, elements of transport infrastructure, transport system, transport sphere, types of transport, factors of transport infrastructure development, tools of transport infrastructure financing, mechanism of formation and development of transport infrastructure.

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЙНО- ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	8
1.1. Сутність транспортної інфраструктури.....	8
1.2. Методика оцінки рівня транспортного інфраструктурного забезпечення .....	.....
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОКРЕМИХ СКЛАДОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ .....	.....
2.1. Аналіз показників розвитку транспортної інфраструктури .....	.....
2.2. Аналіз організаційних інструментів розвитку транспортної інфраструктури.....	.....
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО- ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	.....
3.1. Адаптація зарубіжного досвіду удосконалення транспортної інфраструктури в Україні .....	.....
3.2. Обґрунтування елементів організаційно-економічного механізму фінансування транспортної інфраструктури .....	.....
ВИСНОВКИ.....	.....
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	.....

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Ефективність функціонування транспорту та транспортної інфраструктури є важливим чинником забезпечення зростання економіки будь-якої країни. Інфраструктура, забезпечуючи мобільність громадян і вантажів, створює належні умови для зростання продуктивності праці, розвитку і підвищення ефективності виробництва, розподілу і споживання, формуючи тим самим високу конкурентоспроможність економіки. Досвід України, а також зарубіжних країн свідчить про те, що розвиток транспорту і транспортної інфраструктури визначає інтенсивність економічних зв'язків і виступає одним з найважливіших умов розвитку економіки країни. Активне зростання економіки держави може бути обмежений і навіть зупинений інфраструктурними обмеженнями, в основі яких лежить низька якість доріг та низька пропускна здатність інфраструктурних об'єктів.

Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники: Жовтяк Г. [17], Іксарова Н. [18], Криворучко О. П. [22-23], Максимова С. [32], Соколова О. [49], Фастовець О. [55], Шестак О. [61], Юрченко С. [63] та інші.

Але поза увагою дослідників ще залишаються важливі питання, які стосуються конкретних інструментів механізму формування та розвитку транспортної інфраструктури України та її окремих регіонів. Саме це зумовило вибір теми і цільову спрямованість магістерського дослідження.

**Мета й завдання дослідження.** *Метою* магістерської роботи є обґрунтування теоретичних основ, що розкривають економічну сутність та структуру ТІ, особливості формування та розвитку транспортної інфраструктури та розробка рекомендацій щодо вдосконалення механізмів формування та розвитку ТІ, підвищення ефективності її використання. Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких *завдань*:

- розкрити зміст та основні складові транспортної інфраструктури;
- описати методику оцінки рівня транспортно-інфраструктурного забезпечення;
- проаналізувати показники розвитку транспортної інфраструктури регіонів України;
- провести аналіз організаційних інструментів розвитку транспортної інфраструктури;
- обґрунтувати елементи організаційно-економічного механізму фінансування транспортної інфраструктури;
- обґрунтувати напрями фінансування проектів транспортної інфраструктури.

**Об'єктом дослідження** є процеси формування та розвитку транспортної інфраструктури України та її регіонів.

**Предметом дослідження** - теоретичні та прикладні аспекти забезпечення механізму функціонування та розвитку транспортної інфраструктури.

**Методи дослідження.** Для вирішення поставлених у магістерському дослідженні завдань використовувалися сучасні методи досліджень, зокрема порівняльний аналіз, статистичний, економіко-математичний методи (для просторового аналізу та виявлення параметрів та чинників розвитку ТІ), структурно-логічний метод(для визначення перспективних напрямів формування та розвитку транспортної інфраструктури) та ін.

**Практичне значення** отриманих результатів полягає у можливості використання теоретичних і практичних узагальнень та висновків магістерської роботи для покращання транспортно-інфраструктурного забезпечення розвитку України та її окремих регіонів.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

#### 1.1. Сутність поняття «транспортна інфраструктура»

Транспорт - важлива складова сучасного світового господарства, оскільки є матеріальним носієм між державами. Спеціалізація держав, їх комплексний розвиток неможливі без розгалуженої системи транспорту.

Транспортний чинник великою мірою впливає на розміщення виробництва, без його змін неможливим є забезпечення розміщення продуктивних сил. При розміщенні виробництва враховується потреба в перевезеннях, маса вихідних матеріалів готової продукції, їх транспортування, забезпеченість транспортними шляхами, пропускна здатність тощо.

Залежно від впливу цих складових і розміщуються суб'єкти господарювання. Важливе значення транспорт має і у вирішенні соціально-економічних проблем. Забезпеченість території добре розвиненою транспортною системою служить одним з важливих чинників залучення населення і виробництва, є важливою перевагою для розміщення продуктивних сил і дає синергетичний ефект. Специфіка транспорту як сфери економіки полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а лише бере участь в її створенні, забезпечуючи виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і здійснюючи поставки готової продукції кінцевим споживачам.

Транспортні витрати включаються в собівартість продукції. У окремих галузях промисловості транспортні витрати можуть становити 30% собівартості продукції. Роль транспорту не зводиться лише до переміщення вантажів і пасажирів, він активно впливає на весь процес розширеного відтворення, сприяючи економічному, культурному і соціальному розвитку

суспільства, в зв'язку з чим, він вважається однією з найважливіших базових галузей економіки.

Реалізуючи свою місію, транспорт виконує кілька громадських функцій, до найважливіших з яких відносяться:

- економічна, яка полягає в забезпеченні розвитку, зв'язку і координації всіх галузей економіки;

- культурна, яка складається в можливості поширення за допомогою транспорту естетичних цінностей. Слід зазначити, що і сам транспорт став елементом культури (створюються музеї транспорту, товариства любителів старовинних автомобілів і ін.);

- соціологічна функція полягає в економії часу людини, полегшенні праці та підвищенні його продуктивності.

- оборонна функція проявляється в можливості швидкої передислокації військ, населення, виробництва.

В економічній літературі дефініція "інфраструктура" (від латинського "infra" - "під" і "struktura" - "будова, пристрій") означає підструктуру, тобто окрему галузь економіки, яка займається створенням зовнішніх умов функціонування основного виробництва. Хоча цей термін широко використовується в економічних дослідженнях, до сих пір залишається дискусійним визначення її складових.

Транспорт доцільно розглядати як цілісну багатокomпонентну систему, а весь механізм формування і розвитку її - в нерозривній єдності з усією економікою країни.

Досить часто в економіко-географічній та економічній літературі під транспортною системою розуміють лише мережу шляхів сполучення. Безумовно, шляхи сполучення - одна з найголовніших складових транспортної системи, але зводити транспортну систему тільки до шляхах сполучення не можна. Невід'ємними складовими транспортної системи є технічна частина, а також управлінська частина. У цьому сенсі синонімом терміну «транспортна система» є поняття транспортний комплекс. Таким

чином, можна визначити транспортну систему як територіальне об'єднання мережі шляхів сполучення, технічних засобів і служб перевезень, які, об'єднуючи всі види транспорту і всі складові транспортного процесу у їх взаємодії, забезпечує реалізацію транспортно-економічних зв'язків з метою успішного функціонування економіки країни.

Таблиця 1.1 – Сутність транспортної інфраструктури

№ з/п	Автор	Визначення
1.	КМУ, [33]	сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби населення та виробництва
2.	О. О. Фастовець, [45]	сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв
4.	М. А. Потєєва, [31]	сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які створені для забезпечення належного перевезення пасажирів і доставки вантажів
5.	Н. Ю.Ткаченко, [43]	частина загальної інфраструктури, невід'ємний її елемент, головною функцією якого є переміщення вантажів і людей
6.	О. Є. Соколова, [40]	сукупність транспортних полотен та об'єктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання
7.	О.Б. Пікулик, [29]	сукупність транспортних комунікацій, об'єктів обслуговування пасажирських і вантажних перевезень
8.	С.Ю. Максимова, [22]	елемент інфраструктури ринку, об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу і споживання в єдиний процес
9.	Н. О Іксарова, [16]	усі види транспорту з сукупністю об'єктів – портами, дорогами, аеропортами, вокзалами, складськими приміщеннями тощо

Примітка. Складено автором.

Ключову роль у створенні єдиної транспортної системи країни (регіону) грає розвиток транспортної інфраструктури.

Однією з основних цілей державної економічної політики є боротьба з негативними явищами, зумовленими економічною неоднорідністю ринкового простору і асиметрією просторового розміщення відтворювальних сил в регіонах. Важливість розвинутої ТІ для економічної системи країни важко переоцінити: інвестиції в транспортну інфраструктуру сприймаються як стимул попиту для здійснення економічного зростання і як певний внесок в частині економічного розвитку регіонів і сільських населених пунктів.

Доцільно ідентифікувати напрями впливу ТІ на рівень розвитку економіки та відповідні макроекономічні показники. Слід також брати до уваги, що ТІ може здійснювати як позитивний, так і негативний вплив. Сутність та характер такого впливу систематизовані в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2 – Основні впливи ТІ на розвиток регіону

Ступінь розвитку	Вид			
	Прямий		Непрямий	
	Позитивний	Негативний	Позитивний	Негативний
висока	Забезпечення доступності віддалених територій Скорочення транспортних витрат Підвищення мобільності населення	Збільшення чисельності посередників Складна система управління об'єктами ТІ	Зростання кількості тур маршрутів Доступність соціальної допомоги та послуг населенню	Збільшення міграційного потоку Зростання екологічного навантаження
низька	Можливість розвитку ТІ з урахуванням НТП	Значні обсяги інвестицій Високі тарифи Порушення транспортного сполучення	Зниження екологічного навантаження с/г земель Низький рівень аварійності	Низька транспортна доступність Заняття транспортом земель, придатних для с/г

Джерело: [9].

При цьому зауважимо, що не лише ТІ впливає на регіон та його показники розвитку. Мають місце і протилежні процеси: наявні в регіоні проблеми негативним чином впливає на стан і розвиток ТІ [9]. До таких обставин доречно долучити: географічні передумови, низький рівень економічних показників, неузгодженість дій місцевих органів влади та органів місцевого самоврядування [9], високий рівень амортизації транспортних покриттів. Усі перелічені чинники обмежують регіони на шляху розвитку об'єктів транспортної інфраструктури сучасного європейського рівня, відповідну останнім міжнародним стандартам [9].

Транспортна інфраструктура – це сукупність всіх видів транспорту і транспортних структур, діяльність яких спрямована на створення сприятливих умов функціонування всіх галузей економіки, тобто сукупність

матеріально-технічних систем транспорту, призначених для забезпечення економічної та неекономічної діяльності людини.

Під транспортною інфраструктурою доцільно слід розуміти сукупність матеріальних, технічних та організаційних умов, що забезпечують швидке та безперешкодне виконання перевізного процесу. Інфраструктура - це один з найбільш фондоемних та інерційних секторів економіки, і тому проблеми транспортного забезпечення будуть постійно знаходитись центрі уваги керівництва країни і регіонів.

Транспортна інфраструктура повинна не тільки підтримувати поточні господарські зв'язки, а й мати певний резерв, покликаний забезпечити мобільність економіки. Особливість ТІ полягає в тому, що її зростання відбувається повільніше, ніж розширення господарських зв'язків. Традиційно ці проблеми проявляються на стиках різних суб'єктів і видів транспорту. До об'єктів транспортної інфраструктури відносяться шляхи сполучення, технічні споруди, вантажні та пасажирські вокзали і станції, агентства з продажу квитків і організації перевезень, логістичні центри, склади, інженерні мережі, комунікації і т.д.

Базовими об'єктами транспортної інфраструктури є шляхи сполучення і пасажирські і вантажні, вокзали і станції. Функціями транспортної інфраструктури на регіональному рівні є забезпечення економіки регіону транспортними артеріями, задоволення потреб економічних суб'єктів у транспортних об'єктах. формування транспортної мережі регіону, забезпечення взаємодії між різними видами транспорту, підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіону. Можна виділити наступні чинники, що впливають на розвиток ТІ: природно-кліматичний; географічний; ресурсний; демографічний; автомобілізація населення; структурний.

## 1.2. Методика оцінки рівня транспортного інфраструктурного забезпечення

Перш за все, зауважимо, що послідовність проведення оцінки інфраструктури регіонів України представлено на рис. 1.3.

Етапи проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури
1. Формування масиву показників за різними складовими інфраструктури
2. Обчислення часткових (групових) показників, які характеризують певні аспекти розвитку інфраструктури регіону
3. Зведення отриманих даних до єдиного індексу, шляхом середньої геометричної групових інтегральних індексів
4. Аналіз отриманих результатів оцінки рівня розвитку інфраструктури

Рисунок 1.3 – Схема проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури  
Примітка. Складено автором.

Для визначення рівня інфраструктури необхідно провести аналіз тенденцій розвитку окремих складових. Кожна із складових інфраструктури включає певні показники, які легко вимірюються на основі офіційної статистичної звітності.

Діяльність об'єктів транспортної інфраструктури неможливо спланувати й оцінити без комплексу показників, за допомогою яких вимірюється обсяг і якість її роботи. На жаль, сьогодні не існує чіткого підходу щодо кількості та складу показників, які у повній мірі характеризуватимуть роботу саме транспортної системи регіону, а не окремих її складових, тому розглянемо декілька підходів, що існують на сьогоднішній день. Кожен вид транспорту має специфічні показники для аналізу. А втім є група показників, яка є однією для всіх видів транспорту та для загальнодержавних планових і облікових органів. До цієї групи відносяться насамперед показники перевізної роботи. Розрізняють показники кількісні (об'ємні) і якісні. Такий поділ досить умовний, тому що в принципі кожен кількісний показник характеризує відому якість, і навпаки. Однак така класифікація функціонує і на сьогодні.

До категорії кількісних показників відносять [4]:

- 1) перевезення вантажів, вимірюється в тоннах.
- 2) вантажооборот (загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який вимірюється в тонно-кілометрах).
- 3) перевезення пасажирів.
- 4) пасажирооборот – загальний обсяг пасажирської роботи, який вимірюється в пасажиро-кілометрах.

У практиці окремих транспортних міністерств проводять підрахунок середньодобової роботи відповідно за декаду, місяць, квартал і рік. Слід мати на увазі, що обсяг роботи транспорту з перевезення вантажів частіше оцінюють показником відправлення вантажів, а в деяких випадках показником - прибуття вантажів. Для будь-якого виду транспорту в цілому розміри перевезення, відправлення і прибуття вантажів за більш-менш тривалий період практично однакові (без урахування експорту та імпорту). Але для відповідних підрозділів, наприклад, окремих залізниць, річкових і морських пароплавств, автотранспортних управлінь і підприємств кількість перевезених, відправлених та прибулих вантажів, як правило, буде різною, оскільки в обсяг перевезених вантажів входять не тільки відправлена продукція з даного підрозділу, а й прийнята від сусідніх підрозділів, а також здана на сусідні підрозділи. Для таких підрозділів виникає необхідність ведення показників вивезення та ввезення, а також показників транзиту та місцевого сполучення.

Під ввезенням розуміють кількість тонн вантажу, що надійшов за обліковий період для клієнтів, розміщених у межах даного транспортного підрозділу. Вивезенням називається кількість тонн вантажу, вивезеного з підприємств клієнтури за межі даного транспортного підрозділу.

Транзитна продукція - це та продукція, яка вироблена й спожита за межами даного транспортного підрозділу і лише перевезена за його мережі. До місцевого сполучення належить продукція, яка вироблена й спожита в межах даного підрозділу [5; 7].

На думку Сидоренко І. [35-37], інтегральний індикатор розвитку транспортної інфраструктури регіону, і індикатори окремих складових розраховуються як середня величина суми всіх відповідних складових індикаторів. Проте пропонується в якості інтегрального індикатору розвитку транспортної системи регіону визначати – індекс або коефіцієнт залучення усіх видів транспорту до економіки регіону (рис. 1.4).

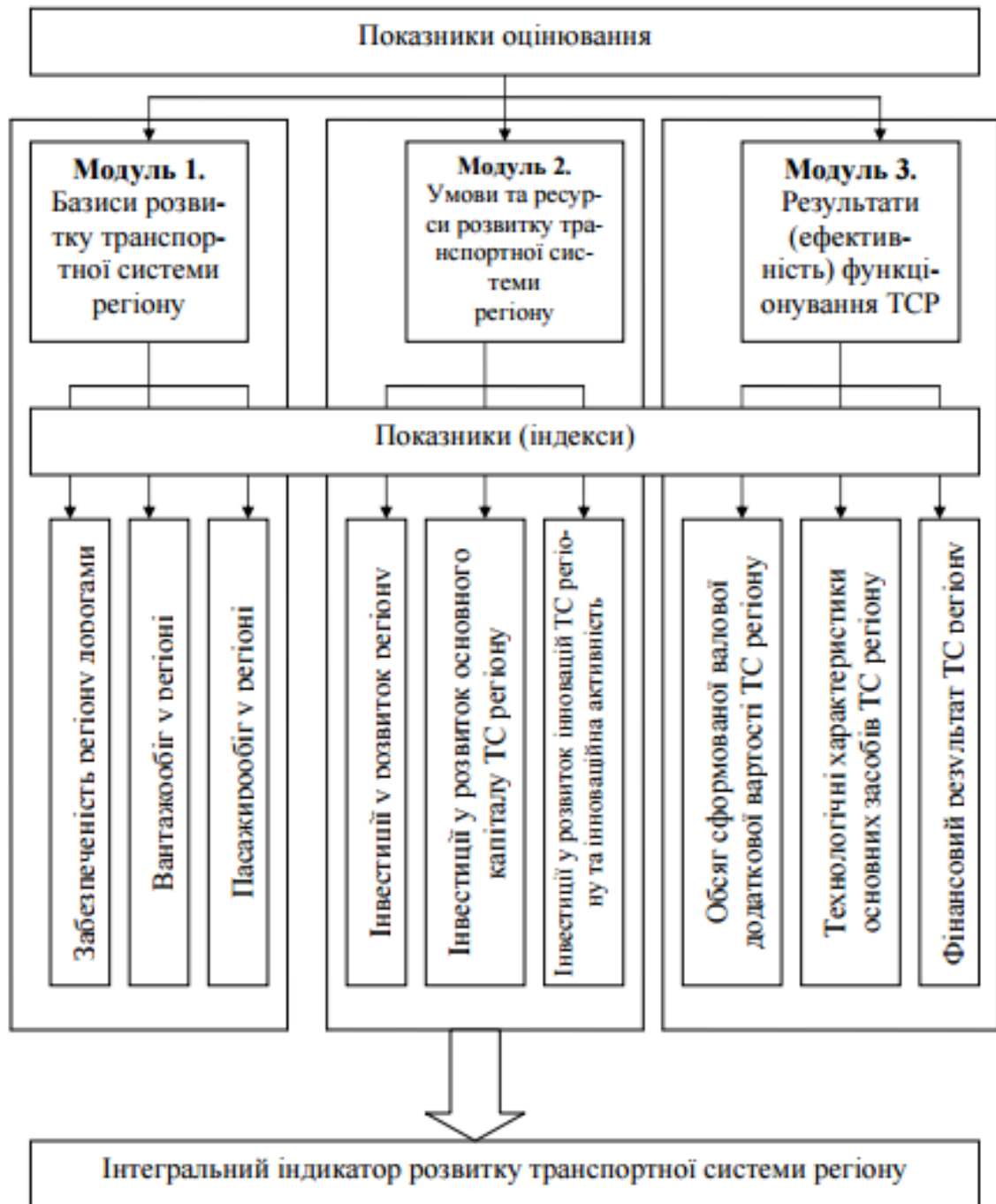


Рис. 1.4. Удосконалена система показників оцінювання транспортної системи розвитку регіону

Джерело: [17].

Використання індексів знімає ряд труднощів, які пов'язуються, насамперед, з тим, що необхідно узагальнювати рознесену у просторі інформацію різної природи, розмірності й точності.

До Модуля 1 «Базиси розвитку транспортної системи регіону» входять показники, які характеризують елементи системи, що впливають на функціонування цілісної системи.

До Модуля 2 «Умови та ресурси розвитку транспортної системи регіону» входять показники, індикатори, які визначають якісні передумови функціонування транспортної системи регіону з врахування специфіки його розташування, фінансово-економічного розвитку та насиченості інфраструктури. До Модуля 3 «Ефективність функціонування транспортної системи регіону» входять показники, які оцінюються результати функціонування транспортної системи регіону за сукупністю ознак ефективності.

Процедура розрахунку та узагальнення показників оцінки розвитку транспортної системи регіону складається з таких рівнів.

На нижньому рівні перебуває масив вихідних показників, що дають можливість вимірювати значення окремих характеристик розвитку транспортної системи на регіональному рівні. Це можуть бути як абсолютні, так і відносні показники.

На основі виявлених проблем здійснюється вибір критеріїв оцінки переваг транспортної інфраструктури регіону, проводиться відбір показників і здійснюється аналіз впливу їх на розвиток транспортної системи регіону.

Загальна послідовність розрахунку інтегрального індикатора розвитку транспортної системи регіону наведено на рис. 1.5.

Усі показники розділяються на дві групи: дестимулятори розвитку транспортної системи регіону й стимулятори транспортної системи регіону. Якщо показники не впливають, то відповідно вони виключаються з аналізу.

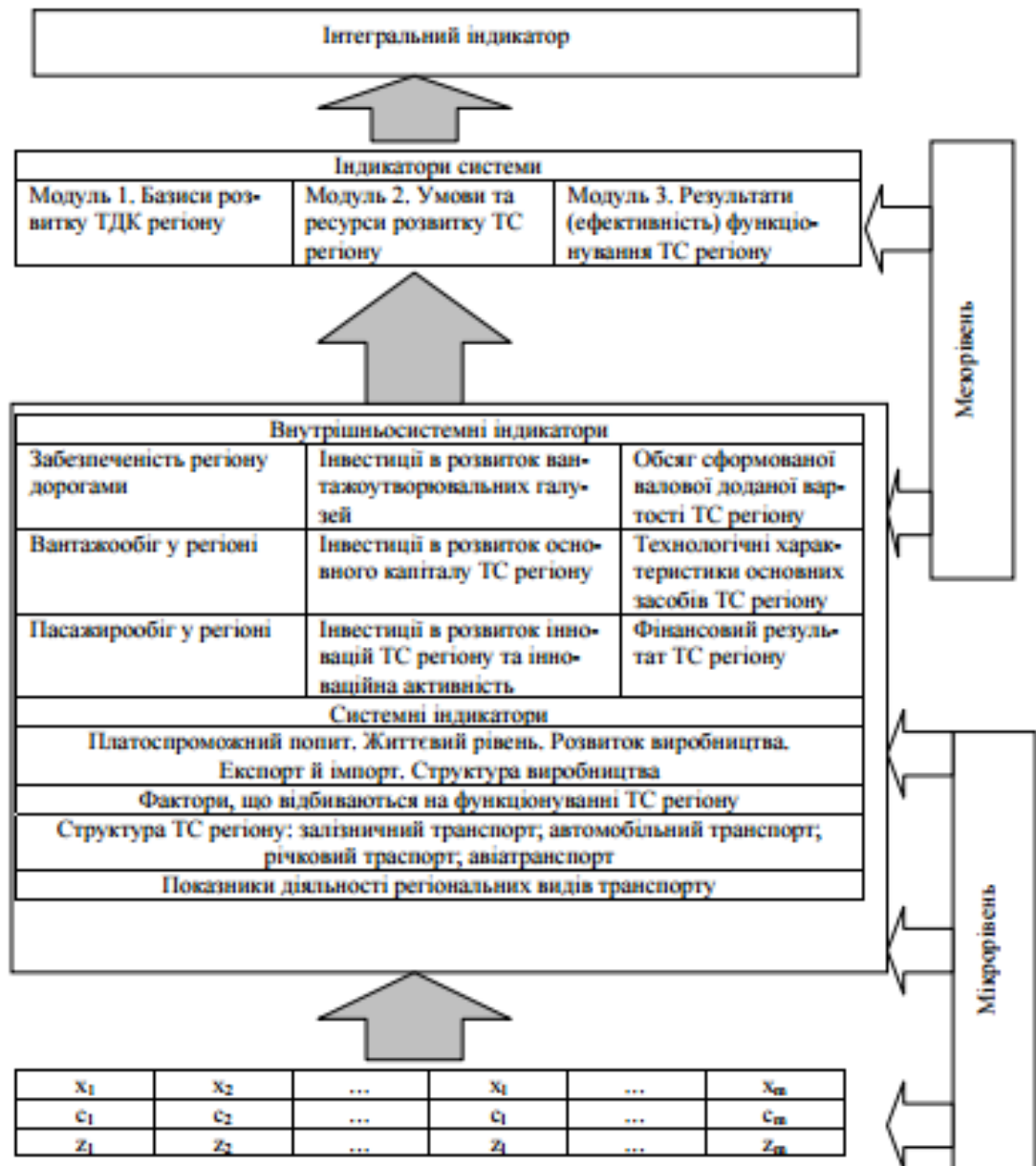


Рис. 1.5. Послідовність розрахунків індикаторів розвитку транспортної системи регіону

Джерело: [37].

Оцінка розвитку транспортної системи регіону формується на основі показників-дестимуляторів і показників-стимуляторів. Найсуттєвіші показники, які будуть включатися до показників модуля 1, 2, 3, вибираються із переліку показників відбираються, а решта показників виключається з дослідження. Далі, відбувається системна вибірка та групування показників на основі сформованих показників за відповідними модулями, після чого розраховується інтегральний індекс. Удосконалена система показників оцінки розвитку транспортної системи регіону, дає можливість оцінювати

ефективність функціонування транспортної системи регіону з урахуванням впливу на економіку регіону. За результатами використання удосконаленої методики і значень індикаторів розробляються пропозиції щодо заходів задля розвитку транспортної системи регіону.

Отже, варто зазначити, що на сьогоднішній день фактично відсутній єдиний підхід щодо оцінювання розвитку транспортної системи регіону. У офіційній статистиці користуються у більшості випадків первинними кількісними показниками, які відокремлено не дають чіткого уявлення про дійсний стан речей. Опосередковано про ефективність діяльності транспортної системи регіону можна судити з фінансових показників операційної діяльності, але цих даних недостатньо аби робити ґрунтовні висновки про наявність чи відсутність певних проблем.

Загалом, аналізу діяльності об'єктів ТІ регіону більшість дослідників дотримуються тієї думки, що єдиної методики не має. У кожному випадку для об'єктів ТІ регіону має бути сформована унікальна методика оцінювання, яка задовольнятиме цілі дослідження та відповідатиме умовам її функціонування.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ ОКРЕМИХ СКЛАДОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

#### 2.1. Аналіз показників розвитку транспортної інфраструктури

Поряд з іншим, провідним завданням розвитку України у сучасних умовах є забезпечення економічного зростання. На нашу думку, вирішення цього завдання великою мірою залежить від належного розвитку транспорту та транспортної інфраструктури. Хоча на сьогодні справедливо відмітити, що транспорт є швидше де стимулятором такого зростання.

Для забезпечення об'єктивності оцінок стану транспортного забезпечення та транспортної інфраструктури, наведемо результати міжнародного рейтингування. Для прикладу, при визначенні індексу Глобальної конкурентоспроможності у 2018 році ВЕФ Україна зайняла 78 позицію зі 137 держав.

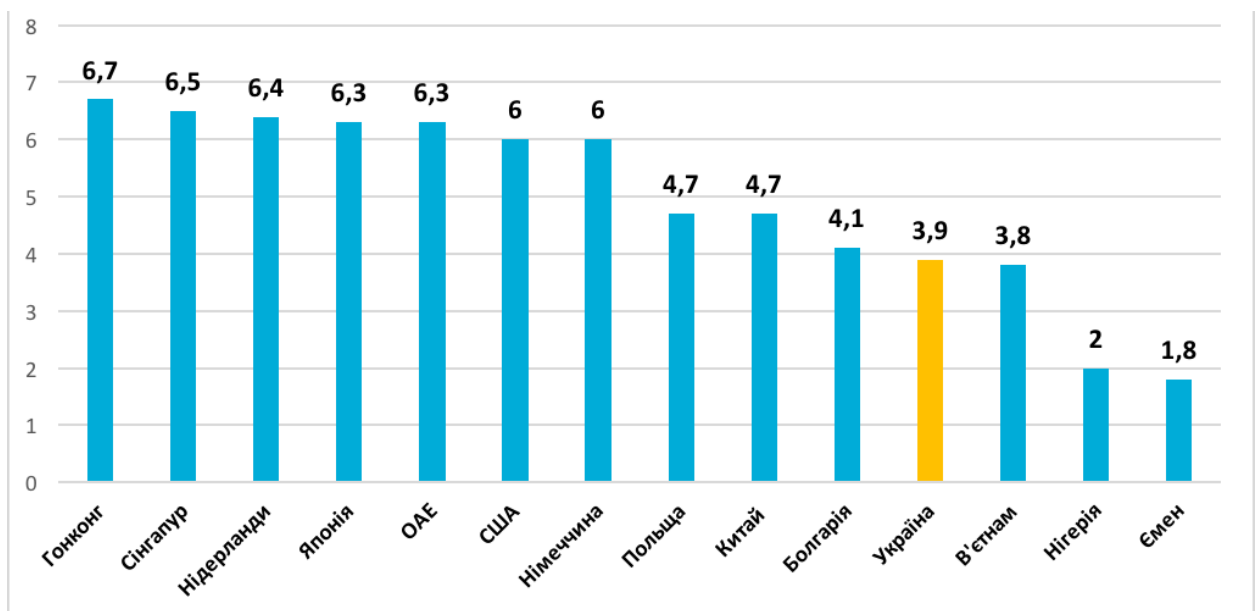


Рисунок 2.1 – показники інфраструктури в GCI 2018

Джерело: [6].

Очевидним є факт, що одним із вкрай поганих показників нашої держави стан доріг – 130 місце зі 137 (наші найближчі сусіди – Нігерія та Парагвай).

Результати дослідження свідчать про таке: поганий стан доріг; високий рівень смертності на дорогах; високий рівень зносу локомотивів, вагонів; низький рівень охоплення населення авіатранспортом; не використовується потенціал внутрішніх вод; високі транспортні тарифи тощо.

Розвиток економіки в значній мірі залежить від стану міжнародних торгових та інших зв'язків, що в сучасних умовах визначає центральну роль транспорту, який забезпечує безперервний рух вантажів, пасажирів і забезпечення поштових перевезень. Забезпечення прискореного економічного розвитку України можливе лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури як основної складової національної транспортної системи та її динамічного розвитку.

Офіційні статистичні дані відображають наступні тенденції: з початку року, за період січня-квітня 2019 року вантажообіг підприємств транспорту склав 110,2 млрд т км, або 102,8% від обсягу січня-квітня 2018 року, зазначає Держстат України.



Рисунок 2.2 – Вантажообіг підприємств транспорту  
Примітка. За офіційними даними Державної служби статистики України.

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики України, у січні-квітні 2019 року залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні і на експорт 86,2 млн.т вантажів, що на 0,4% менше, ніж в січні-квітні 2018 року. Варто відзначити, перевезення лісових вантажів знизилася

на 59,9%. Перевезення будівельних матеріалів - на 24,0%, брухту чорних металів - на 17,7%, коксу - на 9,2%, кам'яного вугілля - на 4,0%, чорних металів - на 3,9%. Разом з цим перевезення залізної і марганцевої руди збільшилася на 3,8%, хімічних і мінеральних добрив - на 4,0%, нафти і нафтопродуктів - на 6,8%, цементу - на 10,9%, зерна і продуктів перемолю - на 19,9%. У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом зарубіжні становили 56,3%.

У порівнянні з січнем-квітнем 2018 року обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 3,1%. У січні-квітні 2019 року порівняно з січнем-квітнем 2018 року збільшилися обсяги перекачування вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачування аміаку зросла на 20,8%, нафти - на 5,5%. Транспортування газу зменшилася на 0,4%. Транзит аміаку збільшився на 17,7%, нафти - на 5,7%, газу - на 5,6%. Слід зауважити, що національна транспортна система є складовою світової транспортної системи. Вона складається з таких елементів, як залізничний, автомобільний, трубопровідний, водний і авіаційний транспорт. У січні-квітні 2019 року всіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 32,6 млрд.пас.км, що становить 105,1% від обсягу січня-квітня 2018 роки (рис. 2.3).

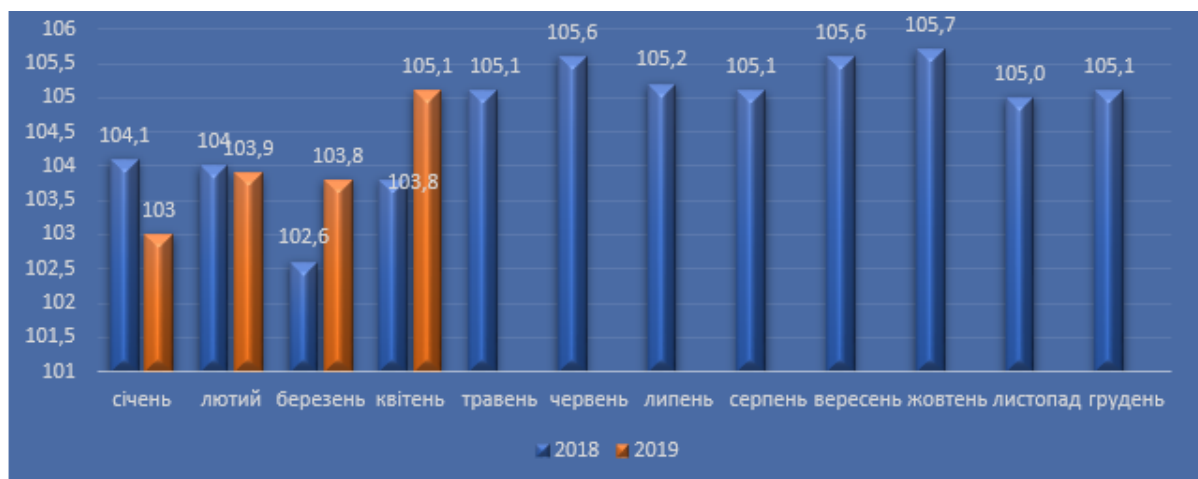


Рисунок 2.3 – Пасажирооборот підприємств транспорту

Примітка. За офіційними даними Державної служби статистики України.

Використання транспортних послуг для пасажирських перевезень, у порівнянні з минулорічними показниками відповідного періоду, зменшилася. Тому, послугами пасажирського транспорту скористалися 1425,0 млн пасажирів, або 94,3% від обсягу січня-квітня 2018 року. На завершення варто зазначити, що за роки незалежності транспортна галузь в Україні набула нові стимули для якісних змін і підйому. Як зазначає Державна служба статистики, галузь забезпечує створення 13% валового внутрішнього продукту, а вартість основних засобів виробництва (за первісною оцінкою) становить 35% від загальної вартості виробничого потенціалу країни.

Важливо зауважити також той факт, що в структурі зовнішньоторговельного балансу України за 1 квартал 2019 року експорт транспортних послуг зріс на 10,1%, в порівнянні з аналогічним періодом 2018 року, і становить \$ 1421748,0 тис., Що відображає майже половину експорту - 49,4% всіх послуг в структурі балансу. Проблеми, які обумовлені надмірною залежністю України від експорту сировини затримує надзвичайно необхідну реструктуризацію економіки і зростання експорту товарів з більш високою доданою вартістю.

Структура експорту України залишається висококонцентрованою на невеликій кількості ресурсних товарів, зокрема, металургійної та сільськогосподарської продукції. Це робить економіку вразливою в слідстві впливу зовнішньоекономічних шоків і цінових циклів на товарних ринках, і разом з короткостроковими зовнішніми ресурсами робить траєкторію зростання України змінною та нестійкою. Загальні проблеми забезпечення економічного розвитку обумовлюють діяльність у напрямку розширення в виробничому секторі участі України в глобальних ланцюгах створення вартості, що дозволить розширити обмін продуктами, технологіями, знаннями і створенням мережі, а також забезпечення інтенсивного розвитку послуг, зокрема транспортних.

У цілому, на нашу думку, стан та динаміка розвитку ТІ в Україні бажають бути кращими. Існує необхідність більш детального дослідження

параметрів та чинників розвитку ТІ з метою розробки цілісної, дієвої системи заходів з вирішення проблем транспортної системи нашої держави.

## **2.2. Аналіз параметрів та чинників стійкого розвитку транспортної інфраструктури**

Перехід до стійкого розвитку транспортної інфраструктури вимагає цілої низки рівень, які б стосувались різних сфері суспільного розвитку та були орієнтовані на тривалу перспективу. Ми уже зазначали неабияке значення розвитку ТІ та його вагомий вплив на розвиток національної економіки.

Забезпечення стійкості у розвитку транспортної інфраструктури вимагає вирішення проблем якості надійності експлуатації об'єктів інфраструктури. Зокрема, на увагу заслуговує необхідність:

- збільшення ролі транспортної інфраструктури та логістичної системи в організації обігу товарів;
- зростання обсягів перевезень пасажирів;
- збільшення обсягів послуг з високошвидкісних перевезень вантажів.

Найважливіше значення при цьому має «інфраструктурний ефект» формування міських агломерацій, пов'язаний з реалізацією проектів будівництва крупних транспортних комплексів, мультимодальних логістичних центрів та інформаційних вузлів. Міжнародні аспекти розвитку стійкої ТІ будуть пов'язані зі:

- створенням мережі територіально-виробничих кластерів, орієнтованих на високотехнологічні виробництва (в авіаційній промисловості, суднобудуванні), з концентрацією таких кластерів в урбанізованих регіонах;
- створенням і розвитком туристично-рекреаційних зон;
- розвитком масштабних транспортних систем [42].

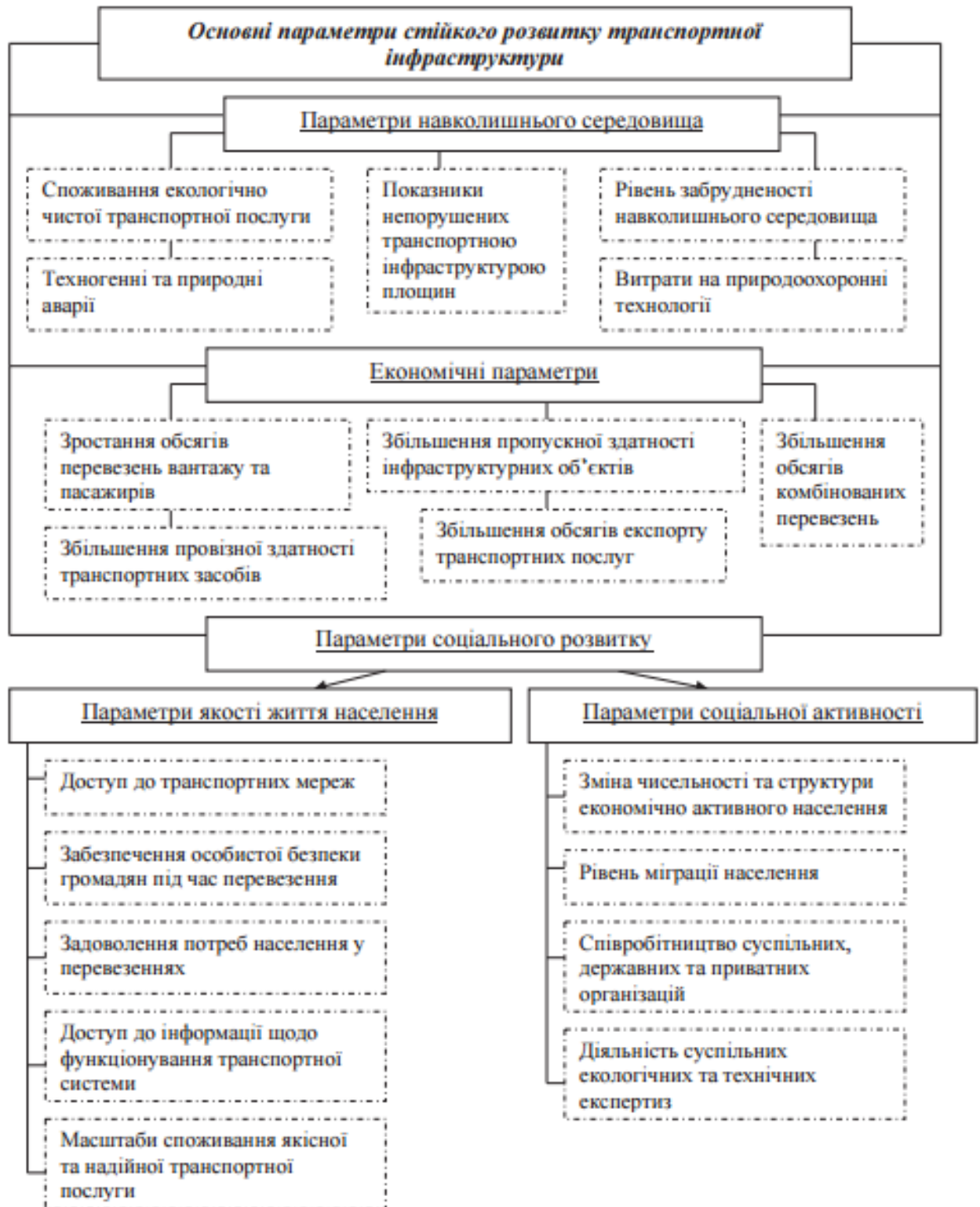


Рисунок 2.4 – Основні параметри стійкого розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: [10].

На рис. 2.4. відображено загальні параметри стійкого розвитку транспортної інфраструктури, проте запропоновані параметри слід

розглядати тільки як попередню схему. З плином часу такі набори параметрів можуть міняти конфігурацію та наповненість і часі та просторі.

Розвиток транспортної інфраструктури з урахуванням представлених параметрів має чітку орієнтацію на забезпечення саме якості транспортного обслуговування. Із врахуванням представлених параметрів можливо відзначити властивості ТІ в умовах стійкого розвитку, а саме: цілісність; синергетичний ефект; взаємозалежність структурних елементів; асиметричність розвитку; погодженість; циклічність.

Модернізація ТІ виходячи з цих параметричних позицій дозволить вирішити цілий спектр завдань, що матимуть орієнтовно такі наслідки:

- 1) мобільність громадян збільшиться;
- 2) знизиться диференціація доступності транспортних послуг;
- 3) підвищиться конкурентоспроможність товарів та послуг на світових ринках;
- 4) відбудеться поступове зростання економічної ефективності усіх видів перевезень.

Запровадження розвитку ТІ на основі стійкого розвитку націлено на розробку структури, що буде пов'язувати стійкий розвиток транспорту з ефективним використанням наявних ресурсів виробництва, скороченням бідності і комплексним соціальним розвитком [31; 42].

Важливо підкреслити, що забезпечення стійкості ТІ вимагає певних умов, реалізація яких дозволить пришвидшити перехід до нового формату. Такими умовами є:

- розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг;
- розширення номенклатури транспортних послуг;
- зростання продуктивності праці та ресурсоефективності на транспорті;
- активізація діяльності міжнародному ринку транспортних послуг [14];

- інтеграція транспортних інфраструктур регіону в єдиний транспортний простір;
- транспортне забезпечення нових центрів соціально-економічного розвитку світу;
- підвищення професійної підготовки і кваліфікації працівників транспортної галузі;
- забезпечення безпечних та надійних умов експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури;
- розробка і впровадження ефективних механізмів державного регулювання транспорту;
- покращення інвестиційного клімату.

Отже, у цілому, можна зауважити, що стійкий розвиток ТІ повинен визначатися активною роллю країни та її уряду щодо забезпечення розвитку транспорту як важливої передумови економічного розвитку країни. Це стосується передусім підвищення якості транспортних послуг, підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних послуг.

### РОЗДІЛ 3

## УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

### **3.1. Адаптація зарубіжного досвіду удосконалення транспортної інфраструктури в Україні**

З огляду на значимість транспортної інфраструктури в розвитку економіки країн, необхідно розглянути питання її будівництва, розвитку, реформування, державного регулювання та процесу інвестування в найбільш розвинених країнах Європи і АТР.

Для транспортної системи України необхідно забезпечити використання і стимулювання послідовного підвищення якості транспортних послуг, інтеграції технологій транспортного обслуговування, підвищення конкурентоспроможності як перевізників, так і операторів транспортних послуг. Особлива увага повинна приділятися забезпеченню заданих рівнів безпеки і екологічності транспорту.

Основні проблеми, які мають бути взяті до уваги:

- територіальні і структурні невідповідності в процесі розвитку транспортної інфраструктури;
- недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення;
- необхідність підвищення транспортної безпеки, а також якості транспортних послуг;
- підвищення ролі екологічності транспорту.

Зауважимо, що вирішення цієї низки проблем спрямоване на підвищення якості транспортних послуг, посилення соціальної, інноваційної, екологічної спрямованості в розвитку транспортної галузі. На особливу увагу заслуговує необхідність масштабування діяльності, підвищення конкурентоспроможності складових транспортної системи.

В останні роки в зарубіжних країнах особлива увага приділяється питанням модернізації транспортної інфраструктури. Її розвиток і

вдосконалення є одним із шляхів зростання економіки, що проявляється в інтенсивності розвитку господарських зв'язків, транспортних вузлів, мобільності доставки і послуг. Тому досягнення економічного зростання можливо при відповідній транспортній інфраструктурі. Аналіз ситуації на транспортному ринку показав, що найбільші успіхи в розвитку єдиної транспортної інфраструктури в Європі досягнуті в Великобританії, Німеччині, Швеції та Нідерландах. У числі відстаючих країн виявилися Люксембург, Франція, Греція та Ірландія, що пов'язано з необхідністю приведення національного законодавства цих країн відповідно до європейських документами. Починаючи з кінця 50-х років, в Європі перевезення виконували державні організації, які працювали в умовах жорстокої регламентації ринку. Доступ на національні ринки був вибіркоким і обмеженим. Тому державні залізничні організації-монополісти ставали все більш збитковими. У більшості країн світу переважна частка експлуатаційної діяльності залізничного транспорту пов'язана з вантажними перевезеннями, на які припадає близько 8000 млрд т-км роботи залізниць. На пасажирські перевезення припадає 2000 млрд пасажиро-км.

Загальний пасажирооборот високошвидкісних повідомлень становить 150 млрд пасажиро-км, тобто 8% від усього пасажирообороту і 1,5% від сумарного приведенного вантажо- і пасажирообороту. Аналіз ситуації на залізничному транспорті в ряді країн світу дозволив встановити особливості процесу реформування транспортної інфраструктури, яка охоплює специфіку будівництва, державного регулювання, інвестування та інше.

Грунтуючись на цих даних, приведена характеристика етапів реформування, узагальнені переваги і недоліки цих етапів для ряду країн - Великобританії, Німеччини, США та Китаю. Отримана інформація зведена в табличну форму (табл. 3.1).

Таблиця 3.1 – Процес реформування ТІ зарубіжних країн

Країна	Період	Характеристика етапу	Переваги	Недоліки
Великобританія	з 1990 р	Приватизація залізниць і об'єктів інфраструктури	Фінансові показники галузі покращилися; державний бюджет поповнився; вирости капітальні вкладення в інфраструктуру	Зниження ефективності роботи, якості обслуговування та безпеки
Німеччина	з 1994 р	Виділено самостійно діючі господарюючі суб'єкти; в рамках залізничного холдингу AG DBAG створені акціонерні компанії, що виконують вантажні перевезення, пасажирські перевезення далеких повідомлень, регіональні пасажирські перевезення	Зміцнення конкурентоспроможних позицій залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту, підвищення ПП на 160% за останні 15 років при скорочення персоналу на 39%	Зосередження діяльності залізничного транспорту в рамках приватних акціонерних компаніях, при цьому втручання в держави несуттєво
США	з 1990 р	Здійснення вантажних перевезень кількома вертикально інтегрованими компаніями зі своїми інфраструктурами, а пасажирських перевезень - окремою компанією	Зниження витрат, пов'язаних з необхідністю координації управління інфраструктурою і рухом поїздів, з'являються стимули для інвестицій в розвиток транспорту	Відсутність чіткого розподілу функцій і відповідальності між керівництвом залізничної інфраструктури та перевізниками в області технологічного та експлуатаційного взаємодії, в питаннях забезпечення безпеки
Китай	з 1995 р	Совершенствование организационной структуры управления железными дорогами, разграничение функций государственного управления и управления на предприятиях, внедрение конкуренции между частными операторами, повышение эффективности регулирования отрасли	Удосконалення організаційної структури управління залізницями, розмежування функцій державного управління і управління на п-вах, впровадження конкуренції, підвищення ефективності регулювання галузі. Підвищення швидкості на залізницях, модернізація ТІ	Недостатнє фінансування в розвиток транспортної інфраструктури з боку держави, тому активно впроваджується інструмент державно-приватного партнерства в розвиток об'єктів транспортної інфраструктури

Джерело: [8].

При цьому, наприклад, у Франції мережу високошвидкісних пасажирських ліній була побудована за чверть століття. Німеччина, Італія, Іспанія та інші країни продовжують в останні роки інтенсивне будівництво нових транспортних ліній. Таке відставання в будівництві та введенні в дію нових залізниць в Великобританії на тлі зростання популярності залізничного транспорту в країні викликає певні проблеми. Вони пов'язані з тим, що при нинішніх темпах зростання перевезень резерви провізної здатності Західного узбережжя були вичерпані 2016 м, а потенціал магістралей Східного узбережжя буде зведений до нуля до 2031 р.

Основними причинами для прискореного будівництва високошвидкісної лінії в Великобританії є:

1) вивільнення провізної здатності наявних магістралей для вантажних перевезень;

2) вирівнювання економічних умов між північчю і півднем країни (стимулювання розвитку економіки північних районів дозволить послабити тиск на перенаселений південний схід);

3) створення резервних перевізних потужностей;

4) розвиток прилеглих населених пунктів. У Німеччині - одою з найбільш розвинених країн світу та Західної Європи - перші залізниці будували приватні компанії, вони ж ними і управляли. після першої світової війни ці дороги були об'єднані в Державні залізниці країни. Протягом десятиліть в силу різних причин: високу конкуренцію з боку автомобільного транспорту, транспортної політики, об'єктивно мінливих умов - залізні дороги були важким фінансовим тягарем для держави. Після об'єднання Німеччини і проведених реформ на залізничному транспорті державні дороги ФРН і НДР об'єднали в загальну мережу, яка дістала назва DBAG. При цьому власником DBAG є держава.

Важливою умовою формування високоякісних транспортних послуг є визначення норм, параметрів і стандартів якості. Для їх реалізації необхідна розробка високоефективних технологій, стимулювання їх створення,

відпрацювання та виконання з використанням методів державного регулювання і нормативної бази. Поряд з цим, також потрібно зосередитись на необхідності формування ринку високоякісних транспортних послуг. Не менш важливим є створення сприятливих умов для розвитку як внутрішньої конкуренції між перевізниками та видами транспорту, так і зовнішньої конкуренції з міжнародними транзитними системами.

Створення умов для забезпечення здорової конкуренції дозволить підвищити ритмічність і прискорення просування товарів. У результаті цього можливе зниження товарних витрат, підвищення доступності транспортних послуг, поліпшення інвестиційного клімату і розвиток транспортних відносин. Досягнення цього, при сприятливих нормативно-правових умов, створить можливості для вільного переміщення інвестицій та інтелектуальної власності в області розвитку транспорту. Також буде надано позитивний вплив на зовнішню конкурентоспроможність і реалізацію транзитного потенціалу [3].

Для створення ринку конкурентоспроможних транспортних послуг необхідно звернути увагу на наступні чинники:

- розвиток нормативно-правової бази транспортних послуг з урахуванням наступних напрямів: якість транспортних послуг, безпека та екологія навколишнього середовища;
- використання сучасної техніки і технологій, які відповідають і забезпечують стандарти безпеки, екологічності, економічності та якості транспортних послуг;
- розвиток високопродуктивної транспортної та логістичної інфраструктури, яка спрямована на забезпечення конкурентоспроможного рівня надання транспортних послуг.

Одним з важливих стратегічних напрямів розвитку транспортної системи є забезпечення скоординованого розвитку транспортної інфраструктури.

При реалізації цього напрямку має бути забезпечено узгоджене комплексний розвиток усіх складових інфраструктуру транспорту. Також на основі проведеного всебічного аналізу статистики з використанням математичних методів прогнозування потреб секторів економіки і населення в транспортних послугах, побудови транспортно-економічного балансу, а також прогнозування зміни динаміки вантажної бази необхідно здійснити комплексну оцінку моделей. Проведення аналізу моделей розвитку транспортної системи створить умови для вибору оптимальних збалансованих варіантів.

В умовах розвитку нормативно-правової бази транспорту необхідною вимогою є досягнення узгодженості транспортного законодавства, інтеграція у світову систему стандартів і комунікацій, встановлення нормативів за якістю транспортних послуг, а також забезпечення їх дотримання і прав споживачів. Виконання цих умов створить передумови для формування ринку конкурентоспроможних транспортних послуг. Не менш важливим для транспортної стратегії є забезпечення транспортної галузі трудовими ресурсами. Підготовлені кадри повинні забезпечити вдосконалення системи, проектування, реалізацію проектів розвитку транспортних систем.

Особливу увагу слід приділити експлуатації транспортної інфраструктури, транспортних засобів, надання транспортних, логістичних послуг. Слід зазначити ще один важливий момент у розвитку стратегії, а саме - підвищення контрольованості і керованості процесів розвитку транспорту внаслідок підвищення ролі методів державного регулювання і управління, ефективності законодавчо-правового поля.

На підставі цих умов можливо розглянути формування структури основних цільових програм транспортної стратегії, формулювання цілей, пріоритетів, завдань і механізмів їх реалізації, а саме:

- надання повного обсягу високоякісних транспортних послуг в усіх напрямках галузі;

- використання інноваційних технологій будівництва та з- тримання транспортної інфраструктури;
- забезпечення рухливості населення і доступність транспортних послуг;
- проведення ефективної тарифної політики;
- створення пріоритетних конкурентних умов для перевізників;
- створення умов для підвищення продуктивності і рентабельності транспортних систем;
- зниження енергоємності;
- зниження аварійності, загроз безпеки і ризиків по видам транспорту;
- зниження частки впливу транспорту на забруднення навколишнього середовища;
- забезпечення швидкості і ритмічності в просуванні партій товарів;
- забезпечення необхідних умов інвестування в транспортну галузь.

Для інтеграції в світове транспортний простір необхідний розвиток технічних і технологічних параметрів міжнародних транспортних коридорів. Необхідно забезпечення їх конкурентоспроможності з урахуванням рівнів світових аналогів. З цією метою слід здійснити моніторинг ринку експорту транспортних послуг, вивчити переваги конкурентів, розробити комплекс заходів, спрямованих на поліпшення технічних і технологічних параметрів міжнародних транспортних коридорів.

Особливу увагу слід приділити плануванню і розвитку транспортних зв'язків в рамках міжнародного співробітництва. Підвищення рівня безпеки транспортної системи вимагає розробки ефективних заходів. Щоб забезпечити безпеку руху, судноплавства, роботу аварійно-рятувальних служб, необхідно розробити заходи і засоби ефективних систем нагляду в сфері транспорту.

### **3.2. Обґрунтування елементів організаційно-економічного механізму фінансування транспортної інфраструктури**

У багатьох країнах світу транспортна інфраструктура виступає складовою державної власності, держава повинна контролювати ефективність, сталість послуг, що надаються, відповідні тарифи та оцінювати та фінансову стійкість відповідної галузі [46, с.120-125].

Розвиток та функціонування транспортної системи має базуватися на взаємодії чотирьох учасників, які беруть активну участь у розвитку різних сегментів ринків послуг транспортної інфраструктури (табл. 3.1.) [18, с.18-28]. Ці учасники-партнери вступають у відповідні відносини, які стосуються сфер їхніх спільних інтересів у контексті торгівлі та транспорту.

Враховуючи, що в Україні оператор інфраструктури стає окремим суб'єктом діяльності транспортної системи, це в свою чергу потребує інституціоналізації відносин між новими суб'єктами діяльності транспортної системи. Тому для забезпечення ефективності державні та приватні транспортно-інфраструктурні організації зазвичай потребують наявності спеціального джерела доходів із платежів користувачів, а також узгодження й затвердження бюджетних коштів у довгостроковій фінансовій угоді між підприємством і його власником в особі держави.

Це означає, що необхідні нові форми довгострокового державного регулювання транспортних компаній. Суттєве погіршення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури є наслідком не тільки підвищення не стаціонарності її внутрішньої та зовнішньої діяльності, а й насамперед проблем, пов'язаних із фінансовим менеджментом. Тому є нагальна потреба у визначенні пріоритетних заходів у підвищенні фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України.

Таблиця 3.1 – Ключові учасники транспортної системи та їхні функції

Учасники та його вплив на сектор		Функції учасника в короткостроковому періоді	Функції учасника в довгостроковому періоді
Держава	Транспорт	Забезпечує виконання нормативних актів щодо перевезення вантажів, ліцензійних умов, стягнення тарифів	Розробляє нормативні акти щодо перевезень вантажів, ліцензійні умови, вимоги до інфраструктури та безпеки
	Транспортна інфраструктура	Встановлює вимоги до інфраструктури та обладнання, розробляє механізми стимулювання інвестицій	Розробляє довгострокову стратегію розвитку інфраструктурних об'єктів
	Торгівля	Розробляє правила та процедури щодо проведення експортно-імпортних операцій, здійснює аналіз стану платіжного балансу, реалізує заходи впливу на експорт та імпорт	Розробляє та вдосконалює митну політику, правила податкових та інвестиційних процедур, які сприяють розвитку торгівлі
Постачальники транспортних послуг (оператори транспорту)	Національні перевізники	Створюють мотиви для диверсифікації послуг. Підвищують ступінь виконання сучасної технології. Користуються перевагами економії масштабу	Співпрацюють із національними банками і страховими компаніями
	Оператори-експедитори	Стимулюють створення спільних підприємств із національними компаніями. Підвищують ступінь використання сучасної технології	Породжують появу нових організаційних форм (вертикальної або горизонтальної інтеграції). Сприяють появі нових операторів транспорту
	Власники рухомого складу	Сприяють створенню диференціації та розширенню послуг. Є альтернативою для вантажовласника при виборі компанії-постачальника. Підвищують ступінь використання сучасних енергозберігаючих технологій	Ініціюють появу нових організаційних форм. Вдосконалюють організацію логістичних послуг. Створюють позитивний імідж для іноземних вантажовласників
Постачальники інфраструктурних послуг	Оператор державної інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури за безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор регіональної інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор місцевої інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
Споживачі транспортних послуг	Регулярні відправки (експортні організації)	Спрощують громадські процедури. Зменшують ризики, пов'язані з перевезеннями. Поліпшують якість та надійність послуг. Скорочують загальні витрати на логістику. Сприяють використанню сучасних енергозберігаючих технологій	Мотивують операторів транспорту бути партнерами по перевезенню. Вдосконалюють логістичні ланцюги постачання. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку та нових інвестицій
	Дрібні відправки (виробники)	Зберігають можливість виконання роздрібного перевезення. Допмагають організаторам вантажовласників у вирішенні їхніх завдань	Створюють можливість нетрадиційного експорту. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку і нових інвестицій. Розширюють участь виробників у міжнародній торгівлі

Джерело: [18, с.18-28].

Як показує світова практика, для досягнення цілей транспортній галузі України необхідно встановити чіткі правила гри. Більше цього, важливо відмітити, що для вирішення цієї проблеми недостатньо застосовувати виключно один інструментарій. Важливо забезпечити здійснення стратегій, програм та проектів розвитку транспорту, які можуть стати ефективним інструментом модернізації інфраструктури за їхнього дійсного виконання [1, с.75].

Незалежно від того, приватний чи державний сектор здійснює інфраструктурні інвестиції, одним із ключових чинників виступають джерела їх фінансування, які чинять вирішальний вплив на макроекономічні показники розвитку. Наприклад, позики із зарубіжних джерел під високі відсотки в іноземній валюті здатні істотно знижувати рентабельність проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні показники можуть ускладнити для приватних компаній фінансування інших проектів та викликати загальне скорочення інвестицій приватного сектору.

Тому в кожному конкретному випадку необхідно проводити ретельний аналіз альтернативних варіантів фінансування проектів розвитку інфраструктури з метою зниження можливих збитків для економіки України.

Проведений аналіз обстеження моделей фінансування підприємств ТІ у світі показує, що вони є різноманітними в різних країнах. Проте існує декілька типових організаційних структур і моделей [25, с.65]. У більшості країн внутрішня дорожня та залізнична інфраструктура перебувають у державній власності. У результаті податки часто є єдиним джерелом формування фондів, необхідних для розвитку й модернізації ТІ. Деякі моделі активно залучають плату за користування. Найбільш загальні моделі фінансування транспорту систематизовані та описані в табл. 3.2.

Таблиця 3.2 – Моделі фінансування внутрішнього транспорту

№ моделі	Характеристика моделі
Модель 1	Інвестиції в інфраструктуру закладаються щорічно в національний бюджет із загальних податкових зборів
Модель 2	Інвестиції забезпечуються загальними податками та іншими спеціальними зборами та плати за користування інфраструктурою
Модель 3	Інфраструктурні фонди формуються зі зборів вантажних автомобілів та інших спеціальних зборів
Модель 4	Спеціалізовані за видами транспортної інфраструктури або проектно-орієнтовані інфраструктурні фонди, які мають формуватися з одного або двох джерел
Модель 5	Інвестиційні фонди забезпечуються комбінацією податків
Модель 6	Фонди спеціального призначення зі змішаним капіталом державним та приватним. Інвестиції в інфраструктуру формуються з комбінацій капіталу та кредитних коштів
Модель 7	Інфраструктура будується приватним сектором та фінансується повністю з плати за користування
Модель 8	Приватні оператори володіють землею, інфраструктура фінансується за рахунок плати користувачів

Примітка. Складено автором.

Сукупність інструментів фінансування підприємств ТІ систематизовано в табл. 3.3 [25, с.64-67].

Таблиця 3.3 – Сукупність можливих інструментів фінансування транспортної інфраструктури

№ з/п	Інструменти інвестування	Характеристика
1.	Кошти державних та місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень:	Надання безкоштовного фінансування з бюджету для важливих інфраструктурних об'єктів або бюджетні кредити на умовах повернення, цільові інвестиційні програми, фінансування з державних залучених коштів
-	загальнодержавні податки і збори	Податок на прибуток підприємств та інші податки
-	спеціальні збори	Збори, наприклад, за користування об'єктами ТІ
-	штрафи	Стягуються за порушення при користуванні об'єктами ТІ інфраструктури
2.	Власні кошти підприємства та їхніх структурних підрозділів:	Тарифи, прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти
-	тарифи	Регульовані тарифи мають включати інвестиційну складову, що закладена саме для потреб інвестування об'єктів ТІ
3.	Кредити банків та інших фінансових установ:	Мають поділ на зовнішні та внутрішні джерела
-	банківські інвестиційні кредити	В Україні мають широке застосування для фінансування транспортної інфраструктури

Продовження табл.3.3.

-	консорціальні кредити	Надаються на умовах угоди двох і більше кредитних інститутів між собою спільно надати кредит позичальнику
-	проектне та мезонінне фінансування	Проектне фінансування є різновидом інвесткредиту. Це інструмент кредитування проектів, за якого велика частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який виробляється самим проектом. Мезонінне фінансування надається в невеликих обсягах (10–20 %) від загального проектного фінансування. Це одне з джерел фінансування, за якого інвестор надає кошти у вигляді боргового фінансування з одночасним придбанням опціону на залучення акцій позичальника в майбутньому за визначеною ціною за певних умов
4.	Облігаційні позики	
	сек'юритизація активів, а саме: 1) облігацій для внутрішнього ринку; 2) облігацій для зовнішнього ринку; 3) інфраструктурні облігації	1. Відбувається через емісію цінних паперів для розміщення на внутрішньому фондовому ринку. 2. Єврооблігації випускаються позичальником при отриманні кредиту на євrorинку: суверенні, банківські, корпоративні, муніципальні. 3. Облігації, що випускаються спеціально для фінансування об'єктів інфраструктури, зі строком обертання від 15 до 20 років
5.	Акціонування	Участь в уставному капіталі або корпоративне фінансування. Через продаж акцій забезпечується найбільший ефект відносно обсягів залучення коштів. Створення АТ в Україні продиктовано потребою в акумуляції коштів для вирішення господарських питань
6.	Лізинг	У ситуації, коли середньострокові та довгострокові кредити недоступні, лізинг дає реальну можливість вирішення проблеми інвестицій у модернізацію об'єктів транспортного сектору
7.	Публічно-приватне партнерство	Є механізм інвестування транспортних проектів через залучення бізнес середовища

Джерело: [20, с.76-80].

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС відкриває нові можливості для забезпечення розвитку транспортної системи, наближення умов його функціонування до рівня європейських стандартів. У розділі 7 «Транспорт» Угоди важливою складовою адаптації транспортної системи України визначено «розвиток стратегій фінансування спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проектах» [44]. Одним з нормативно-правових актів. Що

визначає розвиток ТІ є Біла книга ЄС, у якій зазначена оцінка вартості розвитку об'єктів транспортної інфраструктури країн ЄС на 2010-2030 рр. на рівні 1,5 трлн. євро.

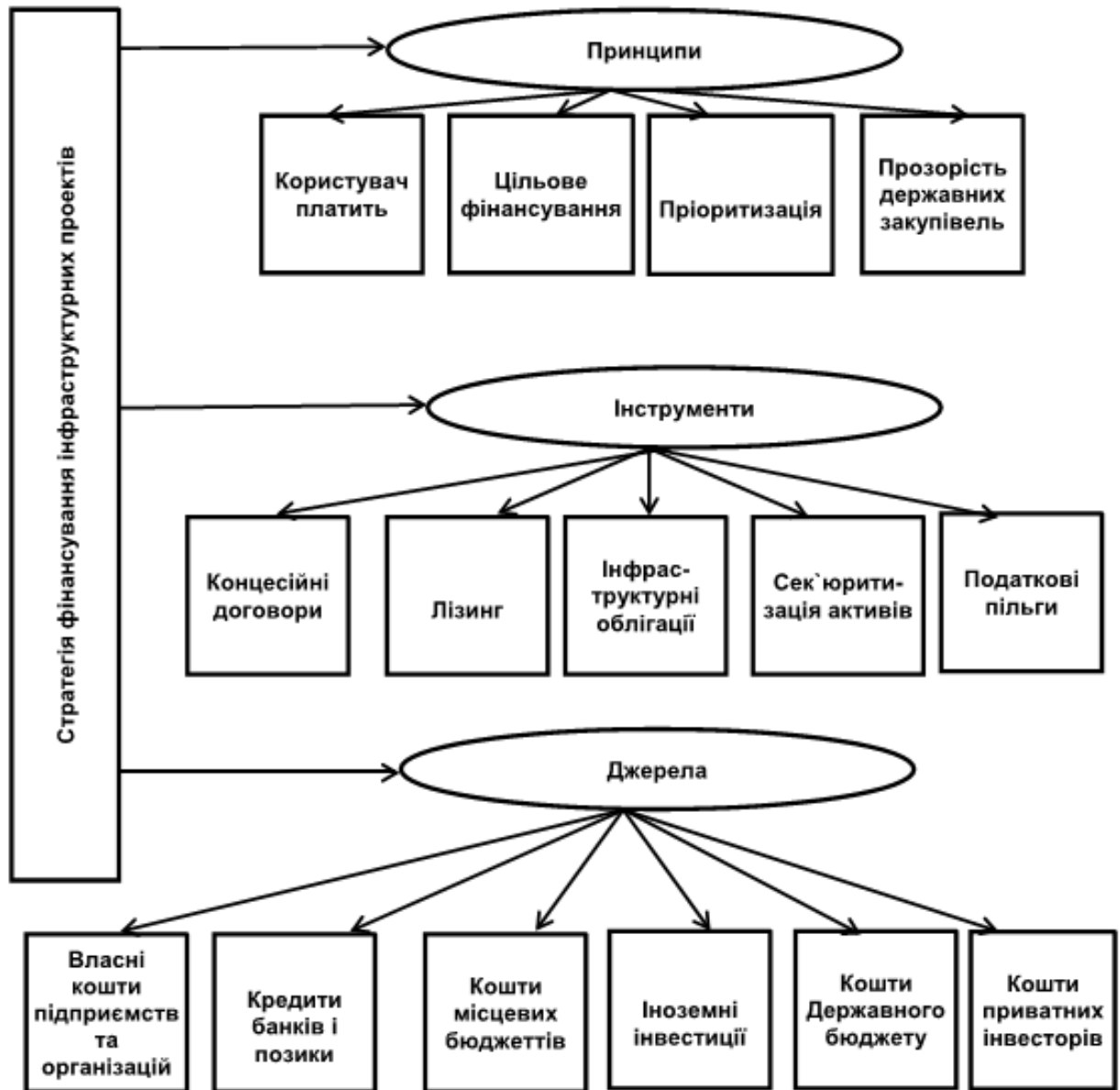


Рисунок 3.2 – Схема стратегії фінансування транспортної інфраструктури Примітка. Складено автором на основі [20, с.76-80].

Як відмічається у Білій книзі, «цінові сигнали відіграють вирішальну роль у багатьох рішеннях, які мають довготривалий вплив на транспортну систему. Транспортні платежі та податки повинні бути реструктуровані у напрямі ширшого використання принципів «платить той, хто забруднює» та «платить той, хто використовує» [20, с.76-80]. Державне фінансування має здійснюватися на основі визначення пріоритетів, а також економічної

доцільності та ефективності, прозорості держзакупівель, розкриття інформації щодо планування використання бюджетних коштів та фактичних видатків.

З метою належного використання інфраструктурних облігацій необхідно у нормативно-правовій площині зафіксувати унормувати їх функціонування, сформулювати особливості умов їх випуску. При цьому необхідно враховувати тривалість інфраструктурних проектів і, як наслідок, запровадити триваліший строк обігу інфраструктурних облігацій (від 10 до 25 років).

Необхідно звернути увагу на те, що під розвитком нормативно-правової бази інфраструктурних облігацій не слід розуміти виключно вдосконалення законодавства ринку цінних паперів. У рівній мірі привабливість цієї категорії облігацій буде залежати від удосконалення концесійного законодавства.

Досить поширеним інструментом фінансування ТІ є сек'юритизація активів. Доцільно підкреслити, що сек'юритизація виступає фінансовим поняттям, яке трактується як форма залучення фінансування через емісію цінних паперів, забезпечених активами. Причини її поширення у світі:

виступає в якості інструменту залучення фінансових ресурсів у галузі економіки з низьким рівнем привабливості для суб'єктів приватного сектору;

диверсифікує джерела фінансування за рахунок розширення набору фінансових інструментів;

надає можливість залучення ресурсів на початкових етапах проекту;

зменшує витрати на залучення фінансових ресурсів;

забезпечує ефективне управління ризиками та ліквідністю;

створює умови для отримання податкових преференцій;

сприяє поглибленню та розширенню національних ринків капіталу.

Серед негативних моментів використання сек'юритизації можна виділити складність і високу вартість реалізації подібних операцій.

У цілому, переконані, що використання різноманітного фінансового інструментарію (концесійні договори, інфраструктурні облігації, сек'юритизація активів тощо), а також принципів «користувач платить», пріоритизації, цільового фінансування, ефективного оподаткування дозволить залучати кошти

приватних вітчизняних та зарубіжних інвесторів, загалом – суттєво підвищити ефективність функціонування транспортної інфраструктури, досягти суттєвого зниження ризиків, забезпечити стабільність фінансових потоків при реалізації проектів ТІ.

З метою залучення інвестицій в транспортні інфраструктурні проекти України необхідно створити умови для якнайшвидшого приєднання до європейських фінансових механізмів, до яких свого часу приєдналася Польща. Йдеться про механізми, до яких в даний час допускаються тільки країни - члени ЄС, таких як Інфраструктурна допомогу платіжного балансу (Balance of Payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку або Європейський соціальний фонд, які носять характер фінансовий безпроцентної допомоги.

Але для цього країни ЄС повинні проголосувати за зміну правил надання допомоги країні, яка не є членом ЄС, однак в цьому питанні є певний скептицизм. Адже навіть в Вербальній ноті (що стосується часткового застосування на тимчасовій основі положень Угоди про асоціацію), наданої Україні Генеральним секретаріатом Ради Європейського Союзу, відмінно те, що розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод в пропускну здатності і розвитку неповної інфраструктури, не створює фінансових зобов'язань для держав - членів ЄС.

Тому, на нашу думку, необхідно перейти від фінансування транспортних інфраструктурних проектів виключно за рахунок кредитних коштів МФО на збалансовану модель фінансування із залученням внутрішніх активів, в тому числі приватних інвесторів. Йдеться про сприятливі для вітчизняної економіки державно-приватних механізмах фінансування, які дозволили б стимулювати внутрішній ринок, а не нарощувати зовнішній борг. Необхідно вдосконалити механізм державно-приватного партнерства, що вимагає прозорих і зрозумілих для приватних концесіонерів умов інвестування в будівництво доріг, для чого необхідно внести відповідні зміни в нормативно-правове поле України.

Також вимагають доопрацювання Закон України № 1562-ХІІ і Бюджетний кодекс України, які необхідно гармонізувати, відновивши захищений Державний дорожній фонд в складі Спеціального фонду державного бюджету України з чітким визначенням джерел його наповнення та витрат. Досвід Польщі показує, що цей інструмент дозволяє акумулювати значні кошти на розвиток інфраструктурних проектів, і не тільки на будівництво вітчизняних доріг, а й на будівництво або реконструкцію проектів в інших транспортних субсектора (включаючи дорожні інженерні об'єкти і поромні переправи, а також придбання пристроїв для зважування транспортних коштів).

Розвиток усіх видів транспорту має проходити відповідно до забезпечення транспортом, який є стійким і економічно ефективним в довгостроковій перспективі. Такий транспорт повинен забезпечувати внесок в реалізацію цілей щодо викидів парникових газів, низьковуглекислого і чистого транспорту, паливної безпеки, скорочення зовнішніх витрат і охорони навколишнього середовища. збільшення вигод для своїх користувачів через: Задоволення потреби транспорту в мобільності має здійснюватися не тільки в рамках Євросоюзу, а також у відносинах з третіми країнами. Забезпечення стандартів безпеки, надійності і високої якості пасажирських і вантажних перевезень, в тому числі аварійно-рятувальні роботи, відповідність інфраструктури вимогам сумісності, безпеки та збереження, так само покликане забезпечувати якість, ефективність і стійкість транспортних послуг. Трансєвропейські транспортні мережі повинні плануватися, розроблятися і експлуатуватися ресурсо ефективним способом. При плануванні та розробці транс'європейської транспортної мережі, держави-члени повинні брати до уваги конкретні обставини в різних частинах Союзу.

Для того, щоб підключити транс-європейські транспортні мережі до інфраструктури мереж сусідніх країн можлива підтримка, в тому числі у фінансовому відношенні, проектів, що становлять спільний інтерес, оскільки такі проекти дозволять: підключити основну мережу на пунктах переперетину кордону, необхідної для забезпечення безперервного потоку трафіку,

прикордонних перевірок, прикордонного контролю та інших процедур; забезпечити зв'язок між базовою мережею і транспортних мереж третіх країн, з метою підвищення економічного зростання і конкурентоспроможності; завершити доопрацювання транспортної інфраструктури в третіх країнах, які служать сполучною ланкою між частинами базової мережі в Союзі; впровадити системи управління дорожнього руху в цих країнах; забезпечити сприяння використанню морського транспорту і морських автострад, за винятком фінансової підтримки портів третіх країн; полегшити перевезення внутрішніми водними шляхами з третіми країнами. Для забезпечення безперебійної роботи всієї мережі намічені кроки щодо вдосконалення роботи всіх видів транспорту. Робота залізничного транспорту повинна бути забезпечена:

Системою управління рухом європейської залізницею (ERTMS); переходом на 1 435 мм ширину колії; пом'якшення впливу шуму і вібрації, викликані залізничним транспортом, зокрема шляхом вжиття заходів для інфраструктури, в тому числі захисту від шуму; задоволення потреб інфраструктури і підвищення оперативної сумісності; підвищення безпеки на залізничних переїздах; в разі необхідності, підключення транспортної інфраструктури залізничного транспорту до інфраструктури внутрішніх водних портів.

Внутрішні водні шляхи транспортної інфраструктури мають бути вдосконалені в такий спосіб: заходи по досягненню необхідних стандартів внутрішніх водних шляхів класу IV; досягнення більш високих стандартів для модернізації існуючих водних шляхів і для створення нових водних шляхів відповідно до технічними аспектами інфраструктури ЄКМТ; підключення інфраструктури внутрішніх порту для залізничних вантажних перевезень та інфраструктури автодорожнього транспорту; сприяння сталому внутрішнього водного транспорту; модернізація і розширення пропускної здатності інфраструктури, необхідної для транспортних операцій на території порту.

Модернізація інфраструктури автомобільного транспорту, в основному, полягає в: удосконаленні та просуванні безпеки дорожнього руху; використанні

мультимодальних систем інформації та управління трафіком, і інтегрованих комунікаційних і платіжних систем; впровадження нових технологій з метою зниження викидів; надання відповідної парковки для комерційних користувачів, що пропонують відповідний рівень безпеки та безпеки; зниження заторів на існуючих дорогах.

Морська транспортна інфраструктура повинна бути вдосконалена в плані доступності морських портів для автомобільного та залізничного транспорту і, по можливості, забезпечення зв'язку з внутрішніми водними шляхами основної мережі. Будь-морський порт, який обслуговує вантажопотоки повинен мати можливість запропонувати принаймні один термінал, який відкритий для користувачів на недискримінаційній основі до якого застосовуються прозорі збори. Морські канали, портові фарватери і лимани повинні забезпечувати доступ від моря до морських портів і відповідати, принаймні, VI класу внутрішнього водного шляху.

Сприяння розвитку морських магістралей, в тому числі каботажного судноплавства, полягає в сприянні розвитку з'єднань з внутрішніми районами і, зокрема, заходи щодо поліпшення екологічних характеристик морського транспорту відповідно до застосовних вимог відповідно до законодавства Союзу або з- відповідних міжнародних угод; взаємозв'язок морських портів з внутрішнім водними шляхами; реалізація VTMS (Vessel Traffic Monitoring & Information Systems) і електронних Морських послуг; впровадження нових технологій і інновацій в області заохочення альтернативних видів палива та енергозберігаючого морського транспорту, в тому числі СПГ; модернізація і розширення пропускної здатності інфраструктури, необхідної для транспортних операцій на території порту.

Багаторічні зусилля Євросоюзу щодо вдосконалення роботи транспортного комплексу привели до виникнення нового уявлення про роботу транспорту, як єдиного, органічного і злагодженого механізму. Тимчасова складова в доставці вантажів набуває все більшого значення для

конкуентоспроможності транспортних послуг. Розвиток транспорту має відбуватися тільки з урахуванням його безпеки для навколишнього середовища.

Найбільш перспективними і раніше представляється залізничний та водний транспорт, який покликаний розвантажити автодороги Євросоюзу. Така ситуація призвела до потреби в розвитку інфраструктури транспорту в цьому напрямку. Зацікавленість Євросоюзу в розширенні можливостей своїх транспортних мереж відкриває можливості для України в плані фінансування проектів з модернізації та уніфікації інфраструктурних елементів в конкретних транспортних вузлах. Досить серйозні можливості внутрішніх водних шляхів України і наявність портів на узбережжі Чорного моря, так само можуть послужити поштовхом до співпраці і розвитку.

## ВИСНОВКИ

Магістерська робота присвячена важливій науковій проблемі, що присвячена теоретичним та прикладним аспектам формування та розвитку організаційно-економічного механізму регулювання розвитку транспортної інфраструктури. Основні результати магістерського дослідження полягають у такому.

1. Нам імponує науковий підхід, за яким під транспортною інфраструктурою прийнято розуміти сукупність транспортних шляхів та інших об'єктів усіх видів транспорту, а також допоміжного обладнання, спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних об'єктів.

2. У роботі обґрунтовано важливість розвинутої ТІ для економічної системи країни, ідентифіковано напрями впливу ТІ на рівень розвитку економіки та відповідні макроекономічні показники. Зауважено, що не лише ТІ впливає на регіон та його показники розвитку. Мають місце і протилежні процеси: наявні в регіоні проблеми негативним чином впливає на стан і розвиток ТІ. До таких обставин доречно долучити: географічні передумови, низький рівень економічних показників, неузгодженість дій місцевих органів влади та органів місцевого самоврядування, високий рівень амортизації транспортних покриттів. Усі перелічені чинники обмежують регіони на шляху розвитку об'єктів транспортної інфраструктури сучасного європейського рівня, відповідну останнім міжнародним стандартам. До виробничо-територіальної структури господарського комплексу країни входять спеціалізовані територіально-виробничі комплекси, які вирізняються спеціалізацією, масштабом, функціональним призначенням. Притаманний кожній території природно-ресурсний потенціал, виробнича діяльність вимагають відповідної ТІ.

3. У роботі також здійснено аналіз стану та динаміки розвитку ТІ в Україні. Результати такого аналізу дозволяють зробити висновок, що сформовані тенденції бажають бути кращими. Існує необхідність більш детального дослідження параметрів та чинників розвитку ТІ з метою розробки

цілісної, дієвої системи заходів з вирішення проблем транспортної системи нашої держави.

4. Однак формування стійкої ТІ потребує таких умов: розвиток конкурентного ринку транспортних послуг; розширення номенклатури транспортних послуг; кратне підвищення продуктивності праці та енергоефективності на транспорті; активізація діяльності транспортних підприємств; інтеграція транспортних інфраструктур регіону в єдиний транспортний простір, розвиток багатовекторних транспортних зв'язків зі світовими економічними центрами; транспортне забезпечення нових центрів соціально-економічного розвитку світу; стимулювання високої територіальної мобільності населення; зростання рівня професійної підготовки і кваліфікації працівників транспортної галузі, покращення їх матеріального і соціального забезпечення, створення безпечних умов праці; забезпечення безпечних та надійних умов експлуатації елементів ТІ; розробка і впровадження ефективних механізмів державного регулювання функціонування та розвитку транспорту.

5. Розглянувши основні проблеми в розвитку транспортної галузі України, а також зарубіжний досвід розвитку транспортної інфраструктури можливо запропонувати рекомендації, спрямовані на підвищення її якості: забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення; підвищення рухливості населення; забезпечення постійного зв'язку з мережею автомобільних доріг всіх населених пунктів; забезпечення цінової доступності транспортних послуг; зниження аварійності та підвищення безпеки; зменшення шкідливих впливів транспорту на навколишнє середовище.

6. У загальному, проведене дослідження дозволяє зробити наступні такі висновки: 1) стратегія розвитку галузі повинна ґрунтуватися на необхідності гармонізації роботи як з європейськими залізничними системами, так і країн СНД, що дозволить підвищити попит на послуги вітчизняних залізниць і, як наслідок, ефективність їх функціонування; 2) перспективи розвитку транспорту повинні бути пов'язані з вдосконаленням технічних засобів, розвитком інфраструктури, продовженням будівництва нових шляхів, підвищенням їх

вантажо- і пасажирського обороту; 3) розробку стратегічних і тактичних планів реформування галузі потрібно здійснювати з урахуванням як доступних джерел фінансових ресурсів на їх реалізацію, так і необхідності підтримки фінансової стійкості транспорту.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

2. Gurnak V. M., Khomenko I. O., Volynets L. M. Imperatives of multimodal transport development in accordance with the tendencies of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*. 2018. № 2 (1). P. 75-88.
3. National Infrastructure Plan 2013 URL: <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28432c-b30d-31b241a32db4/>
4. Transportation & Logistics 2030 URL: [http://www.pwc.com/en\\_gx/gx/transportation-logistics/tl2030/emerging-markets/pdf/tl2030\\_vol3\\_final.pdf](http://www.pwc.com/en_gx/gx/transportation-logistics/tl2030/emerging-markets/pdf/tl2030_vol3_final.pdf)
5. Баканов М.І. Теорія економічного аналізу: навч. посіб. К.: ЦНЛ, 2004. 495 с.
6. Браян Т. Регіональний економічний розвиток: навч. посіб.; під ред. О.П. Крайник. Львів: Ліга-Прес, 2003. 280 с.
7. Варикаша О. С. Тенденції та світовий досвід інновацій у транспортних технологіях, українські реалії. *Водний транспорт*. 2019. Вип. 1. С. 104-108.
8. Галабурда В.Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов; Под ред. В. Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001. 303 с.
9. Голованова Л.А., Данильчук М.А. Зарубежный опыт реформирования транспортной инфраструктуры территорий URL: [http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU\\_8\\_143.pdf](http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_143.pdf)
10. Дмитрієва О. І. Просторова нерівність та галузево-регіональна асиметрія інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія : *Економіка і менеджмент*. 2019. Вип. 3. С. 51-58.
11. Дорофєєва Х.М. Основні параметри стійкого розвитку транспортної інфраструктури. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Випуск 21. Частина 1. 2016. С.13-16.

- 12.Ежеквартальный дайджест "Новости внедрения метода RAB URL: [http://www.pag.ru/assets/digests/RAB\\_digest IV 2008.pdf](http://www.pag.ru/assets/digests/RAB_digest_IV_2008.pdf)
- 13.Жамин В.А. Инфраструктура при социализме. *Вопросы экономики*, 1977. №2. С.16
- 14.Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=792>
- 15.Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». *Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання*. 2011. № 11. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=792>
- 16.Инвестиции в развитие транспортной инфраструк# туры. Достижение высоких результатов с меньшими затратами URL: [http:// media.rspp.ru/document /1/b/e/ be9521a4b0bedae86fc360# 0443caee68.pdf](http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc360#0443caee68.pdf)
- 17.Іксарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. *Економічний простір*. 2010. №36. С.55-61.
- 18.Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія / [І.В. Заблодська, І.Р. Бузько, О.О. Зеленко, І.О. Хороши-лова]. Северодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
- 19.Кравченко О. О. Фінансове планування та прогнозування з позицій неокласичної, інституційної та еволюційної парадигм. *Економічний форум*. 2012. № 1. С. 18–28.
- 20.Критерії і показники стійкого розвитку. *Екологія*. URL: [b-energy.ru/biblioteka/ekologiyakonspekt-lekcii/365-kriterii-i-pokazateli-ustoichivogo-razvitiya.html](http://energy.ru/biblioteka/ekologiyakonspekt-lekcii/365-kriterii-i-pokazateli-ustoichivogo-razvitiya.html)
- 21.Кудрицька Н. В. Основні засади стратегії фінансування транспортної інфраструктури України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2017. № 10. С. 76-80.

- 22.Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. М.: Альпина Паблицерз, 2010. 178 с.
- 23.Максимова, С.Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона. Инновации в экономике, управлении и образовании: монография. Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009.
- 24.Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.1. Кн.1: Процесс производства капитала. Т.23. М.: Госполитиздат, 1960. С.43-784
- 25.Модель RAB как фактор повышения стоимости ком паний URL: [http://www.e#m.ru/data/articles\\_pdf\\_hidden\\_3594512/2008/09/Klochkova.pdf](http://www.e#m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf)
- 26.Никифорук О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64-78.
- 27.Гурнак В. М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. *Фінансові дослідження*. 2018. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/find\\_2018\\_1\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2018_1_15)
- 28.Никифорук О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64-78.
- 29.Новый политехнический словарь / Гл. ред. А.Ю. Ишлинский. М.: Большая российская энциклопедия, 2000. 671 с.
- 30.Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Наук. вісн. Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки*. 2008. № 7. С. 284-291.
- 31.Популярная экономическая энциклопедия / Гл. ред. А.Д. Некипелов. М.: Большая российская энциклопедия, 2001. 367 с.
- 32.Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. *Культура народов Причерноморья* : 2004. № 56. Т. 2. С. 123-131

- 33.Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова КМУ від 9.11.2000 р. №1684: URL:<http://www.nau.kiev.ua/nau10/ukr/getcnt.php?uid=1049.1530.0&nobreak>
- 34.Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. №821
- 35.Развитие государственно-частного партнерства в странах ЕС. Инициативы XXI века URL: <http://www.ini21.ru/?id=1231>
- 36.Сидоренко І.В. Концептуальні підходи до визначення інтегрального показника рівня інвестування інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіону. Бізнес-Інформ. 2013. № 3. С. 82-87.
- 37.Сидоренко І.В. Концептуальні підходи до визначення інтегрального показника рівня інвестування інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіону. БІЗНЕС ІНФОРМ. № 3. 2013 р. С. 82-87
- 38.Сидоренко І.В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми. Вісник ЧДТУ: 36. Наук. Праць. Чернігів: ЧДТУ, 2007. № 29. URL: [http://www.nbuuv.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009\\_39/32 htm](http://www.nbuuv.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32 htm)
- 39.Смит А. Исследование о природе и причинах богатства. М.: Эксмо, 2007. 960 с.
- 40.Советский энциклопедический словарь/ Гл. ред. А.М. Прохоров. М.: «Советская энциклопедия», 1983. 1600 с.
- 41.Соколова О.Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2007. Вип. 2. URL: [/http://www.nbuuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html](http://www.nbuuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html)
- 42.Сотниченко Л. Л. Визначення напрямів фінансування проектів транспортної інфраструктури регіонів України. *Економіка та держава*. 2015. № 6. С. 67-71.

43. Стійкий розвиток транспортного сектору. ADB InFocus URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/153602/infocus-transport-ru.pdf>
44. Ткаченко Н.Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Сер. Екон. науки.* 2006. №4 (32). С.56-61.
45. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011)
46. Фастовець О.О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. *Туристично-краєзнав. дослідж. Вип. 4.* К.: Держ. п-во «Нац. турист. організація», 2002. С. 418-443
47. Халацька І.І. Дослідження етапів розвитку систем управління матеріальними потоками. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія «Економічні науки».* 2015. Вип. 15 (4). С. 120-125.
48. Экономическая энциклопедия / Науч.-ред. совет изд-ва «Экономика»; Ин-т экономики РАН; Гл. ред. Л.И. Абалкин. М.: Экономика, 1999. 1055 с.
- Юрченко С.А. Инфраструктура мира. Харьков: ХНУ, 2006. 328 с.

**Виконав:**

студент магістратури за  
спеціальністю 281 Публічне  
управління та адміністрування  
заочної форми навчання

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020  
р.

**Олег ЛІПКОВСЬКИЙ**\_\_\_\_\_  
Підпис\_\_\_\_\_  
Ініціали, прізвище**Науковий керівник:**

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 р.

**Тетяна ТЕРЕЩЕНКО**\_\_\_\_\_  
Підпис\_\_\_\_\_  
Ініціали, прізвище**Робота допущена до захисту:**

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020  
р.

**Едуард ЩЕПАНСЬКИЙ**\_\_\_\_\_  
Підпис\_\_\_\_\_  
Ініціали, прізвище