

**О.С. Карась**Тернопільський національний економічний університет,  
вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46000, Україна,  
+380 97 903 2007, Olenakaras1@gmail.com

## СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ФОРМУВАННЯ, РОЗВИТКУ ТА РОЗШИРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ



**Вступ.** Інфраструктура є однією з ключових конкурентних переваг України, проте проблема низької якості послуг наклала свій відбиток на кожному її елементі. Ситуація ускладнюється ще й недостатньою взаємодією між різними галузями в транспортному секторі, мізерними інвестиціями, застарілою системою регулювання та швидким фізичним погіршенням транспортної інфраструктури.

**Проблематика.** Аналіз конкурентоспроможності України показує, що транспортна інфраструктура є найбільш неефективною складовою загальної інфраструктури країни, а тому її розвиток сьогодні є актуальним питанням, особливо з огляду на виклики та невирішені проблеми, що постають перед цим сектором.

**Мета.** Аналіз формування умов для соціально-економічного зростання країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки через забезпечення якості транспортних послуг та розвитку транспортної інфраструктури.

**Матеріали й методи.** Вітчизняну й міжнародну нормативно-правову базу, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених було досліджено загальнонауковими та спеціальними методами: аналізу та синтезу — при вивченні сучасного стану та розвитку транспортної інфраструктури в Україні, та абстрактно-логічним — при формуванні висновків.

**Результати.** Розроблено комплекс стратегічних напрямків розвитку транспортної інфраструктури. Виявлено проблеми, що перешкоджають ефективному розвитку транспортної галузі України. Окреслено напрямки використання механізму державно-приватного партнерства на основі концесійних угод як інструменту реалізації інвестиційних інтересів держави та обґрунтовано доцільність використання механізму концесії у транспортній галузі України.

**Висновки.** Розвиток транспортної інфраструктури залишається пріоритетним напрямком у національних економічних реформах. Зазначена галузь об'єднує всі регіони та підприємства України в єдину державу та інтегрує українську економіку у світове господарство. Важливо створити адекватні умови для залучення інвестицій приватного сектора у розвиток транспортної інфраструктури, зосередити увагу на використанні належних регуляторних інструментів для полегшення фінансової участі приватного сектора.

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, транспортна галузь, концесія, державно-приватне партнерство.

Інфраструктура є однією з ключових конкурентних переваг регіонів України, проте проблема низької якості послуг в Україні поставила свій відбиток на кожному її елементі. Ситуація ще й ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями в транспортному секторі, незначним надходженням інвестицій, застарілою системою регулювання та швид-

ким фізичним погіршенням транспортної інфраструктури. Україна може і повинна генерувати високі доходи від транспортних послуг, оскільки має вигідне геополітичне розташування. Значна частина транспортної потужності, що розвивається завдяки сприятливому географічному розташуванню та наявності міжнародних транспортних коридорів, використовується для надання транзитних послуг.

Враховуючи той факт, що міжнародні транспортні коридори можуть мати позитивний вплив на суміжні території в межах 200 км, було б доцільно створити нові високоякісні логістичні центри в районах, що прилягають до основних залізничних та автомобільних під'їздів до України. Крім того, необхідно також враховувати глобальні тенденції, оскільки транспортна галузь виробляє майже 10 % ВВП, транспортні послуги складають 20 % усіх приватних інвестицій, а біля 5 % території світу займають об'єкти транспортної інфраструктури.

Питанням транспортної інфраструктури України вже було приділено чимало уваги. Зокрема, Ю.Є. Пащенко було розглянуто питання особливостей розвитку та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України [1], Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, Г. Ейтутіс [2, 3] вивчають питання розвитку залізничного транспорту. У працях А.М. Новікова, В.П. Мироненко досліджено сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв'язків України з країнами світу [4], А.О. Филипенко та В.В. Баришнікова [5] розв'язують проблеми реформування портового господарства, А. Новікова і Т. Блудова висвітлюють питання інтеграції національної транспортної системи до європейської, вивчають розвиток транзитного потенціалу країни [6].

Розвиток транспортної інфраструктури сьогодні є актуальним питанням, особливо з огляду на виклики та невирішені проблеми, що постають перед цим сектором господарювання. Метою нижче викладеної роботи є розгляд формування умов для соціально-економічного зростання країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки, через забезпечення якості транспортних послуг, розвиток транспортної інфраструктури та задоволення соціальних, зовнішньоторговельних потреб суспільства.

Особливу роль для інфраструктури України відіграє надзвичайно висока транспортна інтенсивність її економіки. Таким чином, для

того, щоб заробити один гіпотетичний долар ВВП, необхідно перевезти в середньому 6 тонн-кілометрів вантажу. У той же час такий самий показник для ЄС становить 0,3 т, що є в 20 разів меншим [7, 8].

Транспорт — це системно важливий сектор економіки та ключовий фактор промислового розвитку країни, який на сьогодні займає площу 603 тис. км<sup>2</sup>. Формування, розширення та модернізація транспортної інфраструктури є необхідними передумовами для розвитку України. Згідно зі Звітом про глобальну конкурентоспроможність 2016–2017 рр., Україна посідає 81 місце з 137 країн щодо якості транспортної інфраструктури: за якістю автомобільних доріг — 130 місце, за розвитком залізничної інфраструктури — 37, інфраструктури авіатранспорту — 92, послуги авіакомпаній з пасажирообороту — 59, портової інфраструктури — 93, електроенергетики — 85 [9]. За загальним показником, Україна відстає від розвинених країн і знаходиться на рівні з показникам Індії, Бразилії та Туреччини.

Аналогічні оцінки української транспортної системи можна знайти у звіті, наданому The Boston Consulting Group (BCG) [10], відповідно до якого, транспортна індустрія в Україні стикається з п'ятьма ключовими проблемами: обмеженою пропускною спроможністю шляхів, фрагментацією транспорту, браком фінансування для підтримки та розвитку транспортної інфраструктури, відсутністю інженерних та будівельних технологій та компетенцій, а також недостатніми умовами для участі приватного сектора в розвитку зазначеної інфраструктури.

Використання геоелектронічних переваг стає менш значущим через недостатнє використання транзитного потенціалу, який виникає внаслідок недостатньо розвинутої мережі міжнародних транспортних шляхів на території України та високим рівнем їх нинішнього завантаження.

Для того щоб Україна зміцніла як «морська держава», необхідно вдосконалити та розви-

нути Дунайське пароплавство та порт його базування — Ізмаїл. Використання потужності порту сягає лише 25 %, головним чином через недостатній технічний стан суден, причалів, відсутність сучасних пасажирських лайнерів на місцевому рівні, недостатньо розвинутої інфраструктури навколо портів, низький рівень використання інформаційних технологій та недостатню підтримку з боку міжнародних організацій, що здійснюють нагляд за Міжнародним транспортним Коридором № 7 (коридор Дунаю). Через це переваги дунайського пароплавства поступово зникають, порівняно з румунськими та навіть молдовськими портами на річці Дунай, що, відповідно, спричиняє зменшення пасажиропотоку. Проте слід визнати той факт, що, хоча посилення позицій України в Дунайському регіоні і є складним завданням для транспортної галузі України, проте воно набуває особливого політико-економічного значення в світлі заявленого курсу на європейську інтеграцію [11]. Варто зауважити, що для того, щоб Україна відновила статус «морської держави» та виконувала свою Морську доктрину, необхідно, по-перше, підготувати та прийняти комплекс законодавчих актів, що регулюють морську діяльність, зокрема закони «Про морську політику» та «Про морські порти»; по-друге, розробити та затвердити національну (державну) програму розвитку морського транспорту, а також інші загальнопромислові програми, спрямовані на перспективний розвиток об'єктів інфраструктури в прибережній зоні (за регіонами), зокрема щодо оновлення та введення нових суден до морського флоту, частину з яких повинні займати судна місцевого виробництва. Також актуальним є створення інформаційно-логістичного центру на транспортному вузлі Дунаю. Вітчизняне будівництво кораблів для морського флоту України буде сприяти впровадженню схем державно-приватного партнерства (Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI) на основі нових можливостей, передбачених Податковим кодексом України [12].

Як зазначено у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на 2018–2022 роки, транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг є незадовільним: 97 % усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту, 39 % автомобільних доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 51 % — за рівністю [13]. Стратегічною метою розвитку дорожньої інфраструктури має стати збільшення обсягів національного виробництва транспортних засобів та засобів перевезення пасажирів, відповідно до міжнародних стандартів екологічної та енергетичної ефективності. Україна має достатню потужність для збільшення обсягів такого виробництва у Кременчуці (у співпраці з корпорацією «Renault») та Львівськими автозаводами, а також для збільшення виробництва автобусів та автотранспортних засобів у Запоріжжі (у співпраці з відомими іноземними компаніями) та на інших автозаводах країни [14]. За оцінками, країні треба щороку ремонтувати 37,6 тис. км старих доріг і будувати 400 км нових доріг, щоб вони могли відповідати сучасним стандартам [15].

Україна має значний потенціал для розвитку повітряного транспорту та збільшення обсягів повітряного руху пасажирів, що обслуговуються національними та іноземними авіаперевізниками. Проте для того, щоб використовувати цей потенціал, важливо адаптувати місцеві норми до міжнародних стандартів, оновлювати матеріально-технічні засоби, інфраструктуру аеропортів та забезпечувати захист національних інтересів у процесі лібералізації повітряного ринку України. Збільшення кількості low-cost авіаційних пасажирських рейсів має стати стратегічним еталоном для України. На сьогодні на світовому ринку авіаційних перевезень існує понад 200 малобюджетних авіакомпаній [16]. Індустрія повітряного транспорту стикається з суттєвими проб-

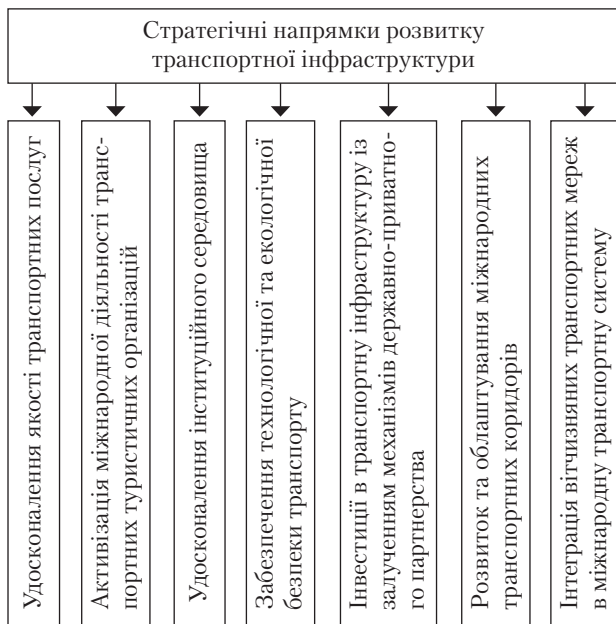


Рис. 1. Стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури (авторська розробка)

лемами у забезпеченні будівництва, реконструкції та модернізації аеропортів. Крім того, необхідно підтримувати динамічний розвиток внутрішньої та суміжної інфраструктури шляхом просування договорів оренди та концесії. Нарешті, особливо важливо створити міцний фундамент для розвитку інформаційних технологій, який дозволить створити єдину систему інформаційних комунікацій для транспортного сектора, що може бути інтегрована до глобальної інформаційної мережі.

Визначення проблем, що перешкоджають належному функціонуванню транспортної інфраструктури в Україні, допомагає сформулювати стратегічні напрямки її розвитку (рис. 1).

Розробка стратегій розвитку міжнародних транспортних послуг має базуватися на принципі складності. Це означає, що транспортна система повинна бути представлена всіма видами транспорту, які однаково розвиваються там, де це можливо. Поряд із транспортними послугами важливо розвивати національні інноваційно-інтенсивні та технологічні виробництва транспортних засобів. Цей підхід до

розвитку транспортного ринку можна реалізувати лише шляхом розширення сучасних та зручних мереж автошляхів та залізниць, морських портів та аеропортів, а також за рахунок збільшення частки транспортних засобів, що належать національним компаніям. Це вимагає впровадження державної політики щодо відновлення транспортного парку, послуг та об'єктів транспортної інфраструктури в середині країни.

Для транспортної системи України стратегічно важливо досягти світових стандартів у технічних параметрах та якості наданих послуг. Всі зусилля та ресурси повинні бути спрямовані на найбільш ефективне застосування технологічних досягнень у транспортній галузі. Напрямки впровадження технологічних розробок повинні обиратися шляхом конкурсного відбору і повинні реалізовувати лише найбільш ефективні проекти. З цією метою необхідно створити механізм узгодження економічних інтересів інвесторів, розробників, виробників та споживачів нової транспортної технології. Промисловість, яка постачає технологію для транспортного сектора, повинна отримувати державну підтримку.

Завдяки реконструкції автопарку, модернізації інфраструктури та впровадженню передових технологій, технологічний рівень усіх видів транспорту буде зростати. Це стосується реконструкції рухомого складу, автомобільних транспортних засобів та обладнання, систем навігації, зокрема й обладнання для інтегрованої системи управління повітряним рухом, переважно під егідою національних цільових програм розвитку галузі. Технологічна модернізація транспорту вимагає створення спеціального фонду для фінансування невідкладних наукових досліджень та розробок, а також надання державної підтримки з метою збереження наукового потенціалу та здійснення фундаментальних досліджень.

У сфері інновацій зусилля та ресурси повинні бути зосереджені в тих напрямках фундаментальних наукових досліджень, які дозво-



Рис. 2. Механізм реалізації інфраструктурних проектів на державному рівні

ляють генерувати найбільш суттєві практичні результати.

Основні напрямки розвитку транспортної системи в Україні було сформульовано у політичних документах, які схвалено, виходячи з вимог загального економічного розвитку, а також на основі необхідності усунення основних «вузьких місць» у транспортній мережі [17]. Базуючись на останніх, можна скласти перелік конкретних об'єктів для інфраструктурних проектів (рис. 2).

Розвиток інфраструктури може слідувати трьома моделям — випереджаючій, синхронній та наздоганяючій. Перша модель передбачає активне залучення держави, яка несе високі інвестиційні ризики (наприклад, сучасний Китай). При наздоганяючій моделі, характерній США, важливу роль відіграють підприємства, які шукають можливості для усунення бар'єрів

для зростання. Синхронна модель врівноважує участь держави у приватному бізнесі, як це відбувається у Німеччині. Проте в Україні у чистому вигляді не може бути використано жодну модель з низки причин, найбільш вагомими з яких є відсутність державних коштів і створеної інфраструктурної бази та приватного венчурного капіталу, здатного взяти на себе провідну роль. Україна має розробити альтернативний підхід — перемогти в обмеженій кількості пріоритетних проектів з активним залученням бізнесу до реалізації ключових ідей. Успіх може бути досягнуто лише тоді, коли держава та приватний сектор поєднують свої зусилля для реалізації реформ у транспортній індустрії країни.

Вважаємо, що механізм державно-приватного партнерства, який використовується в європейських країнах для створення інфра-



структурних об'єктів, повинен стати головним інструментом розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Саме такий механізм було застосовано для побудови центральних автомагістралей у Фінляндії, для реконструкції аеропортів та регіональних автомагістралей Португалії, для реконструкції мереж водопостачання та будівництва автомагістралей у Франції. Менш розвинені країни реалізують такі проекти переважно у сферах транспортної інфраструктури та комунальних послуг за допомогою концесійних угод.

Міжнародний досвід показує, що розвиток партнерських відносин між державою та бізнесом може бути дієвим механізмом підвищення ефективності транспортної галузі, оскільки це дає можливість залучити додаткове фінансування, перш за все — інвестиції в транспортну інфраструктуру, яка є надто капіталоємною.

У розвинутих країнах світу центральна або державна транспортна влада тісно співпрацює з місцевою владою та приватним бізнесом. Така схема є досить ефективною для налагодження співпраці та взаємодії між адміністративними органами на різних рівнях державного та регіонального управління, а також для залучення інвестицій з приватного сектору для фінансування конкретних проектів у державних інтересах. Використання подібних практик може стати вигідним для України, оскільки така структура взаємовідносин дозволяє об'єднати ресурси та можливості держави та бізнес-сектора, формуючи синергетичний ефект, що сприяє підвищенню ефективності використання ресурсів, покращенню розподілу та мінімізації ризиків між державою та приватним сектором.

Концесії можуть бути використані для реконструкції та розширення транспортних шляхів, для розвитку сучасної інфраструктури, її підтримки та підвищення якості транспортних послуг, а також як інструмент участі у процесі транскордонного співробітництва на регіональному рівні та як механізм інтеграції України в міжнародну транспортну систему.

При впровадженні державно-приватних практик партнерства у залізничній галузі України необхідно враховувати економічні аспекти, що передбачають ефективність розподілу інвестиційних коштів. Одним з найважливіших питань, розглянутих учасниками концесійного договору, є те, як держава та концесіонер можуть правильно визначати та розподіляти ризики, властиві процесу будівництва нової залізниці. Механізм концесії охоплює такі етапи: держава залучає інвестиції для будівництва нової або реконструкції старої залізниці шляхом ініціювання конкурсного відбору та надання переможцям концесії. Після завершення будівельних робіт інвестору надано виключне право управляти об'єктом концесії (не більше 30—50 років). Протягом всього періоду експлуатації залізниці концесіонер компенсує свої витрати як шляхом встановлення плати за користування залізничними послугами, так і частково з державного бюджету. Після того, як концесіонер повертає загальну суму вкладеного капіталу разом з відходом від інвестованого капіталу, право на експлуатацію залізниці має бути передано державі [18]. Зростаючі вимоги щодо якості транспортних послуг вимагають поліпшення управління залізничним транспортом України, нарощування технічного та операційного потенціалу та підвищення якості наданих послуг. Таким чином, залізничні підприємства потребують ефективних організаційних та економічних механізмів інноваційного розвитку. Однак для існуючих компаній більш актуальною є оцінка ефективності інвестування в реконструкцію й технологічне відновлення підприємств та їх фінансування.

Для розвитку портової діяльності, яка повинна бути частиною Стратегії розвитку транспортної інфраструктури в Україні, необхідно:

- ✦ узгодити законодавство країни та системи управління з директивами ЄС, але з належним врахуванням національних інтересів України;
- ✦ покращити транзитну функцію українських портів як міжнародних шлюзів та забезпе-

чити відповідність всіх морських портів сучасним міжнародним стандартам;

- ✦ вдосконалити державний моніторинг відповідності законодавчим вимогам, стандартам та правилам, що регулюють перевезення пасажирів морськими та внутрішніми водними шляхами;
- ✦ забезпечити державну підтримку конкуренції та розширення туризму, оскільки географічне положення морських та річкових портів сприяє співпраці між ними на регіональному та міжнародному рівнях;
- ✦ активізувати зусилля у сфері розробки берегової лінії та вдосконалити структурну та регуляторну базу для ефективного управління береговою лінією.

Концесії повинні стати головним інструментом стратегічного розвитку українських портів. Саме вони дозволяють державі зберегти свою власність. Концесіонер отримує гарантії та можливість прогнозованої довгострокової роботи, розвиває інфраструктуру портів, зношеність якої в Україні на сьогодні складає близько 70 %. При цьому очевидними є переваги: прозорість залучення коштів, ефективність управління, правовий захист інвестицій, цілеспрямований розвиток об'єктів портової інфраструктури та гарантії виконання зобов'язань всіма учасниками концесійного договору. Водночас, концесію слід розглядати як механізм розвитку портової галузі, можливий інструмент залучення інвестицій в морегосподарський комплекс України.

Необхідність державно-приватних партнерств у авіаційній промисловості України зумовлена різким зростанням вимог до конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, що працюють на світовому ринку авіаперевезень, політики відкритого неба та стандартів міжнародної торгівлі послугами повітряного транспорту. Щоб дотримуватися цих умов та вимог, авіакомпанії та аеропорти повинні вкладати значні кошти в реконструкцію загального повітряного флоту, розвиток потенціалу та забезпечення його якості. Державний бюджет не

може дозволити собі таких інвестицій, тоді як приватизація об'єктів авіаційної галузі не може вирішити проблему необхідності розробки цієї соціальнозначимої державної програми. Отже, важливо залучати інвестиції із зовнішніх джерел, крім державного бюджету.

Впровадження концесій та механізмів державно-приватного партнерства в авіаційній промисловості України має сприяти:

- ✦ збалансуванню зусиль, покладених урядом на реалізацію політики захисту своїх клієнтів, та зусиль приватного бізнесу, спрямованих на максимальне використання економічних вигод від комерціалізації бізнесу;
- ✦ усуненню антиконкурентної практики та зловживання монополією владою аеропортами у відносинах з авіакомпаніями та клієнтами;
- ✦ запобіганню дискримінації та забезпеченню прозорості ціноутворення;
- ✦ забезпеченню, відповідності інвестицій, вкладених розвиток аеропортової потужності, інтересам суспільства в умовах зростаючого попиту на транспортні послуги.

У сучасних умовах лібералізації авіаційного ринку реалізація концесійних угод в практичній діяльності повітряного транспорту є найбільш перспективним та ефективним способом залучення інвестицій у розвиток державної власності, насамперед аеропортів. Для цього варто посилити привабливість та відкритість туристичного сектора в Україні з метою збільшення туристичних потоків, що призведе до збільшення обсягів перевезень, залучення нових транспортних компаній на ринок послуг та створення низки можливостей для залучення інвестицій з приватного сектора. Держава повинна зосереджуватися на регулюванні тих суб'єктів, які безпосередньо пов'язані з формуванням безпеки та транспортування (дорожній та річковий транспорт в Україні майже на 100 % приватний, а залізничні, морські порти та дороги — повністю державні). Держава повинна також регулювати свою тарифну політику. В тарифи повинні входити певні зовнішні

транспортні витрати (обслуговування доріг, зменшення забруднення навколишнього середовища та ліквідація збитків від дорожньо-транспортних пригод). Нарешті, держава повинна намагатися оптимізувати розміри національних авіакомпаній, що посилять їхні позиції на ринку послуг авіаперевезень та підвищить їхню конкурентоспроможність в процесі переходу до політики відкритого неба.

Загалом, вищеокреслені проблеми гальмують розвиток транспортної інфраструктури, що, у свою чергу, уповільнює економічне зростання всієї країни. Саме тому розвиток транспортної інфраструктури залишається пріоритетним напрямком у національних економічних реформах. Зрештою, саме зазначена галузь об'єднує всі регіони, підприємства та громадян України в єдину державу та інтегрує укра-

їнську економіку у світове господарство. Важливо знайти «золоту середину» між підприємницькою автономією та державним контролем, що стосується ролі приватного сектора у розвитку транспортної галузі в Україні. Необхідно створити адекватні умови для залучення інвестицій приватного сектора у розвиток транспортної інфраструктури, зосередити увагу на використанні належних регуляторних інструментів для полегшення фінансової участі приватного сектора. Успішну трансформацію транспортної галузі можна досягти лише шляхом оновлення та адаптації відповідної законодавчої бази, тоді як подальші дослідження повинні зосереджуватися на розробці теоретичних підґрунть для майбутнього законодавства про концесії, а також для адаптації держави до конкретних умов транспортного бізнесу в Україні.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ: Наук. світ, 2003. 467 с.
2. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Лашко А.Д. Залізничний транспорт України на порозі реформування. Київ: ДЕДУТ, 2008. 189 с.
3. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України. Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. 240 с.
4. Новікова А.М., Мироненко В.П., Заставнюк О.Г., Шум І.В. Сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв'язків України з країнами світу. *Автошляховик України*. 2015. № 1. С. 12–14.
5. Филипенко А.О., Баришнікова В.В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації. Одеса: Фенікс, 2013. 168 с.
6. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ: НІПМБ, 2006. 274 с.
7. European Environment Agency. Environmental indicator report in support to the monitoring of the 7<sup>th</sup> Environment Action Programme. *EEA Report*. 2016. № 30. 55 p.
8. Ukraine: Trade and Transit Facilitation. "Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation". Kyiv, 2010. URL: [http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF\\_April2010.pdf](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf) (дата звернення: 12.07.2018).
9. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2016–2017. URL: [http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf) (дата звернення: 12.07.2018).
10. Boston Consulting Group. URL: <https://www.bcg.com/ru-ru/industries/transportation-travel-tourism/center-digital-transportation/sectors.aspx> (дата звернення: 22.07.2018).
11. Собкевич О., Михайличенко К., Шевченко А., Русан В., Белашов Є. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. *Сер. «Економіка»*, вип. 24. Київ: НІСД, 2016. 72 с.
12. Розпорядження «Про схвалення Концепції Загальнодержавної економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року». КМУ. 2009. № 671.
13. Концепція державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту. URL: [http://ukravtodor.gov.ua/4489/oholoshennia/povidomlennia\\_pro\\_opryliudnennia\\_proektu\\_rozporiadzhennia\\_kabinetu\\_ministriv\\_ukrainy\\_pro\\_skhvalennia\\_kontseptsii\\_derzhavnoi\\_tsilovoi\\_ekonomichnoi\\_prohramy\\_rozvytku\\_avtomobilnykh\\_dorih\\_zahalnoho\\_korystuvannia\\_derzhavnoho\\_znachennia\\_na\\_2018\\_2022\\_roky/proekt\\_kontseptsii.doc](http://ukravtodor.gov.ua/4489/oholoshennia/povidomlennia_pro_opryliudnennia_proektu_rozporiadzhennia_kabinetu_ministriv_ukrainy_pro_skhvalennia_kontseptsii_derzhavnoi_tsilovoi_ekonomichnoi_prohramy_rozvytku_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_derzhavnoho_znachennia_na_2018_2022_roky/proekt_kontseptsii.doc) (дата звернення: 13.08.2018).
14. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України. Київ: ПП «Сердюк В.Л.». 2011. 356 с.



15. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Київ: НІСД, 2011. 37 с.
16. Онищенко О.В. Проблеми впровадження систем дистрибуції у малобюджетних авіаперевізників. URL: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/ppei/2010\\_26/Onijenko.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_26/Onijenko.pdf) (дата звернення: 13.08.2018).
17. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПІМБ, 2003. 494 с.
18. Челядінова Н.Є. Економічні аспекти державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України. *Економіст: літопис подій, особистості, ідеї, аналітика й дослідження*. 2011. № 3. С. 59–60.

#### REFERENCES

1. Pashchenko, Yu. Ye. (2003). *The Development and Location of the Transporting- Road Complex of Ukraine*. Kyiv: Naukovyi Svit [in Ukrainian].
2. Tsvetova, Yu. M., Makarenko, M. V., Lashko, A. D. (2008). *Railway Transport of Ukraine on the Verge of Reform*. Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
3. Eitutis, H. D. (2009). *Theoretical and Practical Foundations of Railway Reform in Ukraine*. Nizhyn: Aspekt-Poligraf [in Ukrainian].
4. Novikova, A. M., Myronenko, V. P., Zastavnyuk, O. H., Shum, I. V. (2015). Current state, tendencies and development prospects of Ukraine's transport connections with countries of the world. *Avtoshliakhovyyk Ukrainy*, 1, 12–14 [in Ukrainian].
5. Fylypenko, A. O., Baryshnikova, V. V. (2013). *The Priorities of Marine Economy Development in Ukraine in the Conditions of Globalization*. Odessa: Feniks [in Ukrainian].
6. Bludova, T. V. (2006). *Transit Potential of Ukraine: Formation and Development*. Kyiv: National Institute of International Security Problems [in Ukrainian].
7. European Environment Agency. Environmental indicator report in support to the monitoring of the 7<sup>th</sup> Environment Action Programme. 2016. *EEA Report № 30*. 55 p.
8. Ukraine: Trade and Transit Facilitation. "Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation". 2010. URL: [http://siteresources.worldbank.org/UKRAI-NEEXTN/Resources/TTF\\_April2010.pdf](http://siteresources.worldbank.org/UKRAI-NEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf) (Last accessed: 12.07.2018).
9. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2016–2017. 2017. URL: [http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf) (Last accessed: 12.07.2018).
10. Boston Consulting Group. URL: <https://www.bcg.com/ru-ru/industries/transportation-travel-tourism/center-digital-transportation/sectors.aspx> (Last accessed: 22.07.2018).
11. Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., Shevchenko, A. V., Rusan, V. M., Bielashov, Ye. V. (2016). The priorities of state marine policy in the sphere of Marine Economy Functioning and Development in Ukraine. *Analytical Report. Seriya "Ekonomika"*. Kyiv: NISS [in Ukrainian].
12. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2009). Regulation "On approval of the Conception of national economic program of ship-building development by 2035". No. 671 [in Ukrainian].
13. Conception of the State Targeted Economic Program for Road Transport Development. (2018). URL: [http://ukravtodor.gov.ua/4489/oholoshennia/povidomlennia\\_pro\\_opryliudnennia\\_proektu\\_rozporiadzhennia\\_kabinetu\\_ministriv\\_ukrainy\\_pro\\_skhvalennia\\_kontseptsii\\_derzhavnoi\\_tsilovoi\\_ekonomichnoi\\_prohramy\\_rozvytku\\_avtomobilnykh\\_dorih\\_zahalnoho\\_korystuvannia\\_derzhavnoho\\_znachennia\\_na\\_2018-2022\\_roky/proekt\\_kontseptsii.doc](http://ukravtodor.gov.ua/4489/oholoshennia/povidomlennia_pro_opryliudnennia_proektu_rozporiadzhennia_kabinetu_ministriv_ukrainy_pro_skhvalennia_kontseptsii_derzhavnoi_tsilovoi_ekonomichnoi_prohramy_rozvytku_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_derzhavnoho_znachennia_na_2018-2022_roky/proekt_kontseptsii.doc) (Last accessed: 13.08.2018) [in Ukrainian].
14. Sadlovska, I. P. (2011). *Strategic management of national transport infrastructure Ukraine*. Kyiv: Entrepreneur «Serdyuk V. L.» [in Ukrainian].
15. Preiger, D., Sobkevich, O., Emelyanova, O. (2011). *Realizing the potential of Ukraine's transport infrastructure in the post-crisis economic development strategy*. Kyiv: NISD [in Ukrainian].
16. Onyshchenko, O. V. The problems of implementing distribution systems at low-cost airline companies. URL: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/ppei/2010\\_26/Onijenko.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_26/Onijenko.pdf) (Last accessed: 13.08.2018) [in Ukrainian].
17. Novikova, A. M. (2003). *Ukraine in the System of International Transport Corridors*. Kyiv: National Institute of International Security Problems [in Ukrainian].
18. Cheliadinova, N. Ye. (2011). Economic aspects of public-private partnership in railway transportation of Ukraine. *Ekonomist: Litopys Podiy, Osobystosti, Ideii, Analitika i Doslidzhennia*, 3, 59–60 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції / Received 12.11.18  
Статтю прорецензовано / Revised 19.02.19  
Статтю підписано до друку / Accepted 11.03.19

*Karas, O.S.*

Ternopil National Economic University,  
11, Lvivska St., 46000, Ukraine,  
+380 97 903 2007, Olenakaras1@gmail.com

STRATEGIC DIRECTIONS FOR THE DESIGN, DEVELOPMENT,  
AND EXPANSION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

**Introduction.** Infrastructure is one of the key competitive advantages of Ukrainian regions. Certainly, Ukraine can and must generate high revenues from transportation services. This is preconditioned by its advantageous geopolitical location. However, the problem of poor quality in Ukraine has put its mark on each and every element of infrastructure. The situation gets further complicated by insufficient interaction between different industries within the transportation sector, scant investment inflows, outdated system of regulations, and rapid physical deterioration.

**Problem Statement.** Infrastructure development is high on the agenda today, especially in view of the challenges and unsettled problems in this sector. The analysis of Ukraine's competitiveness shows that transport infrastructure is the most dysfunctional component of the national infrastructure.

**Purpose.** To develop preconditions for socio-economic growth of the country, to enhance the competitiveness of the national economy by improving the quality of transport services, developing the transport infrastructure and satisfying the social and commercial needs of the society, as well as to elaborate strategic directions for the public-private support of transportation as key industry of the economy.

**Materials and Methods.** The theoretical and methodological basis of the research is the domestic and international legislative framework, scholarly research works of domestic and international researchers. To achieve the purpose of this research, the following methods have been used: general scientific and special research methods: analysis and synthesis, for studying the current state and experience of the transport infrastructure in Ukraine and the abstract-logical method, for making conclusions.

**Results.** The author has elaborated a set of strategic directions for the development of transport infrastructure, as well as road, railway, air and waterborne transport, and identified the problems that impede effective development of the transport industry in Ukraine. The author has outlined directions for using the public-private partnership mechanisms based on concession agreements as a tool for realizing investment interests of the state and substantiated the feasibility of using the concession mechanism in the transport industry of Ukraine.

**Conclusions.** The development of transport infrastructure remains among the priorities of the national economic reforms. The transport infrastructure unites all the regions and enterprises of Ukraine into a single state and integrates the Ukrainian economy into the world economy. It is necessary to create adequate conditions for attraction of private sector investments into the development of transport infrastructure and to focus efforts on using proper regulatory instruments for facilitating the financial involvement of the private sector.

*Keywords:* concession, public-private partnership, transportation industry, and transport infrastructure.

*E.C. Карась*

Тернопольский национальный экономический университет,  
ул. Львовская, 11, Тернополь, 46000, Украина,  
+380 97 903 2007, Olenakaras1@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ, РАЗВИТИЯ  
И РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

**Введение.** Инфраструктура является одним из ключевых конкурентных преимуществ регионов Украины. Однако проблема низкого качества услуг в Украине поставила свой отпечаток на каждом ее элементе. Ситуация еще осложняется и недостаточным взаимодействием между различными отраслями в транспортном секторе, незначительным поступлением инвестиций, устаревшей системой регулирования и быстрым физическим ухудшением транспортной инфраструктуры.

**Проблематика.** Анализ конкурентоспособности Украины показывает, что транспортная инфраструктура является наиболее неэффективной составляющей общей инфраструктуры страны, поэтому ее развитие сегодня является актуальным вопросом, особенно учитывая вызовы и нерешенные проблемы, стоящие перед этим сектором.

**Цель.** Анализ формирования условий для социально-экономического развития страны, повышения конкурентоспособности национальной экономики путем обеспечения качества транспортных услуг и развития транспортной инфраструктуры.

**Матеріали і методи.** Отечественная и международная нормативная база, научные труды отечественных и иностранных ученых были исследованы общенаучными и специальными методами: анализа и синтеза — при изучении современного состояния и развития транспортной инфраструктуры в Украине, и абстрактно-логическим — при формировании выводов.

**Результаты.** Разработан комплекс стратегических направлений развития транспортной инфраструктуры. Выявлены проблемы, препятствующие эффективному развитию транспортной отрасли Украины. Определены направления использования механизма государственно-частного партнерства, базирующиеся на концессионных соглашениях как инструменте реализации инвестиционных интересов государства, а также обосновано целесообразность использования механизма концессии в транспортной отрасли Украины.

**Выводы.** Развитие транспортной инфраструктуры остается приоритетным направлением в национальных экономических реформах. Указанная отрасль объединяет все регионы и предприятия Украины в единое государство и интегрирует украинскую экономику в мировое хозяйство. Важно создать адекватные условия для привлечения инвестиций частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры, сосредоточить внимание на использовании надлежащих регуляторных инструментов для облегчения финансового участия частного сектора.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, транспортная отрасль, концессия, государственно-частное партнерство.