

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

Навчально-науковий інститут економіки, управління та адміністрування
Кафедра економіки та міжнародних економічних відносин

ДОПУСКАЮ ДО ЗАХИСТУ
Гарант освітньої програми

_____ Федотова Т.А.

«_____» _____ 2023 року

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття ступеня вищої освіти «Бакалавр»
зі спеціальності 051 «Економіка»
освітньої програми «Економіка»

на тему: «**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ**»

Виконав:

здобувач вищої освіти

Філонова Анастасія Костянтинівна
(прізвище, ім'я, по-батькові)

Керівник:

д.е.н., професор Бочарова Ю.Г.
(посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали)

Засвідчую, що у кваліфікаційній
роботі немає запозичень з праць
інших авторів без відповідних
посилань

Здобувач вищої освіти _____

(підпис)

Кривий Ріг
2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ
імені Михайла Туган-Барановського

Навчально-науковий інститут економіки, управління та адміністрування

Кафедра економіки та міжнародних економічних відносин

Форма здобуття вищої освіти денна

Ступінь бакалавр

Галузь знань Соціальні та поведінкові науки

Освітня програма «Економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Гарант освітньої програми

_____ Федотова Т.А.

підпис

« _____ » _____ 2023 р.

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ**

Філонова Анастасія Костянтинівна

прізвище, ім'я, по батькові

1. Тема роботи: «Транспортна інфраструктура України»

Керівник роботи д.е.н., професор, завідувач кафедри економіки та міжнародних економічних відносин Бочарова Ю. Г.

науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ініціали

Затверджені наказом ДонНУЕТ імені Михайла Туган-Барановського

від “17” листопада 2022 р. № 376-с

2. Строк подання здобувачем ВО роботи “ _____ ” _____ 2023 р.

3. Вихідні дані до роботи: наукові статті, тези доповідей на наукові конференції, наукова література, офіційна статистика міжнародних організацій та країн

4. Зміст (перелік питань, які потрібно розробити):

Вступ
 Основна частина
 Висновки та рекомендації
 Список використаних джерел
 Додатки

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень).

(За потреби зазначаються П.І. по Б. консультантів за розділами роботи)

6. Дата видачі завдання: « _____ » _____ 20__ р.

7. Календарний план

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Підготовка теоретичної складової основної частини		
2	Підготовка аналітичної складової основної частини		
3	Підготовка висновків та рекомендацій		
4	Підготовка та оформлення вступу, списку використаних джерел та інших складових роботи		
5	Отримання відгуку від керівника		
6	Подання на кафедру завершеної роботи		
7	Проходження перевірки на академічний плагіат і нормоконтролю кваліфікаційної роботи		
8	Підготовка студента до захисту та захист кваліфікаційної роботи		

Здобувач ВО _____ Філонова А.К.

Керівник роботи _____ Бочарова Ю.Г.

РЕФЕРАТ

Загальна кількість в роботі:

Сторінок 47, рисунків 7, таблиць 22, додатків 2,
графічного матеріалу 0, використаних джерел 30

- Об'єкт дослідження: інфраструктура національної економіки
- Предмет дослідження: стан та особливості участі розвитку транспортної інфраструктури України
- Мета дослідження: аналіз стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України, визначення напрямів підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.
- Методи дослідження: узагальнення та порівняння, аналіз і синтез, індукція та дедукція, групування, економіко-статистичні методи, табличний, графічний методи, методи аналізу рядів динаміки.
- Основні результати дослідження:
- визначено сутність поняття «транспортна інфраструктура»;
 - ідентифіковано та систематизовано фактори, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури;
 - визначено складові транспортної інфраструктури країни та їх специфічні особливості;
 - обґрунтовано переваги та недоліки різних видів транспорту;
 - ідентифіковано показники, що доцільно використовувати для аналізу стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури країни;
 - визначено стан та особливості розвитку транспортної інфраструктури України;
 - запропоновано напрями підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.
- Ключові слова: транспорт, транспортна система, транспортна інфраструктура, розвиток, державне управління .

	Стор.
Вступ	6
Основна частина	8
Висновки та рекомендації	39
Список використаних джерел	46

ВСТУП

Актуальність теми. На сучасному етапі розвитку економіки та економічної думки інфраструктура в цілому та транспортна інфраструктура зокрема є критично важливим фактором розвитку національної економіки, адже забезпечує інтеграцію всіх її елементів, сприяє ефективному розподілу ресурсів, регулює процеси виробництва та споживання.

Беручи до уваги все зазначене вище тема кваліфікаційної роботи є актуальною та своєчасною.

Фрагментарність наявних досліджень, присвячених аналізу стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України, визначенню напрямів підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту обумовили мету та завдання даної кваліфікаційної роботи.

Мета і завдання кваліфікаційної роботи. Метою кваліфікаційної роботи є аналіз стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України, визначення напрямів підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.

Для досягнення поставленої мети у роботі визначено наступні завдання: розглянути місце, роль та функції транспортної інфраструктури у розвитку національної економіки; визначити сутність поняття транспортної інфраструктури; проаналізувати підходи до диференціації транспортної інфраструктури; ідентифікувати фактори, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури; визначити особливості державного управління розвитком транспортної інфраструктури; дослідити стан та особливості розвитку транспортної і інфраструктури України у 2016-2021 рр.; запропонувати напрями підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.

Об'єктом кваліфікаційної роботи є інфраструктура національної економіки.

Предметом кваліфікаційної роботи є стан та особливості участі розвитку транспортної інфраструктури України.

Методи дослідження. Наукові результати дослідження було одержано з використанням таких методів: узагальнення і порівняння, аналіз і синтез, індукція та дедукція, групування, табличний, графічний методи, методи аналізу рядів динаміки.

Інформаційну базу дослідження становлять офіційні статистичні дані, зокрема дані Державної служби статистики України, Європейської бізнес-асоціації, міжнародних організацій, зокрема Всесвітнього економічного форуму; наукові праці зарубіжних та українських вчених.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у визначенні стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України, напрямів підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.

Основні результати кваліфікаційної роботи, які формують наукову новизну полягають у тому, що:

Установлено, що на сучасному етапі розвитку економічної думки транспортна інфраструктура розглядається як один із основних факторів та критичних елементів розвитку національної економіки.

Обґрунтовано, що транспортна інфраструктура забезпечує взаємозв'язок між функціональними елементами і забезпечення умов для безперешкодного і швидкого виконання перевізного процесу, виконує в економіці наступні функції: інтеграційну (об'єднує складові національної економіки в єдиний комплекс); обслуговуючу (забезпечує задоволення потреб населення та виробництва); підтримуючу (підтримує розвиток галузей економіки, забезпечує їх взаємозв'язок); регулюючу (регулює процеси виробництва та споживання); алокаційну (сприяє ефективному розподілу ресурсів).

Визначено, що транспортна інфраструктура може розумітися як специфічна система, що характеризується визначеним переліком складових та функцій, забезпечує переміщення вантажів та/або пасажирів у пункт призначення.

Обґрунтовано, що транспортна інфраструктура може змінювати свій склад у залежності від свого різновиду, що визначається, в першу чергу, різновидом транспорту, його перевагами та недоліками.

Визначено, що на розвиток транспортної інфраструктури впливає широкий перелік факторів, які умовно можна поділити на 2 групи: фактори-стимулятори розвитку транспортної інфраструктури; фактори-деструктори

Обґрунтовано, що критично важливим для розвитку транспорту є державне регулювання в галузі транспорту, державне регулювання в галузі транспорту передбачає використання широкого переліку інструментів економічної та соціальної політики.

Обґрунтовано перелік показників, що можуть бути використані для дослідження стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України.

Установлено основні тенденції та особливості розвитку транспортної інфраструктури України.

Запропоновано напрями підвищення ефективності державного управління в сфері транспорту.

ОСНОВНА ЧАСТИНА

На сучасному етапі розвитку наукової думки транспортна інфраструктура розглядається як один із основних факторів та критичних елементів розвитку національної економіки, адже саме транспортна інфраструктура, як свідчить аналіз джерел [1-30], має вирішальне значення для забезпечення ефективного функціонування, розвитку та забезпечення конкурентоспроможності як окремих національних економік, так і світової економіки в цілому. Так, транспортна інфраструктура виступає важливим фактором мобільності факторів виробництва, бере безпосередню участь у процесі створення цінності, доданої вартості, виступає важливим інструментом забезпечення та підтримки комунікації між різними суб'єктами економіки тощо. При цьому Дмитрієва О.Л. стверджує, що транспортна інфраструктура забезпечує взаємозв'язок між функціональними елементами і забезпечення умов для безперешкодного і швидкого виконання перевізного процесу (рис.1).

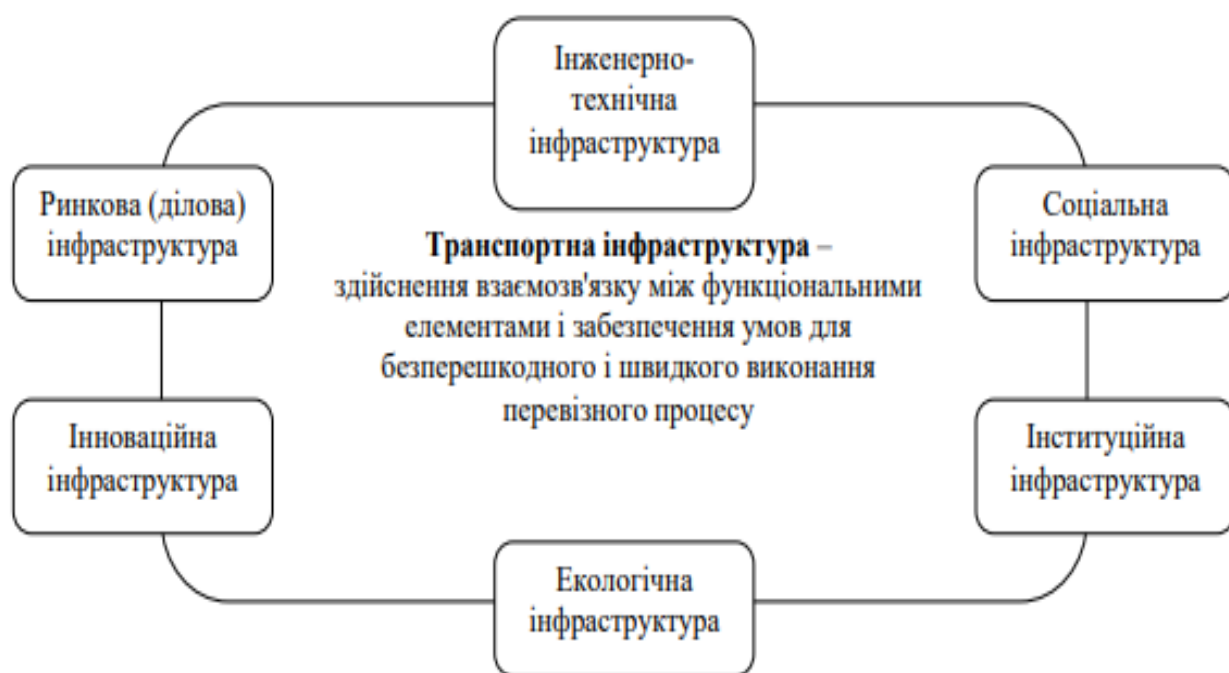


Рисунок 1 - Місце та роль транспортної інфраструктури в розвитку економіки [11]

Як зазначає Бурик М.М., «Специфічними особливостями впливу транспортної інфраструктури є здатність сприяти зростанню активів інфраструктурного капіталу, зниженню кінцевої ціни товару, збільшенню обсягів перевезень, ефективному використанню робочої сили, реструктуризації входу та виходу підприємств на більш ємні ринки» [23].

Аналіз джерел [1-11, 16, 25, 27, 30], свідчить, що транспортна інфраструктура в економіці виконує наступні функції:

інтеграційну (об'єднує складові національної економіки в єдиний комплекс);

обслуговуючу (забезпечує задоволення потреб населення та виробництва);

підтримуючу (підтримує розвиток галузей економіки, забезпечує їх взаємозв'язок);

регулюючу (регулює процеси виробництва та споживання);

алокаційну (сприяє ефективному розподілу ресурсів).

Поняття «транспортна інфраструктура» є складним, оскільки його зміст формують одразу два поняття: «транспорт» та «інфраструктура», тому для розуміння сутності зазначеного терміну необхідно дослідити сутність базових понять, що його утворюють.

Так, поняття «транспорт» походить з латинської мови і буквально означає перевозити, переміщувати [5, 8, 11, 24, 25, 27].

Незважаючи на широкий вжиток зазначеного терміну, його тлумачення є досить різноманітним, Це пов'язано із тим, що «транспорт є історичною категорією, оскільки транспорт розвивається разом із розвитком цивілізації» [27].

Як свідчить аналіз джерел [24, 25, 26, 27], поняття транспорт набуває різного значення залежно від особливостей застосування. Так, це поняття може використовуватися для позначення:

1) специфічної галузі економіки. При цьому «...транспорт має три елементи, які характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва: засоби праці (засоби транспорту); предмети праці (об'єкти перевезень, вантажі, пасажирів); праця (цілеспрямована діяльність людей)» [27];

2) сукупності та відмежування транспортних засобів. При цьому різновиди транспорту будуть суттєво різнитися в залежності від класифікаційних ознак, що використовуються для такого розмежування:

за шляхами переміщення людей і вантажів різного призначення з одного місця в інше, можна поділити транспорт на: водяний (морський, річковий, озерний тощо), повітряний та сухопутний, при цьому останній різновид традиційно поділяється на такі підвиди, як: залізничний; автомобільний та трубопровідний;

за особливостями користування: транспорт загального користування або магістральний, незагального користування або немагістральний (та/або внутрішньовиробничий, технологічний);

за якісною відмінністю транспортної послуги: вантажний транспорт та пасажирський транспорт;

за видами сполучення: транспорт міжнародного сполучення; транспорт внутрішньодержавного сполучення [26, 27].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» кожен із різновидів транспорту характеризується специфічним складом:

Водний транспорт включає 2 складові: морський транспорт та внутрішній водний транспорт. Так, до складу водного транспорту входять (стаття 24): «підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту» [16]. До складу внутрішнього водного транспорту входять (стаття 27): «судна, підприємства, установи та організації, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства» [16].

Сухопутний транспорт включає залізничний, зокрема міський електротранспорт; автомобільний та трубопровідний транспорт.

Залізничний транспорт включає (стаття 22): «підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток» [16].

Міський електротранспорт включає (стаття 34): «підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту» [16].

Автомобільний транспорт включає (стаття 30): «підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства,

рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту».

Трубопровідний транспорт включає (стаття 37): трубопроводи, підприємства, що забезпечують функціонування та розвиток зазначеного виду транспорту.

Повітряний або авіаційний транспорт включає (стаття 32): «підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту» [16].

Для кожного з зазначених видів транспорту, визначених на основі шляхів переміщення, характерні свої переваги та недоліки (табл.1).

Таблиця 1 – Переваги та недоліки транспорту (за видами)

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний транспорт	Незалежність від погодних умов; низька собівартість перевезень; велика вантажопідйомність	Низька маневреність, необхідність додаткових робіт при доведенні вантажів іншими видами транспорту, а також досить високу вартість прокладання залізниць
Автомобільний транспорт	висока маневреність, що робить вигідним його використання на коротких відстанях, гнучкість доставки та висока швидкість х перевезень	Значні витрати на заміну і технічне обслуговування обладнання; значна собівартість перевезень; залежність від погодних умов; мала вантажопідйомність; несприятливий вплив на екологію
Водний транспорт	низька собівартість перевезень, велика вантажопідйомність	Невелика швидкість переміщення та залежність від погодних умов
Повітряний	велика швидкість перевезень	Висока вартість, відсутність можливості інтеграції із іншими видами транспорту; залежність від погодних умов
Трубопровідний транспорт	забезпечує транспортування рідких (нафта, нафтопродукти) і газоподібних вантажів, найнижча собівартість перевезень	Значна екологічна небезпечність

Джерело: складено автором на основі даних [26]

Поняття «інфраструктура» також етимологічно походить з латинської мови та дослівно означає під будівлею [6].

Це поняття, на відміну від поняття «транспорт», почало використовуватися в економічній літературі лише на початку ХХ століття, характеризується наявністю різних авторських підходів до його тлумачення [6]. Так, Бочарова Ю.Г. стверджує, що на сьогодні можна виділити чотири підходи до розуміння сутності даного терміну: інституційний (інфраструктура розуміється як умова суспільного розвитку), ресурсний (інфраструктура розуміється як ресурс, засіб, інструмент суспільного розвитку), системний (інфраструктура розуміється як система, що забезпечує суспільний розвиток) та структурно-функціональний (інфраструктура розуміється як певний перелік складових та функцій, які вона виконує) [6].

Як зазначає автор роботи [6], зазначені підходи простежуються в економічній літературі, незалежно від того, про яку саме інфраструктуру йде мова, в той же час акцентуючи увагу на тому, що «виділяють значну кількість різних видів інфраструктури», які умовно можна звести до 2 основних: виробничої інфраструктури та соціальної інфраструктури [6].

До виробничої інфраструктури Бочарова Ю.Г. відносить транспортну інфраструктуру, енергетичну, інфраструктуру водопостачання, каналізаційної системи, переробки відходів, комунікації, космос; до соціальної – інфраструктуру охорони здоров'я, інфраструктуру освіти та культури, інфраструктуру державного управління, інфраструктуру безпеки [6].

Таким чином, згідно із Бочаровою Ю.Г., транспортна інфраструктура має розглядатися як особливий різновид виробничої інфраструктури.

Схожої думки дотримується Дмитрієва О. І., звертаючи увагу на те, що «основними критеріями віднесення транспорту до виробничої інфраструктури є такі: Транспорт не виробляє нову продукцію, а є продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу; продукція транспорту - перевезення вантажів і пасажирів – є невіддільною від процесу транспортного виробництва; продукція транспорту не містить сировини; на транспортному ринку реалізується не товар у вигляді нової речі, а сам виробничий процес транспортного комплексу» [11].

Беручи до уваги все зазначене вище, досить логічним є той факт, що Дмитрієва О.І. поняття «транспортна інфраструктура» тлумачить, як «...сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту» [8]. При цьому вона вказує на те, що в сучасній економічній літературі зазначене поняття може розглядатися з позиції трьох підходів: технократичного (різновид інженерно-технічної інфраструктури, що

представляє собою технологічний комплекс, що забезпечує швидке і безперешкодне виконання перевізного процесу), функціонального (особлива сукупність певних функцій щодо забезпечення умов для безперешкодного та швидкого виконання перевізного процесу) та вартісного (вид інфраструктурного капіталу) [8].

До схожих висновків приходять й інші дослідники. Так, Дорофєєва Х.М. під транспортною інфраструктурою розуміє «сукупність шляхів сполучення, а також нормативно-правових, організаційних та фінансово економічних умов, що забезпечують потребу суб'єктів господарювання різних рівнів у переміщенні ресурсів та перевезеннях населення» [5]. Бочарова Ю.Г. під транспортною інфраструктурою розуміє специфічний різновид виробничої і інфраструктури країни та/або підприємства.

Дмитрієва О.І. звертає увагу на те, що «у сучасній економічній науці існує три основних методологічних підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура»:

технократичний (під транспортною інфраструктурою розуміється різновид інженерно-технічної інфраструктури регіону, що представляє собою технологічний комплекс, що забезпечує швидке і безперешкодне виконання перевізного процесу);

функціональний (транспортна інфраструктура визначається як особлива сукупність певних функцій щодо забезпечення умов для безперешкодного і швидкого виконання перевізного процесу);

вартісний (транспортна інфраструктура – це вид інфраструктурного капіталу) [11].

Таким чином, під транспортною інфраструктурою доцільно розуміти специфічну систему, що характеризується визначеним переліком складових та функцій, забезпечує переміщення вантажів та/або пасажирів у пункт призначення.

Як свідчить аналіз роботи [27]. Соловйової О. О., Висоцької І. І., Герасименко І. М.. схоже за сутністю утворення називають транспортною системою. Так, на думку авторів дослідження [27], «Транспортна система країни за нових ринкових умов являє собою сукупність видів транспорту, які ефективно взаємодіють незалежно від форм власності та відомчого підпорядкування, та шляхів сполучення і транспортних вузлів, що забезпечують навантажувально-розвантажувальні роботи, перевезення людей і вантажу з використанням сучасних прогресивних технологій для найкращого задоволення попиту населення і вантажовласників на транспортні послуги» [27]. При цьому слід зазначити, що поняття транспортна інфраструктура відсутнє в українському законодавстві, натомість в Законі України «Про транспорт» згадується лише поняття «транспортна система», яке досить узгоджене із визначенням, що подає авторський колектив роботи [27].

Дмитрієва О.І. окрім понять «транспортна інфраструктура» та «транспортна система» для характеристики стану та особливостей розвитку транспорту певної країни, регіону, також пропонує використовувати поняття «транспортна мережа». За своїм змістом, як свідчить проведений аналіз, поняття «транспортна мережа» істотно відрізняється від зазначених вище понять.

Так, згідно з Дмитрієвою О.І., «транспортна мережа - це сукупність спеціально обладнаних шляхів сполучення одного чи декількох видів транспорту, за допомогою яких перевозяться пасажирів і вантажі між населеними пунктами» [11].

Згідно з Законом України «Про транспорт» елементами транспортної системи є: «транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування» [16].

Соловйової О. О., Висоцької І. І., Герасименко І. М.. до складових транспортної системи відносять таких чотири елементи: «транспортна мережа всіх видів транспорту загального і незагального користування; рухомі транспортні засоби (незалежно від форми власності); трудові ресурси транспорту; система управління всіма видами транспорту на регіональному та муніципальному рівнях»[27].

Беручи до уваги все зазначене вище, основними компонентами транспортної інфраструктури є: об'єкти, що забезпечують обслуговування пасажирських та вантажних перевезень; шляхи сполучення; транспортні засоби (рухомий склад), об'єкти технічного обслуговування та ремонту; об'єкти, що забезпечують управління розвитком транспортної інфраструктури.

Виділяють досить широкий перелік різновидів транспортної інфраструктури або транспортної системи, що обумовлено наявністю значного числа класифікаційних критеріїв, на основі яких можна здійснити диференціацію транспортної інфраструктури.

Так, для диференціації транспортної інфраструктури застосовують такі класифікаційні критерії, як:

- рівень доступності для користувачів;
- форма власності на об'єкти інфраструктури;
- вид транспорту;
- функціональне призначення; просторові характеристики;
- ступінь розвитку;

роль у забезпеченні розвитку країни та її національної економіки тощо (рис.2).

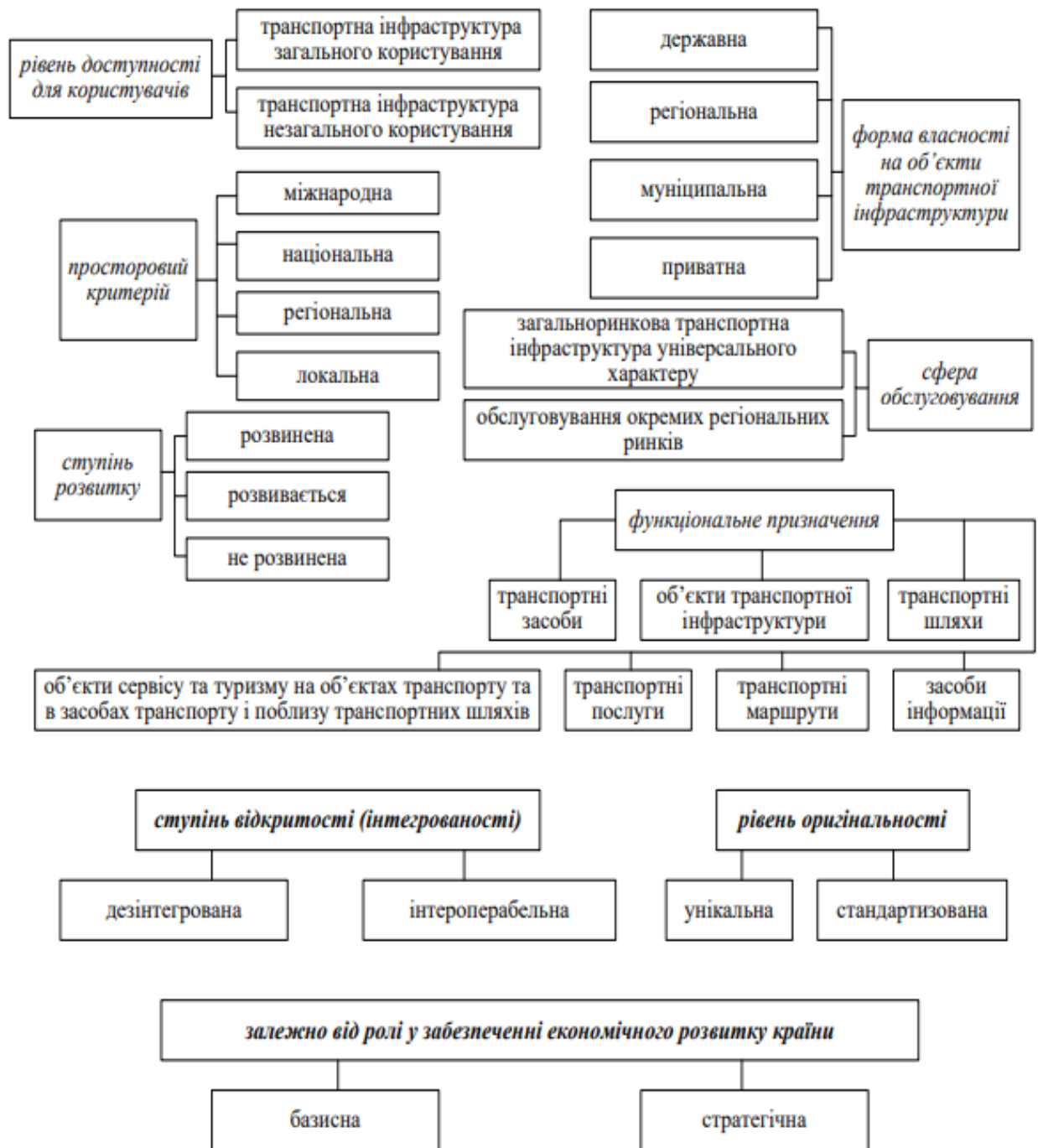


Рисунок 2 – Узагальнена класифікація видів транспортної інфраструктури [11]

На розвиток транспортної інфраструктури впливає широкий перелік факторів, які умовно можна поділити на 2 групи:

фактори-стимулятори розвитку транспортної інфраструктури – це рушійні фактори, фактори, що стимулюють розвиток транспортної інфраструктури;

фактори-деструктори розвитку транспортної інфраструктури – це фактори, що гальмують розвиток транспортної інфраструктури (рис.3).

Крім того, як свідчить аналіз джерел [1-27], на розвиток транспорту чинять вплив такі групи факторів, як: економічні фактори, соціальні

фактори, політичні, екологічні, технологічні, культурні тощо; ендегенні та екзогенні.

Серед зазначених вище факторів критично важливий вплив на розвиток транспортної інфраструктури має група політичних факторів, адже саме в межах цієї групи факторів визначаються, описуються та оцінюються заходи державного регулювання в галузі транспорту. Це регулювання, як свідчить аналіз джерел [1-27], може мати не тільки сприятливий вплив на розвиток транспортної інфраструктури, але й обмежувати його, має на меті забезпечення функціонування та розвитку транспорту, задоволення ним основних потреб населення та економіки. Відповідно до статті 3 Закону України «Про транспорт» державне регулювання в галузі транспорту має забезпечувати:

- «своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту» [16].

Транспортна інфраструктура як об'єкт державного управління взаємодіє з оточуючим середовищем, яке визначає комплекс вимог до її розвитку (рис. 4).

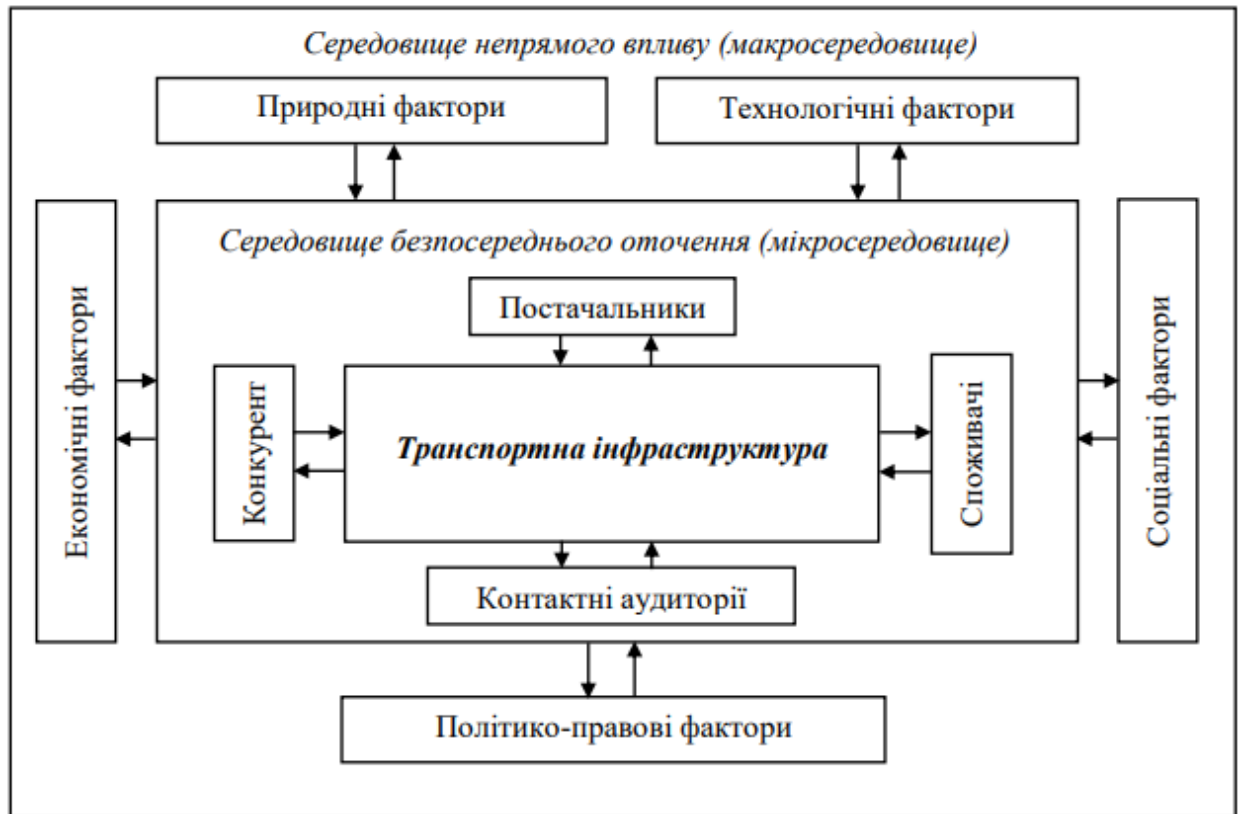


Рисунок 4 - Взаємодія транспортної інфраструктури як об'єкта державного регулювання з середовищем [8]

Оскільки, як було зазначено вище, транспортна інфраструктура є інтегрованою у загальну та критичну інфраструктуру економіки, є окремим сектором економіки, то «державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення» [16].

Загальний механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури поданий на рисунку 5 .

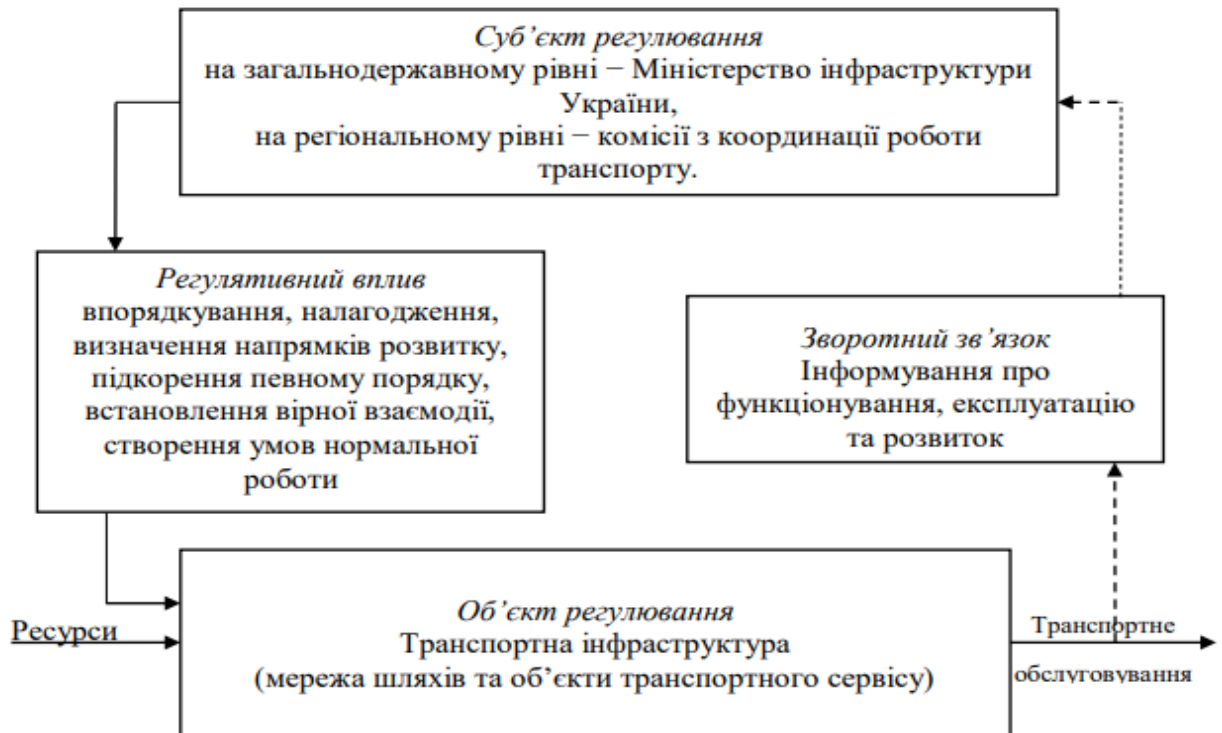


Рисунок 5 – Загальна схема процесу державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури [8]

Аналіз робіт [1-27] свідчить, що оцінка стану та визначення особливостей розвитку транспортної інфраструктури країни має передбачати аналіз таких показників, як:

Мінімальний транспортний стандарт, що представляє собою «сукупність показників кінцевого споживання транспортних послуг, від яких суттєво залежать умови життєдіяльності і господарювання в державі» [5]. Показники мінімального транспортного стандарту подані в таблиці 2.

Рівень конкурентоспроможності транспортної інфраструктури (на основі даних Всесвітнього економічного форуму).

Інтегральний індекс розвитку транспортної галузі (на основі даних Європейської бізнес асоціації).

Довжина шляхів сполучення загального користування (за видами транспорту).

Кількісні та якісні параметри рухомого складу (за видами транспорту)

Ступінь зносу основних засобів (за видами транспорту).

Обсяги капітальних інвестицій (за видами транспорту).

Кількісні та якісні характеристики підприємств транспорту (за видачі), зокрема загальна кількість підприємств, що здійснюють перевезення, надають послуги в сфері транспорту, їх поділ на малі, середні та великі; частка підприємств галузі, що одержали прибуток; середньооблікова кількість штатних працівників транспорту тощо.

Експорт транспортних послуг, зокрема вартісні обсяги, динамічні характеристики та структурні.

Таблиця 2 – Показники мінімального транспортного стандарту [2]

Показник	Одиниця виміру	Рекомендоване значення	Кращі світові показники
Частка транспорту у забрудненні навколишнього середовища	%	< 10	8
Вклад автотранспорту у сукупне транспортне забруднення	%	60	65
Рухливість населення з соціальнокультурними цілями	% від норматив	90	100
Транспортна дискримінація населення	%	<2	0
Рівень ДТП з вини автодоріг	од./на 100 тис. поїздок	< 0.01	0.05
Вантажоємність економіки	т.км/1 дол. ВРП	<1	0,2
Співвідношення затрат на інфраструктуру та рухомий склад	%	70/30	70/30

Імпорт транспортних послуг, зокрема вартісні обсяги, динамічні характеристики та структурні.

Сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами.

Показники пасажирообігу (за видами транспорту)

Показники вантажообігу за видами транспорту.

Аналіз зазначених параметрів у динаміці дозволить провести оцінку стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури країни.

Основним джерелом фактографічної інформації про стан та особливості розвитку транспортної інфраструктури є спеціалізовані статичні звіти національних комітетів статистики, статистичних бюро. В Україні це Державна служба статистики України.

На основі визначених вище показників комплексного аналізу транспортної інфраструктури проведено аналіз стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури України .

Відповідно до даних Всесвітнього економічного форуму, позиція України за рівнем конкурентоспроможності транспортної інфраструктури досить динамічно змінювалася у 2016-2019 рр. Так, якщо у 2016 році Україна посідала 91 місце із більше, ніж 140 країн рейтингу, то у 2019 році – 59 місце. Отже, у 2016-2019 рр. Україні вдалося суттєво покращити свою позицію у рейтингу глобальної конкурентоспроможності транспортної інфраструктури. Цьому, відповідно до даних Всесвітнього економічного форуму, сприяло покращення позицій України за такими параметрами, як: підвищення якості загальної інфраструктури (Україна піднялася на 29 пунктів), якість доріг (Україна піднялася на 20 пунктів), якість портової інфраструктури (Україна піднялася на 18 пунктів), якість інфраструктури повітряного транспорту (Україна піднялася на 2 пункти). Єдиним параметром, що не змінився

протягом 2016-2019 рр. був параметр «Якість залізничної інфраструктури» (табл.3).

Таблиця 3– Рівень конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України відповідно до оцінок Всесвітнього економічного форуму

Показники	2016 р.	2019 р.	$\Delta_{2016-2019}$
Транспортна інфраструктура	91	59	-32
Якість інфраструктури	88	59	-29
Якість доріг	134	114	-20
Якість залізничної інфраструктури	34	34	0
Якість портової інфраструктури	96	78	-18
Якість інфраструктури повітряного транспорту	103	101	-2

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [22]

Як свідчать результати дослідження Європейської Бізнес Асоціації, у 2020-2021 рр. транспортна інфраструктура України динамічно розвивалася, що знайшло відображення у динаміці інтегрального показника інфраструктурного індексу української транспортної галузі. У 2020-2021 рр. зазначений показник збільшився на 0,18 пунктів – із 2,58 пунктів у 2020 р. до 2,76 пунктів у 2021 р. Таким чином, розрив між актуальним станом та ідеальним (5 пунктів) рівнем розвитку транспортної інфраструктури у 2021 р. порівняно із 2020 р. зменшився із 2,42 пунктів до 2,42 (табл.4).

Таблиця - Інтегральний показник Інфраструктурного індексу української транспортної галузі Європейської Бізнес Асоціації

Показники	2020 р.	2021 р.	$\Delta_{\max 2020}$	$\Delta_{\max 2021}$	$\Delta_{2021-2020}$
Інфраструктурний індекс	2,58	2,76	2,42	2,24	0,18
Залізничний транспорт	2,36	2,45	2,64	2,55	0,09
Морський транспорт	2,85	2,47	2,15	2,53	-0,38
Внутрішній водний транспорт	2,67	2,75	2,33	2,25	0,08
Автомобільний транспорт	2,60	2,96	2,4	2,04	0,36
Авіаційний транспорт	3,17	3,15	1,83	1,85	-0,02

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [1-3]

Крім того, як свідчить динаміка інтегрального показника інфраструктурного індексу української транспортної галузі за видами транспорту, найбільш успішно в Україні розвивається інфраструктура авіаційного та автомобільного транспорту. Середнє значення розриву

фактичного стану та ідеального у 2020-2021 рр. за зазначеними видами транспорту становить відповідно 1,84 пунктів та 2,22 пунктів. Для порівняння середній показник розриву фактичного стану та ідеального у 2020-2021 рр. по внутрішньому водному транспорту становить 2,29 пунктів, по морському транспорту – 2,34 пунктів, по залізничному транспорту – 2,6 пунктів. Таким чином, як свідчать результати дослідження Європейської Бізнес Асоціації, найменш успішно в Україні розвивається залізнична інфраструктура та інфраструктура морського транспорту (табл.5).

У 2020-2021 рр. мало місце погіршення стану лише морської транспортної інфраструктури та інфраструктури авіаційного транспорту.

У 2021 році, як свідчать дані Європейської Бізнес Асоціації:

найкраща транспортна логістика була характерна для автомобільного та авіаційного транспорту, найгірша – для залізничного транспорту;

найбільш сприятливий вплив діяльність транспортних монополістів/державних органів мав місце на авіаційний транспорт, найменш – залізничний транспорт;

найбільша інвестиційна активність спостерігалася у авіаційному та автомобільному транспорті, найменша – залізничному транспорті. До основних перепон на шляху підвищення інвестиційної привабливості інфраструктурних проєктів автори дослідження відносять: низький рівень прозорості процесу прийняття рішень щодо підтримки таких проєктів; відсутність незалежного транспортного регулятора; дефіцит кваліфікованих кадрів;

найбільш сприятливо законодавство та державна політика впливали на авіаційний та автомобільний транспорт, найменш – на морський водний та залізничний.

Таблиця 5 – Інтегральний показник Інфраструктурного індексу української транспортної галузі 2021 Європейської Бізнес Асоціації

Види транспортної інфраструктури	Транспортна логістика	Діяльність транспортних монополістів/державних органів	Інвестиційна активність	Законодавство та державна політика
Залізничний транспорт	2,47	2,3	2,55	2,49
Морський транспорт	2,52	2,4	2,56	2,4
Внутрішній водний транспорт	2,82	2,73	2,64	2,82
Автомобільний транспорт	2,95	2,9	3,05	2,95
Авіаційний транспорт	3,2	3,2	3	3,2

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [1-3]

Відповідно до наявних даних Державного комітету статистики України, найбільш розвиненою з огляду на показник довжини шляхів сполучення є інфраструктура автомобільного транспорту. Так, станом на 2021 рік довжина шляхів сполучення загального користування автомобільних

доріг оцінюється у 161,8 тис. км, зокрема із твердим покриттям – 158,4 тис. км.(табл.6).

У 2016-2021 рр. довжина шляхів сполучення загального користування, що використовується більшістю видів транспорту зазнала скорочення. Виключення становили лише річкові судноплавні шляхи та тролейбусні лінії (в однопутному обчисленні).

Таблиця 6 - Довжина шляхів сполучення загального користування, тис. км

Показник	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Експлуатаційна довжина залізничних колій ¹	21,0	19,8	19,8	19,8	19,8	19,7	-1,3
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів ²	1,6	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	0,3
Довжина автомобільних доріг ³	163,0	163,1	161,9	161,9	162,2	161,8	-1,2
з них з твердим покриттям	159,5	159,6	158,5	158,4	158,7	158,4	-1,1
Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній (в однопутному обчисленні)	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	0,1
Експлуатаційна довжина трамвайних колій (в одноколіїному обчисленні)	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	-0,1
Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій (у двоколіїному обчисленні), км	113,4	113,4	113,4	113,4	113,4	113,4	0

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Установлено, що достатньо низькі показники розвитку транспортної інфраструктури України, як свідчать дані Державного комітету статистики України, пов'язані не тільки із скороченням довжини шляхів сполучення загального користування, а й із негативними процесами, що спостерігаються у динаміці показників рухомого складу транспорту. Так, у 2016-2021 рр. рухом склад транспорту України суттєво зменшився. Найбільше зменшення фіксувалося у рухомому складі залізничного транспорту, зокрема суттєво скоротилася кількість тепловозів, та авіаційному транспорті, зокрема суттєво скоротилася кількість літаків та вертольотів. Разом із тим, у 2016-2021 рр.

спостерігалось нарощення рухомого складу вантажних вагонів, напіввагонів, тролейбусних машин (табл.7).

Таблиця 7 – Рухомий склад за видами транспорту та призначенням

Показники	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₀
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Залізничний транспорт, од							
Тепловози	2151	1924	1944	1986	1982	1970	-181
Електровози	1720	1627	1627	1628	1595	1595	-125
Паровози	24	23	22	22	22	22	-2
Вантажні вагони, тис.	104,2 ⁴	104,1 ⁴	106,4 ⁴	105,8 ⁴	105,9	104,6 ⁴	0,4
з них							0
криті	6,3	5,9	5,8	5,7	5,7	5,6	-0,7
платформи	5,3	5,3	5,2	5,1	5,2	5,0	-0,3
напіввагони	46,8	47,9	50,6	50,3	50,3	49,5	2,7
цистерни	9,1	8,8	8,7	8,6	8,7	8,6	-0,5
рефрижератори	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0
Пасажирські вагони, тис.	4,5	4,5	4,3	4,0	3,8	3,7	-0,8
з них							0
м'які	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0
некупейні	2,2	2,2	2,1	2,0	1,8	1,7	-0,5
купейні	1,6	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	-0,1
міжбласні	0,2	0,2	0,2	0,03	0,1	0,1	-0,1
вагони-ресторани	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	-0,01
багажні, поштово-багажні	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,02	-0,02
Річкові судна, од	1312	1401	х	х	х	х	-
Морські судна, од	2491	3334	х	х	х	х	-
Електротранспорт, од							
Тролейбусні машини	2856	2730	2670	2744	2980	2983	127
Трамвайні вагони	1988	1971	1967	1933	1922	1937	-51
Вагони							0
метрополітенів	1195	1192	1192	1192	1192	1192	-3
Літаки і вертольоти, од	208	200	205	205	155	155	-53

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Крім того, як свідчать дослідження [1-3, 19], достатньо низькі показники розвитку транспортної інфраструктури пов'язані із значним зносом основних засобів у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності.

Як свідчать дані Державної служби статистики України, середній рівень зносу основних засобів в сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності перевищує 50%, у т.ч. в сфері наземного і

трубопровідного транспорту – 51,7%, авіаційного транспорту – 53%. Для порівняння, ступінь зносу основних засобів у сфері водного транспорту становить тільки майже 34% (табл.8).

Таблиця 8 – Ступінь зносу основних засобів за у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, %

Показник	Рік					$\Delta_{2016-2020}$
	2016	2017	2018	2019	2020	
Усього	58,1	55,1	60,6	56,9	58,5	0,4
у тому числі						
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	50,6	47,6	62,9	54,1	48,1	-2,5
з них						
Наземний і трубопровідний транспорт	46,4	39	62,9	59,2	50,9	4,5
Водний транспорт	44,2	37,6	33,4	27,5	26,8	-17,4
Авіаційний транспорт	64,1	58,1	60,3	33	52,1	-12

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Значним є ступінь зносу основних засобів й залізничного транспорту. Так, більша частина тепловозів, вантажних вагонів були випущені 26-40 років тому, електровозів та паровозів – більше 40 років тому (табл.9).

Таблиця 9 - Розподіл рухомого складу залізничного транспорту за роками випуску у 2021 році, %

	До 8 років	9-15 років	16-25 років	26-40 років	Більше 40 років
Тепловози ²	1,5	0,2	0,1	65,7	32,5
Електровози ²	0,3	5,2	4,4	21,8	68,3
Паровози ²	—	—	—	—	100,0
Вантажні вагони ³	—	22,4	4,2	60,1	13,3
з них	—				
криті	—	0,4	—	98,5	1,1
платформи	—	—	—	98,4	1,6
напіввагони	14,8	12,3	4,4	65,6	2,9
цистерни	—	—	16,9	50,2	32,9
рефрижератори	—	—	—	97,8	2,2

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Більшість пасажирських вагонів були випущені більше 28 років тому, більшість тролейбусних машин більшість вагонів метрополітенів були випущені понад 16 років тому, трамвайні вагони – понад 16 років тому.

Разом із тим, як свідчать офіційні дані, у 2016-2020 рр. певні суттєві зрушення із оновленням основних засобів транспортної інфраструктури мали місце, що знайшло відображення у динаміці показника ступеня зносу основних засобів у сфері авіаційного та водного транспорту.

Високий рівень зносу основних засобів, що є типовим для транспортної інфраструктури України, обумовлений незначними обсягами капітальних інвестицій в сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так, у 2016-2021 рр. обсяг капітальних інвестицій в зазначену сферу становив в середньому трохи більше, ніж 38 млрд грн на рік або 22,5% загального обсягу капітальних інвестицій в Україні. При цьому капітальні інвестиції розподілялися досить нерівномірно за складовими транспортної інфраструктури. Найбільший обсяг капітальних інвестицій протягом періоду, що аналізується, фіксувався в наземний і трубопровідний транспорт – в середньому 23,4 млрд грн або 61,2% від загального обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Для порівняння, обсяг капітальних інвестицій у розвиток інфраструктури водного транспорту становив всього 0,25 млрд грн на рік або 0,66% від загального обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності; розвиток інфраструктури авіаційного транспорту – 1,3 млрд грн на рік або 3,34% від загального обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності.

Незважаючи на суттєві відмінності у обсягах капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру у 2016-2021 рр. обсяги капітальних інвестицій мали тенденцію до зростання (табл.10).

Таблиця 10 – Капітальні інвестиції, млн.грн

Показник	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Усього	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	528802,0	169585,9
у тому числі							
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	25107,8	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6	37374,7	12266,9
з них							0
Наземний і трубопровідний транспорт	15931,1	22245,7	31005,7	24569,7	20208,3	26392,2	10461,1
Водний транспорт	233,9	253,7	198,2	252,4	325,6	239,3	5,4
Авіаційний транспорт	616,1	1302,5	1527,7	1767,9	856,2	1589,5	973,4

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Незважаючи на значний рівень зносу основних засобів, незначні обсяги капітальних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, у 2016-2021 рр. переважна частка підприємств, що здійснювали діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, була прибутковою. Так, в середньому 72,5% підприємств, що здійснювали

діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, були прибутковими. Найбільш значна частка прибуткових підприємств фіксувалася серед підприємств, що забезпечували функціонування наземного і трубопровідного транспорту – в середньому 75,8%, найменша – що забезпечували функціонування авіаційного транспорту – в середньому 41,9% підприємств. При цьому у 2016-2021 рр. частка прибуткових підприємств, що забезпечували функціонування та розвиток наземного і трубопровідного транспорту, авіаційного транспорту, зростала; частка прибуткових підприємств, що забезпечували функціонування та розвиток водного транспорту – зменшувалася (табл.11).

Таблиця 11 – Частка підприємств, що здійснюють діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, одержали прибуток, %

Показник	Рік						$\Delta_{2016-2021}$
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	71,7	71,5	74,1	73,8	71,7	72,3	0,6
з них							0
Наземний і трубопровідний транспорт	74,4	74,7	77,5	77,7	75,3	75,3	0,9
Водний транспорт	57,9	62,4	53,6	66,7	56,5	57,4	-0,5
Авіаційний транспорт	61,7	55,4	68,5	н/д	н/д	65,8	4,1

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Рівень рентабельності підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, становив 0,117 або 11,7%, суттєво відрізнявся за різними складовими транспортної інфраструктури. Так, рівень рентабельності підприємств водного транспорту у 2016-2021 рр. становив в середньому 2,5%, авіаційного транспорту – 0,07. Діяльність підприємств, що забезпечували функціонування та розвиток наземного і трубопровідного транспорту, була збитковою – рівень збитковості діяльності зазначених підприємств становив в 2016-2021 рр. в середньому 1,9%. При цьому слід зазначити, що якщо у 2016-2021 рр. рівень рентабельності підприємств наземного і трубопровідного транспорту, водного транспорту характеризувався підвищенням, то рівень рентабельності підприємств авіаційного транспорту навпаки – характеризувався зниженням (табл.12).

Таблиця 12 – Рівень рентабельності (збитковості) діяльності підприємств, що здійснюють діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, %

Показник	Рік					2021	Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020		
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	1,8	-3,5	-4,3	1,4	1,6	3,7	1,9
з них							0
Наземний і трубопровідний транспорт	-0,7	-9,5	-11,5	-5	7,1	8,3	9
Водний транспорт	0,7	2	1,6	5,6	3	2,2	1,5
Авіаційний транспорт	3,8	-2,2	-3,1	н/д	н/д	1,9	-1,9

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Достатньо високий показник частки успішних (прибуткових) підприємств, показники рентабельності транспортної галузі стимулюють розвиток підприємництва в цій сфері, і, як наслідок, збільшення кількості підприємств. Так, у 2016-2021 рр. кількість підприємств, що забезпечують функціонування та розвиток транспортної інфраструктури України, збільшилася на 4016 одиниць або з 13603 підприємств у 2010 р. до 17619 підприємств у 2021 р. У структурі підприємств, що забезпечують функціонування та розвиток транспортної інфраструктури України, переважають суб'єкти малого підприємництва, при цьому у 2010-2021 рр. їх частка постійно зростає (табл.13).

Таблиця 13 – Підприємства, що здійснюють діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності

Роки	Великі підприємства		Середні підприємства		Малі підприємства		З них мікропідприємства		Усього
	кількість	частка, %	кількість	частка, %	кількість	частка, %	кількість	частка, %	
2010	33	0,3	1240	9,1	12330	90,6	9385	69,0	13603
2015	32	0,2	1109	7,3	14007	92,5	11472	75,7	15148
2019	29	0,2	1163	6,6	16295	93,2	13382	76,5	17487
2020	28	0,2	1112	6,3	16444	93,5	13433	76,4	17584
2021	27	0,2	1072	6,1	16520	93,7	13466	76,4	17619

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Відповідно до даних Ukrainian Business Award [20], топ-10 українських транспортних компаній виглядає наступним чином:

1 місце – Приватне Акціонерне Товариство «ДХЛ ІНТЕРНЕСНЛ УКРАЇНА» (авіаперевезення, морські перевезення, залізничні перевезення, перевезення вантажними автомобілями);

2 місце – дочірнє підприємство «КЮНЕ І НАГЕЛЬ» (авіаційні, морські та автоперевезення міжнародні, автоперевезення по Україні, залізничні перевезення, складські послуги, брокерські послуги.)

3 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «МЕРСК УКРАЇНА ЛТД» (наземна доставка вантажу; авіаперевезення по всьому світу через аеропорти Києва, Одеси, Дніпра, з наземною доставкою вантажів, митний контроль по всій території України та Молдови; митне оформлення вантажів, транзит; страхування вантажу на всьому маршруті)

4 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «ГРЕЙНСВАРД» (сертифікація вантажів, митне оформлення, контроль прийому вантажів у портах України, погодження морського порту на прийом вантажів та квоти експедитора, організація експертиз Торгово-промислової палати України, організація перевезення вантажів залізничним транспортом АТ «Укрзалізниця»)

5 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «ЖЕФКО УКРАЇНА» (автоперевезення, морські перевезення, залізнодорожні перевезення, авіаперевезення)

6 місце - дочірнє підприємство міжнародних експрес-перевезень «ЮКРЕЙНІСН ПАРСЕЛ СЕРВІС» (допоміжна діяльність у сфері транспорту, вантажний автомобільний транспорт, інша поштова та кур'єрська діяльність.)

7 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «ЄВРО ЛОДЖІСТИК ТРЕЙД» (перевезення залізничним транспортом; вантажні перевезення напіввагонами, критими вагонами, універсальними і спеціальними платформами; складні перевезення різного вантажу залізницею)

8 місце - дочірнє підприємство «КВЕНБЕРГЕР ЛОГІСТИКС УКР» (авіаперевезення, вантажні морські перевезення, митні послуги, повне/неповне завантаження вантажівки, індустріальні мережі.)

9 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «МШК УКРАЇНА» (займається судноплавством та логістикою)

10 місце - товариство з обмеженою відповідальністю «КАШКАН ЛОГІСТИК» (перевезення вантажів).

Експерти YouControl до підприємств-лідерів транспортної галузі відносять такі підприємства, як:

АТ "Укрзалізниця"

АТ "Укртрансгаз"

ТОВ "Євратранс Україна"

АТ "Укртранснафта"

КП "Київський метрополітен"

ПП "Транс Логістик"

ТОВ "Спецавтоінвест"

КП "Київпастрас"
 ДП "Укрхімтрансміак"
 ТОВ "Буд-центр Зеніт"
 ТОВ "Транс-Сервіс-1"
 ТОВ "РТК-Україна"
 КП "Харківський метрополітен"
 ТОВ "ТНТК"
 ТОВ "Бел-Транс"
 ПРАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ"
 ТОВ "Дженерал Транс Альянс Логістик"
 ПРАТ ТЕК "Західукртранс"
 ТОВ "ТД "КНПС"
 ПРАТ "АТП "Атлант" [21].

У 2016-2021 рр. в Україні спостерігалось скорочення середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так, протягом періоду, що аналізується, середньооблікова кількість штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, зменшилася на 48,4 тис. осіб. Крім того, протягом періоду, що аналізується, в Україні спостерігалися суттєві регіональні відмінності за середньообліковою кількістю штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності.

Так, до регіонів-лідерів за зазначеним показником відносилися: Дніпропетровська, Донецька, Харківська та Одеська області, а також м. Київ. На частку зазначених областей припадало в середньому 9,7%, 5,7%, 7,2%, 10,4%, 14% від середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні відповідно. При цьому протягом 2016-2021 рр. майже для всіх регіонів України було характерне скорочення середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так, найбільше скорочення спостерігалось у таких регіонах, як Дніпропетровська область (зменшення становило 11,8 тис осіб), Полтавська область (6,7 тис осіб).

Регіонами, в яких спостерігалася протилежна тенденція (збільшення середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності), були: Івано-Франківська область (збільшення на 0,7 тис осіб), Київська область (збільшення на 1,5 тис осіб), Харківська (збільшення на 2,1 тис осіб), м. Київ (на 13,1 тис осіб) (табл.14).

Таблиця 14 – Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, тис. осіб

Регіони	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Україна	659,9	655,2	648,4	635,1	625,8	611,5	-48,4
Автономна Республіка Крим	...	...	...	...	...	...	-
Вінницька	26,2	27,7	27,1	24,4	23,0	21,5	-4,7
Волинська	10,2	10,3	10,5	10,2	9,9	9,2	-1
Дніпропетровська	68,0	64,7	65,0	61,3	56,4	56,2	-11,8
Донецька	35,9	42,4	36,5	34,7	34,8	33,7	-2,2
Житомирська	14,0	14,0	13,6	12,9	11,6	11,6	-2,4
Закарпатська	13,6	13,6	12,7	12,2	12,0	10,5	-3,1
Запорізька	24,8	24,9	25,1	23,2	21,9	21,6	-3,2
Івано-Франківська	12,1	12,4	12,3	11,5	12,3	12,8	0,7
Київська	31,3	30,4	34,0	32,3	33,0	32,8	1,5
Кіровоградська	18,6	18,7	18,3	17,2	16,7	15,9	-2,7
Луганська	6,8	6,2	4,9	4,6	5,7	5,5	-1,3
Львівська	44,4	43,2	42,7	40,8	41,3	42,3	-2,1
Миколаївська	17,8	18,2	18,1	18,5	17,2	16,8	-1
Одеська	68,6	67,5	68,0	67,4	64,9	63,5	-5,1
Полтавська	29,3	28,8	28,6	26,1	25,4	22,6	-6,7
Рівненська	12,2	11,7	12,0	12,6	12,1	10,7	-1,5
Сумська	18,3	17,7	17,4	16,8	16,7	14,5	-3,8
Тернопільська	10,0	9,7	9,3	9,6	9,7	8,0	-2
Харківська	47,6	45,8	44,9	44,3	45,7	49,7	2,1
Херсонська	14,0	13,6	12,8	11,9	10,9	10,5	-3,5
Хмельницька	11,7	11,7	12,2	11,4	11,2	11,5	-0,2
Черкаська	17,3	16,9	17,2	16,2	15,2	14,4	-2,9
Чернівецька	7,0	6,7	6,5	6,4	6,0	5,4	-1,6
Чернігівська	12,5	11,4	10,8	10,2	11,2	9,8	-2,7
маків	87,5	87,0	87,8	98,1	101,0	100,6	13,1
м. Севастополь	...	...	...	...	...	...	-

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Незважаючи на визначені вище особливості розвитку, транспортна інфраструктура України не тільки задовольняє потреби національної економіки, але й інших країн. Так, у 2016-2021 рр. підприємства транспортної інфраструктури України активно експортували свої послуги за кордон. Найбільш активно експортувалися послуги трубопровідного транспорту – в середньому 52% від загального обсягу експорту транспортних послуг та послуги повітряного транспорту – в середньому 18% від загального обсягу експорту транспортних послуг; найменш активно – послуги річкового транспорту – в середньому 0,17% та послуги автомобільного транспорту – 5,3%.

У 2016-2021 рр., незважаючи на те, що Україна активно здійснювала експорт транспортних послуг, спостерігалось зменшення вартісних обсягів

експорту як транспортних послуг в цілому – на 44770,1 тис. дол, так і послуг залізничного транспорту – 99285,9 тис. грн, послуг трубопровідного транспорту – 966384,6 тис. грн. Разом із тим, за іншими видами транспортних послуг, спостерігалось збільшення вартісних обсягів експорту. Найбільш активно збільшувалися обсяги експорту послуг потрібного та автомобільного транспорту (табл.15).

Таблиця 15 – Експорт, тис. дол

Показник	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспортні послуги	5300545,6	5861405,6	5851423,3	9109918,8	4988433,7	4657543,1	- 643002,5
з них							0
послуги морського транспорту	661619,1	612112,3	523257,5	595914,5	605952,9	616849,0	-44770,1
послуги річкового транспорту	к/с	к/с	к/с	к/с	25759,1	36422,8	-
послуги повітряного транспорту	882840,3	1091775,1	1221610,7	1419720,8	802191,7	1045326,7	162486,4
послуги залізничного транспорту	561118,6	580897,5	538914,8	501656,6	405158,3	461832,7	-99285,9
послуги автомобільного транспорту	237949,1	273773,7	304438,0	338836,2	339839,3	413266,7	175317,6
послуги трубопровідного транспорту	2630686,4	2998248,4	2959047,5	5904248,9	2443157,2	1664301,8	- 966384,6
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	262868,2	239941,0	233398,4	260006,3	320123,2	351412,0	88543,8
послуги поштової та кур'єрської служби	31194,4	30558,8	35769,6	53509,2	46252,2	68131,5	36937,1

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Основними географічними напрямками експорту транспортних послуг України у 2021 році є такі країни, як: Кіпр (2,8% від загального обсягу експорту транспортних послуг України у 2021 році), Німеччина (5,4%), ОАЕ (7,1%), росія (38%), Об'єднане Королівство (2,6%), США (5%), Туреччина (2,9%), Швейцарія (5,7%). Так, на частку 5 найбільших експортерів транспортних послуг України (росія, ОАЕ, Швейцарія, Німеччина, США) припадає понад 60% сукупного експорту транспортних послуг України (табл.16).

Таблиця 16 – Географічна структура експорту транспортних послуг України у 2021 році

Країни	Експорт	
	тис. дол	%
Усього	4657543,1	100,0
Білорусь	71167,7	1,5
Британські Віргінські Острови	75856,3	1,6
Данія	49061,4	1,1
Естонія	46593,0	1,0
Єгипет	70371,4	1,5
Кіпр	128314,0	2,8
Нідерланди	81672,6	1,8
Німеччина	253177,0	5,4
Об'єднані Арабські Емірати	328289,7	7,1
Польща	142691,4	3,1
Російська Федерація	1767899,1	38,0
Сполучене Королівство	118887,9	2,6
США	230638,7	5,0
Туреччина	135122,1	2,9
Франція	55194,9	1,2
Швейцарія	266725,9	5,7
Інші країни	835880	17,7

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

Україна не є нетто-експортером транспортних послуг, вона також й імпортує їх. Так, протягом 2016-2021 рр. обсяг імпорту транспортних послуг суттєво збільшився – на 788361,2 тис. дол. Найбільш активно Україна імпортує послуги морського та повітряного транспорту – 22% та 39% від загального обсягу імпорту транспортних послуг відповідно; найменш активно Україна імпортує послуги річкового транспорту та трубопровідного транспорту – 0,01% та 1,8% від загального обсягу імпорту транспортних послуг України (табл.17).

Таблиця 17 – Імпорт, тис. дол

Показник	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
<i>I</i>	2	3	4	5	6	7	8
Транспортні послуги	989274,8	1213073,6	1464807,2	1559143,8	1061043,8	1777636,0	788361,2
з них							0
послуги морського транспорту	141180,7	222770,1	222986,3	273781,9	309925,4	597658,4	456477,7
послуги річкового транспорту	351,1	к/с	к/с	531,9	к/с	к/с	-
послуги повітряного транспорту	357465,0	452397,3	695720,1	757823,3	319904,2	566777,9	209312,9

1	2	3	4	5	6	7	8
послуги залізничного транспорту	259877,0	297715,4	282974,7	262715,5	197393,3	270178,2	10301,2
послуги автомобільного транспорту	114860,7	132793,4	142892,5	156984,1	176500,4	236641,8	121781,1
послуги трубопровідного транспорту	87229,5	к/с	к/с	59702,0	к/с	к/с	-
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	20863,9	16592,6	23396,7	29019,9	27625,2	48494,1	27630,2
послуги поштової та кур'єрської служби	7446,9	10521,4	17163,9	18585,3	28232,7	56408,3	48961,4

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Основними країнами-імпортерами транспортних послуг в Україну є такі країни, як: Туреччина (11,7%), Німеччина (10,1%), Польща (8,7%), Китай (8,6%), росія (6,1%). На частку зазначених 5 країн припадає понад 45% від сукупного імпорту транспортних послуг України (табл.18)

Таблиця 18 – Географічна структура імпорту транспортних послуг України у 2021 році

Країни	Експорт	
	тис. дол	%
1	2	3
Усього	1777636,0	100,0
Бельгія	41260,6	2,3
Білорусь	65001,1	3,7
Болгарія	25687,0	1,5
Грузія	44507,6	2,5
Данія	48777,3	2,7
Естонія	35332,6	2,0
Єгипет	53690,1	3,0
Ізраїль	25534,3	1,4
Китай	152182,9	8,6
Кіпр	53874,7	3,0
Латвія	46152,8	2,6
Литва	50129,1	2,8
Нідерланди	21910,3	1,2
Німеччина	180095,3	10,1
Об'єднані Арабські Емірати	40007,5	2,3
Польща	155110,8	8,7
Російська Федерація	107874,2	6,1
Сінгапур	25880,3	1,5
Словаччина	24472,8	1,4

1	2	3
Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії	37993,7	2,1
США	39022,6	2,2
Туреччина	208593,3	11,7
Франція	57260,9	3,2
Швейцарія	41205,5	2,3
Інші країни	196078,7	11,1

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Незважаючи на скорочення обсягу експорту та нарощення обсягів імпорту транспортних послуг у 2016-2021 рр., сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами України є додатнім, що свідчить про те, що вартісні обсяги експорту продовжують переважати вартісні обсяги імпорту (табл. 19)

Таблиця 19 – Сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами України, тис. дол

Показники	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспортні послуги	4311271	4648332	4386616	7550775	3927390	2879907	-1431363,7
з них							
послуги морського транспорту	520438,4	389342,2	300271,2	322132,6	296027,5	19190,6	-501247,8
послуги річкового транспорту	-	-	-	-	-	-	-
послуги повітряного транспорту	525375,3	639377,8	525890,6	661897,5	482287,5	478548,8	-46826,5
послуги залізничного транспорту	301241,6	283182,1	255940,1	238941,1	207765	191654,5	-109587,1
послуги автомобільного транспорту	123088,4	140980,3	161545,5	181852,1	163338,9	176624,9	53536,5
послуги трубопровідного транспорту	2543457	-	-	5844547	-	-	-
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	242004,3	223348,4	210001,7	230986,4	292498	302917,9	60913,6
послуги поштової та кур'єрської служби	23747,5	20037,4	18605,7	34923,9	18019,5	11723,2	-12024,3

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Разом із тим, у 2016-2021 рр. відбувається скорочення додатного сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами на -1431363,7 тис. дол. Найбільш динамічно скорочується додатне сальдо зовнішньої торгівлі України послугами морського транспорту (скорочення становило -501247,8 тис. дол).

У 2016-2021 рр. обсяги перевезення пасажирів всіма видами транспорту, як свідчать дані Державного комітету статистики України, суттєво скоротилися, що було обумовлено підвищенням рівнів доходів громадян та підвищенням їх спроможності пересуватися у місце призначення особистим транспортом (рис.6).

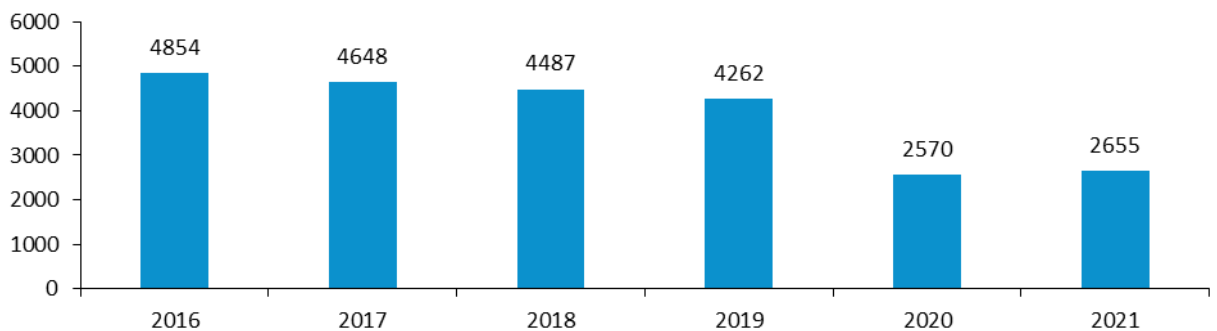


Рисунок 6 – Динаміка перевезень пасажирів усіма видами транспорту [19]

У 2016-2021 рр. перевезення пасажирів здебільшого автомобільним (автобуси) транспортом та міським електротранспортом, зокрема тролейбусами. При цьому протягом зазначеного періоду спостерігається зменшення частки залізничного та автомобільного (автобуси) транспорту у структурі видів транспорту, яким перевозяться пасажирів, збільшення частки електротранспорту, у т.ч. трамваїв та метрополітену (табл.20).

Таблиця 20 – Розподіл перевезень пасажирів за видами транспорту, %

Показники	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспорт	100	100	100	100	100	100	0
залізничний	8	4	4	4	3	3	-5
морський	0	0	0	0	0	0	0
річковий	0	0	0	0	0	0	0
авіаційний	0	0	0	0	0	0	0
автомобільний	42	43	42	42	42	41	-1
(автобуси)							0
міський							0
електротранспорт	50	53	54	54	55	56	6
тролейбуси	22	23	23	22	23	22	0
трамваї	14	15	15	15	16	15	1
поїзди							0
метрополітену	14	15	16	17	16	19	5

Джерело: складено то розраховано автором на основі даних [18, 19]

Якщо у 2016 році найвищими показниками пасажирообігу характеризувався залізничний та автомобільний транспорт (автобуси), то у 2021 році – авіаційний та автомобільний (автобуси). Таким чином, у 2016-2021 рр. відбулося суттєво скорочення пасажирообігу на залізничному транспорті – на 21,1 млрд.пас.км. Автомобільний транспорт (автобуси) попри те, що продовжує користуватися суттєвим попитом громадськості, суттєво погіршив свої показники пасажирообігу – на 15,8 млрд.пас.км. У цілому, у 2016-2021 рр. підвищення пасажирообігу було характерно лише для авіаційного транспорту (табл.21).

Таблиця 21 – Пасажирообіг за видами транспорту, млрд.пас.км

Показник	Рік						Δ ₂₀₁₆₋₂₀₂₁
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспорт	102,2	99,4	104,4	107,2	49,0	62,7	-39,5
залізничний ¹	36,8	28,1	28,7	28,4	10,7	15,7	-21,1
морський	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
річковий	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
авіаційний ¹	15,5	20,4	25,9	30,3	10,1	18,7	3,2
автомобільний (автобуси) ¹	34,6	35,5	34,6	33,9	19,1	18,8	-15,8
міський							0
електротранспорт							0
тролейбуси	5,9	6,0	5,8	5,4	3,5	3,5	-2,4
трамваї	4,0	3,9	3,9	3,7	2,5	2,4	-1,6
поїзди							0
метрополітену	5,4	5,5	5,5	5,5	3,1	3,6	-1,8

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

До регіонів України, де пасажирів у 2016-2021 рр. активно користувалися послугами:

автомобільного транспорту (автобусами), належать: Дніпропетровська область (5,8% від загального обсягу пасажирів перевезених зазначеним видом транспорту), Донецька область (5%), Львівська область (6,7%), Одеська область (5,7%), Харківська область (5,3%), м. Київ (13,7%);

тролейбусів: м. Київ (13,8% від загального обсягу пасажирів перевезених зазначеним видом транспорту); Вінницька область (6,6%); Донецька (7,5%); Одеська (6,2%); Полтавська (5,4%); Харківська (12,3%);

метрополітенів: м. Дніпропетровськ, м. Харків, м. Київ.

У 2016-2020 рр. обсяги перевезення вантажів усіма видами транспорту зросли. Так, якщо у 2016 році усіма видами транспорту в Україні було перевезено 1543 млн т. вантажів, то у 2020 році – 1641 млн. т. (рис.7).

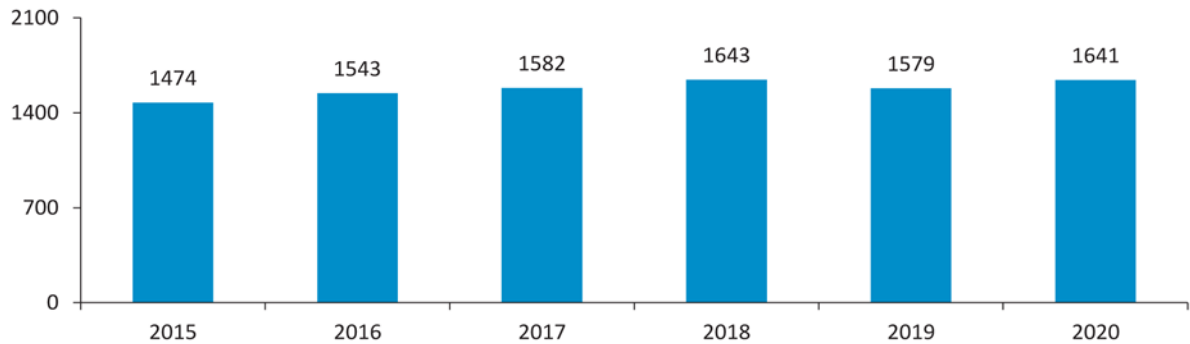


Рисунок 7 – Динаміка перевезень вантажів усіма видами транспорту [19]

Структура попиту за видами транспорту на перевезення вантажів у 2016-2021 рр., на відміну від структури попиту на транспорт на перевезення пасажирів, суттєвих змін не зазнала. Як у 2016, так і у 2021 рр. найвищі показники вантажообігу фіксуються за такими видами транспорту, як залізничний та трубопровідний. Разом із тим, у 2016-2021 рр. намітилася стала тенденція на скорочення показника вантажообігу за такими видами транспорту, як залізничний (на 7,2 млрд.ткм), морський (на 0,9 млрд.ткм), річковий (на 0,1 млрд.ткм), трубопровідний (на 35,2млрд.ткм). Позитивна динаміка показника вантажообігу спостерігалася лише за автопідприємствами та авіаційним транспортом (табл.22).

Таблиця 22 – Вантажообіг за видами транспорту, (млрд.ткм)

Показник	Рік						Δ2016-2021
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Транспорт	344,2	364,2	361,3	355,0	313,2	...	-
залізничний ¹	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6	180,4	-7,2
морський	2,5	2,9	1,8	1,8	1,5	1,6	-0,9
річковий	1,5	1,4	1,6	1,6	1,4	1,4	-0,1
автомобільний – усього ¹	58,0	62,3	72,1	65,0	65,1	...	н/д
у тому числі автопідприємства	21,8	23,8	24,0	30,3	27,7	31,7	9,9
авіаційний ¹	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1
трубопровідний	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3	59,2	-35,2

Джерело: складено та розраховано автором на основі даних [18, 19]

У залежності від специфіки продукції, що перевозилася, у 2016-2021 рр. змінювався транспорт. Так, протягом зазначеного періоду: автотранспортними підприємствами переважно перевозилися: продукція рибальства (в середньому 13% від загального обсягу вантажів перевезених автотранспортними підприємствами); руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів, торф, уранові та торієві руди (38%); харчові продукти, напої та тютюнові вироби (11,6%);

залізничним транспортом перевозилися переважно: вугілля (18,7% від загального обсягу вантажів, що перевозилися залізничним транспортом), руда (23,5%), зернові (10,8%);

морським транспортом: різні метали (46,9 % від загального обсягу перевезення вантажів морським транспортом), зернові (18%). При цьому слід зазначити, що за видом сполучення у перевезеннях вантажів морським транспортом переважає закордонне сполучення (59,2% від загального обсягу перевезення вантажів морським транспортом). Для порівняння, каботажним сполученням перевозяться в середньому 40,8% вантажів;

річковим транспортом: будівельні матеріали (45,3% від загального обсягу вантажів, що перевозяться морським транспортом), руди (10,6%), зернові (12,9%).

Таким чином, на сучасному етапі розбудови транспортної інфраструктури України для неї характерна ціла низка проблем та специфічних особливостей розвитку.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Установлено, що на сучасному етапі розвитку наукової думки транспортна інфраструктура розглядається як один із основних факторів та критичних елементів розвитку національної економіки.

Обґрунтовано, що транспортна інфраструктура забезпечує взаємозв'язок між функціональними елементами і забезпечення умов для безперешкодного і швидкого виконання перевізного процесу, виконує в економіці наступні функції: інтеграційну (об'єднує складові національної економіки в єдиний комплекс); обслуговуючу (забезпечує задоволення потреб населення та виробництва); підтримуючу (підтримує розвиток галузей економіки, забезпечує їх взаємозв'язок); регулюючу (регулює процеси виробництва та споживання); алокаційну (сприяє ефективному розподілу ресурсів).

Визначено, що транспортна інфраструктура може розумітися як специфічна система, що характеризується визначеним переліком складових та функцій, забезпечує переміщення вантажів та/або пасажирів у пункт призначення.

Доведено, що виділяють досить широкий перелік різновидів транспортної інфраструктури або транспортної системи, що обумовлено наявністю значного числа класифікаційних критеріїв, на основі яких можна здійснити диференціацію транспортної інфраструктури. Обґрунтовано, що для диференціації транспортної інфраструктури застосовують такі класифікаційні критерії, як: рівень доступності для користувачів; форма власності на об'єкти інфраструктури; вид транспорту; функціональне призначення; просторові характеристики; ступінь розвитку; роль у забезпеченні розвитку країни та її національної економіки тощо.

Обґрунтовано, що транспортна інфраструктура може змінювати свій склад у залежності від свого різновиду, що визначається, в першу чергу, різновидом транспорту.

Визначено, що різновиди транспорту будуть суттєво різнитися в залежності від класифікаційних ознак, що використовуються для такого розмежування:

за шляхами переміщення людей і вантажів різного призначення з одного місця в інше, можна поділити транспорт на: водяний (морський, річковий, озерний тощо), повітряний та сухопутний, при цьому останній різновид традиційно поділяється на такі підвиди, як: залізничний; автомобільний та трубопровідний;

за особливостями користування: транспорт загального користування або магістральний, незагального користування або немагістральний (та/або внутрішньовиробничий, технологічний);

за якісною відмінністю транспортної послуги: вантажний транспорт та пасажирський транспорт;

за видами сполучення: транспорт міжнародного сполучення; транспорт внутрішньодержавного сполучення.

Для кожного з зазначених видів транспорту, а отже і відповідних різновидів інфраструктури, характерні свої переваги та недоліки, своя структура.

Виділяють такі:

переваги видів транспорту: залізничний транспорт (незалежність від погодних умов; низька собівартість перевезень; велика вантажопідйомність); автомобільний транспорт (висока маневреність, що робить вигідним його використання на коротких відстанях, гнучкість доставки та висока швидкість х перевезень); водний транспорт (низька собівартість перевезень, велика вантажопідйомність); повітряний (велика швидкість перевезень); трубопровідний транспорт (забезпечує транспортування рідких (нафта, нафтопродукти) і газоподібних вантажів, найнижча собівартість перевезень);

недоліки від транспорту: залізничний транспорт (низька маневреність, необхідність додаткових робіт при доведенні вантажів іншими видами транспорту, а також досить високу вартість прокладання залізниць); автомобільний транспорт (значні витрати на заміну і технічне обслуговування обладнання; значна собівартість перевезень; залежність від погодних умов; мала вантажопідйомність; несприятливий вплив на екологію); водний транспорт (невелика швидкість переміщення та залежність від погодних умов); повітряний (висока вартість, відсутність можливості інтеграції із іншими видами транспорту; залежність від погодних умов); трубопровідний транспорт (значна екологічна небезпечність).

Визначено, що на розвиток транспортної інфраструктури впливає широкий перелік факторів, які умовно можна поділити на 2 групи: фактори-стимулятори розвитку транспортної інфраструктури; фактори-деструктори.

Обґрунтовано, що критично важливим для розвитку транспорту є державне регулювання в галузі транспорту. Визначено, що відповідно до законодавства України державне регулювання в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Визначено, що державне регулювання в галузі транспорту передбачає використання широкого переліку інструментів економічної та соціальної політики.

Обґрунтовано, що для аналізу стану та особливостей розвитку транспортної інфраструктури доцільно використовувати такі показники, як: мінімальний транспортний стандарт; рівень конкурентоспроможності

транспортної інфраструктури; інтегральний індекс розвитку транспортної галузі; довжина шляхів сполучення загального користування (за видами транспорту); кількісні та якісні параметри рухомого складу (за видами транспорту); ступінь зносу основних засобів (за видами транспорту); обсяги капітальних інвестицій (за видами транспорту); кількісні та якісні характеристики підприємств транспорту (за видачі), зокрема загальна кількість підприємств, що здійснюють перевезення, надають послуги в сфері транспорту, їх поділ на малі, середні та великі; частка підприємств галузі, що одержали прибуток; середньооблікова кількість штатних працівників транспорту тощо; експорт транспортних послуг, зокрема вартісні обсяги, динамічні характеристики та структурні; імпорт транспортних послуг, зокрема вартісні обсяги, динамічні характеристики та структурні; сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами; показники пасажирообігу (за видами транспорту); показники вантажообігу за видами транспорту.

Установлено, що:

у 2016-2019 рр. Україні вдалося суттєво покращити свою позицію у рейтингу глобальної конкурентоспроможності транспортної інфраструктури. Цьому, відповідно до даних Всесвітнього економічного форуму, сприяло покращення позицій України за такими параметрами, як: підвищення якості загальної інфраструктури (Україна піднялася на 29 пунктів), якість доріг (Україна піднялася на 20 пунктів), якість портової інфраструктури (Україна піднялася на 18 пунктів), якість інфраструктури повітряного транспорту (Україна піднялася на 2 пункти);

у 2020-2021 рр. транспортна інфраструктура України динамічно розвивалася, що знайшло відображення у динаміці інтегрального показника інфраструктурного індексу української транспортної галузі. У 2020-2021 рр. зазначений показник збільшився на 0,18 пунктів – із 2,58 пунктів у 2020 р. до 2,76 пунктів у 2021 р. Таким чином, розрив між актуальним станом та ідеальним (5 пунктів) рівнем розвитку транспортної інфраструктури у 2021 р. порівняно із 2020 р. зменшився із 2,42 пунктів до 2,42;

станом на 2021 рік довжина шляхів сполучення загального користування автомобільних доріг оцінюється у 161,8 тис. км, зокрема із твердим покриттям – 158,4 тис. км.

Установлено, що у 2016-2021 рр. для транспортної інфраструктури України було характерно, що:

довжина шляхів сполучення загального користування, що використовується більшістю видів транспорту зазнала скорочення;

рухомий склад транспорту України суттєво зменшився. Найбільше зменшення фіксувалося у рухомому складі залізничного транспорту, зокрема суттєво скоротилася кількість тепловозів, та авіаційному транспорті, зокрема суттєво скоротилася кількість літаків та вертольотів. спостерігалася нарощення рухомого складу вантажних вагонів, напіввагонів, тролейбусних машин;

середній рівень зносу основних засобів в сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності перевищує 50%, у т.ч. в

сфері наземного і трубопровідного транспорту – 51,7%, авіаційного транспорту – 53%. Для порівняння, ступінь зносу основних засобів у сфері водного транспорту становить тільки майже 34%;

обсяг капітальних інвестицій в зазначену сферу становив в середньому трохи більше, ніж 38 млрд грн на рік або 22,5% загального обсягу капітальних інвестицій в Україні. При цьому капітальні інвестиції розподілялися досить нерівномірно за складовими транспортної інфраструктури. Найбільший обсяг капітальних інвестицій протягом періоду, що аналізується, фіксувався в наземний і трубопровідний транспорт – в середньому 23,4 млрд грн або 61,2% від загального обсягу капітальних інвестицій в сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності;

переважна частка підприємств, що здійснювали діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, була прибутковою. Так, в середньому 72,5% підприємств, що здійснювали діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, були прибутковими. Найбільш значна частка прибуткових підприємств фіксувалася серед підприємств, що забезпечували функціонування наземного і трубопровідного транспорту – в середньому 75,8%, найменша – що забезпечували функціонування авіаційного транспорту – в середньому 41,9% підприємств;

рівень рентабельності підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, становив 0,117 або 11,7%, суттєво відрізнявся за різними складовими транспортної інфраструктури. Так, рівень рентабельності підприємств водного транспорту у 2016-2021 рр. становив в середньому 2,5%, авіаційного транспорту – 0,07;

кількість підприємств, що забезпечують функціонування та розвиток транспортної інфраструктури України, збільшилася на 4016 одиниць або з 13603 підприємств у 2010 р. до 17619 підприємств у 2021 р. У структурі підприємств, що забезпечують функціонування та розвиток транспортної інфраструктури України, переважають суб'єкти малого підприємництва;

скорочення середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так, протягом періоду, що аналізується, середньооблікова кількість штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, зменшилася на 48,4 тис. осіб;

суттєві регіональні відмінності за середньообліковою кількістю штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так, до регіонів-лідерів за зазначеним показником відносилися: Дніпропетровська, Донецька, Харківська та Одеська області, а також м. Київ. На частку зазначених областей припадало в середньому 9,7%, 5,7%, 7,2%,

10,4%, 14% від середньооблікової кількості штатних працівників підприємств, що здійснювали свою діяльність у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні;

підприємства транспортної інфраструктури України активно експортували свої послуги за кордон. Найбільш активно експортувалися послуги трубопровідного транспорту – в середньому 52% від загального обсягу експорту транспортних послуг та послуги повітряного транспорту – в середньому 18% від загального обсягу експорту транспортних послуг; найменш активно – послуги річкового транспорту – в середньому 0,17% та послуги автомобільного транспорту – 5,3%;

основними географічними напрямками експорту транспортних послуг України у 2021 році є такі країни, як: Кіпр (2,8% від загального обсягу експорту транспортних послуг України у 2021 році), Німеччина (5,4%), ОАЕ (7,1%), росія (38%), Об'єднане Королівство (2,6%), США (5%), Туреччина (2,9%), Швейцарія (5,7%). Так, на частку 5 найбільших експортерів транспортних послуг України (росія, ОАЕ, Швейцарія, Німеччина, США) припадає понад 60% сукупного експорту транспортних послуг України;

обсяг імпорту транспортних послуг суттєво збільшився – на 788361,2 тис. дол. Найбільш активно Україна імпортує послуги морського та повітряного транспорту – 22% та 39% від загального обсягу імпорту транспортних послуг відповідно; найменш активно Україна імпортує послуги річкового транспорту та трубопровідного транспорту – 0,01% та 1,8% від загального обсягу імпорту транспортних послуг України;

основними країнами-імпортерами транспортних послуг в Україну є такі країни, як: Туреччина (11,7%), Німеччина (10,1%), Польща (8,7%), Китай (8,6%), росія (6,1%). На частку зазначених 5 країн припадає понад 45% від сукупного імпорту транспортних послуг України;

сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами України було додатнім, але скорочувалося;

перевезення пасажирів здебільшого здійснювалося автомобільним (автобуси) транспортом та міським електротранспортом, зокрема тролейбусами. При цьому протягом зазначеного періоду спостерігається зменшення частки залізничного та автомобільного (автобуси) транспорту у структурі видів транспорту, яким перевозяться пасажирів, збільшення частки електротранспорту, у т.ч. трамваїв та метрополітену;

скорочення пасажирообігу на залізничному транспорті – на 21,1 млрд.пас.км. Автомобільний транспорт (автобуси) попри те, що продовжує користуватися суттєвим попитом громадськості, суттєво погіршив свої показники пасажирообігу – на 15,8 млрд.пас.км. У цілому, у 2016-2021 рр. підвищення пасажирообігу було характерно лише для авіаційного транспорту; суттєві відмінності регіонів за обсягами пасажироперевезень різними видами транспорту. До регіонів України, де пасажирів у 2016-2021 рр. активно користувалися послугами: автомобільного транспорту (автобусами), належать: Дніпропетровська область (5,8% від загального обсягу пасажирів перевезених зазначеним видом транспорту), Донецька

область (5%), Львівська область (6,7%), Одеська область (5,7%), Харківська область (5,3%), м. Київ (13,7%); тролейбусів: м. Київ (13,8% від загального обсягу пасажирів перевезених зазначеним видом транспорту); Вінницька область (6,6%); Донецька (7,5%); Одеська (6,2%); Полтавська (5,4%); Харківська (12,3%); метрополітенів: м. Дніпропетровськ, м. Харків, м. Київ;

зростання обсягів перевезення вантажів усіма видами транспорту. Так, якщо у 2016 році усіма видами транспорту в Україні було перевезено 1543 млн т. вантажів, то у 2020 році – 1641 млн. т.;

найвищими показниками вантажообігу за такими видами транспорту, як залізничний та трубопровідний;

суттєвими відмінностями у використанні різних видів транспорту для перевезення вантажів. Так, протягом зазначеного періоду: автотранспортними підприємствами переважно перевозилися: продукція рибальства (в середньому 13% від загального обсягу вантажів перевезених автотранспортними підприємствами); руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів, торф, уранові та торієві руди (38%); харчові продукти, напої та тютюнові вироби (11,6%);

залізничним транспортом перевозилися переважно: вугілля (18,7% від загального обсягу вантажів, що перевозилися залізничним транспортом), руда (23,5%), зернові (10,8%);

морським транспортом: різні метали (46,9 % від загального обсягу перевезення вантажів морським транспортом), зернові (18%). При цьому слід зазначити, що за видом сполучення у перевезеннях вантажів морським транспортом переважає закордонне сполучення (59,2% від загального обсягу перевезення вантажів морським транспортом). Для порівняння, каботажним сполученням перевозяться в середньому 40,8% вантажів;

річковим транспортом: будівельні матеріали (45,3% від загального обсягу вантажів, що перевозяться морським транспортом), руди (10,6%), зернові (12,9%).

Беручи до уваги все зазначене вище, встановлено, що подальший розвиток транспортної інфраструктури України неможливий без ефективного державного регулювання, що має охоплювати всі види транспорту, забезпечити розвиток ефективної системи збору, аналізу та використання статистичних даних, базуватися на результатах аналізу кращих практик, світового досвіду реалізації державних програм та політик щодо розвитку транспортної інфраструктури.

Першочерговими завданнями на шляху розбудови такої нової системи державного регулювання транспортної інфраструктури мають стати:

розробка та прогнозна оцінка із обранням кращого сценарію стратегічного бачення розвитку транспортної інфраструктури, чітким розумінням переліку проблем та варіантів їх рішень, важливості вирішення ідентифікованих проблем для розвитку національної економіки;

підвищення відповідальності та прозорості органів влади під час прийняття управлінських рішень в сфері транспорту за рахунок розмежування регуляторних та управлінських функцій, впровадження систем

відкритих даних, електронних сервісів, впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, розвитку державно-приватного партнерства;

подальший розвиток інституційної системи, у т.ч. постійне удосконалення стандартів для транспортної інфраструктури, прийняття регламентів в сфері транспорту ЄС, зокрема введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі, прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС тощо;

активне запровадження та стимулювання розвитку інновацій та цифрових рішень та технологій;

забезпечення збереження та розвитку кадрового потенціалу в сфері транспорту;

забезпечення фінансової підтримки розвитку транспортної інфраструктури шляхом використання таких інструментів, як бюджетне фінансування, датування, надання субвенцій, диверсифікація джерел фінансування транспортної галузі, підвищення її інвестиційної привабливості.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Інфраструктурний індекс 2021. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2021/12/infrastructure-2021_ukr-short_3.12.pdf
2. Інфраструктурний індекс 2022. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2022/11/Infra-index-UKR_2022.pdf
3. Інфраструктурний індекс 2020. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2020/12/Infrastructure_2020.pdf
4. Національна транспортна стратегія до 2030 року «Drive Ukraine 2030». URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>
5. Дорофєєва Х. М. Транспортна інфраструктура як фактор економічного розвитку держави. *Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі ім. Михайла Туган-Барановського*. Серія : Економічні науки. 2016. № 2. С. 80-86.
6. Бочарова Ю.Г. Концепція формування та стратегія розвитку інноваційної інфраструктури: монографія / Ю.Г. Бочарова. Кривий Ріг: Чернявський Д.О., 2017. 327 с.
7. Гороховська К. В. Транспортна інфраструктура як елемент розвитку транскордонного співробітництва в Україні. *Науковий вісник Чернівецького університету*. Економіка. 2017. Вип. 789. С. 16-20.
8. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 1. С. 52-63.
9. Адвокатова Н. О., Повод Т. М. Транспортна інфраструктура у міжнародній економічній діяльності. *Таврійський науковий вісник*. Серія : Економіка. 2020. Вип. 2. С. 25-33.
10. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*. 2019. № 11. С. 187-194.
11. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: дисертація на здобуття ступеня доктор економічних наук зі спец.. 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. Харків, 525 с.
12. Кристопчук М.Є. Формування стратегій ефективного управління транспортними процесами та раціонального розташування об'єктів транспортної інфраструктури у містах. Національний університет водного господарства та природокористування. Звіт про науково-дослідну роботу № 0220U103058. URL: <https://nrat.ukrintei.ua/>
13. Transport and infrastructure in Ukraine. URL: <https://www.worlddata.info/europe/ukraine/transport.php>
14. Decentralisation in Ukraine's Transport Sector: A case study. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264301436-8-en.pdf?expires=1685851859&id=id&accname=guest&checksum=75B0658064B3668700BF73C6F49198DC>

15. Global Transportation Infrastructure Market by Type (Railway, Airport, Roads and Bridges, Ports), by Application (Urban, Rural), by Construction Type (New Construction, Renovation): Global Opportunity Analysis and Industry Forecast, 2021-2031. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com/transportation-infrastructure-market>
16. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
17. Закон України «Про критичну інфраструктуру». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text>
18. Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
19. Статистичний збірник «Транспорт України» 2021 р. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf
20. Рейтинг транспортних компаній. URL: <https://uba.top/rating-logistics/>
21. ТОП-20 компаній наземного та трубопровідного транспорту. URL: <https://youcontrol.com.ua/news/z-top-20-kompaniy-nazemnoho-ta-truboprovidnoho-transportu-7-novachky/>
22. Всесвітній економічний форум. URL: <https://www.weforum.org/>
23. Бурик М.М. Механізми державного управління транспортною інфраструктурою України: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління. К.2021. 270 с.
24. Науково-практичний коментар до статті 306 Господарського кодексу України. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/КК004069>
25. Малишко Д. В. Визначення поняття "муніципальний транспорт" у сфері адміністративно-правового регулювання. *Актуальні проблеми держави і права* : зб. наук. пр. / редкол.: В. В. Завальнюк (голов. ред.) [та ін.] ; відп. за вип. М. В. Афанасьєва. Одеса : Видавничий дім "Гельветика", 2016. Вип. 77. С. 126-134.
26. Транспорт. Транспортне Сполучення. Тематична виставка Універсального підсобного фонду. URL: <http://www.nbuiv.gov.ua/node/5593>
27. Соловійова О. О. Загальний курс транспорту : навч. посібник / О.О. Соловійова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. К. : НАУ, 2019. 244 с.
28. Transport Infrastructure Development. URL: <https://unece.org/transport/transport-infrastructure-development>.
29. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. URL: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_en/
30. Skorobogatova O., Kuzmina-Merlino I. Transport Infrastructure Development Performance. URL: https://www.researchgate.net/publication/314269225_Transport_Infrastructure_Development_Performance