

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

MODERN CONDITION AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

УДК 656:338.47

<https://doi.org/10.32843/bses.64-2>

Комчатних О.В.

к.е.н., старший викладач
кафедри економіки
Національний транспортний університет
Петровська С.І.

к.е.н., старший викладач

кафедри економіки
Національний транспортний університет
Редько Н.О.

старший викладач кафедри економіки
Національний транспортний університет

Komchatnykh Olena

National Transport University

Petrovska Svitlana

National Transport University

Redko Nataliia

National Transport University

У статті розглянуто сучасний стан та перспективи розвитку транспорту та транспортної інфраструктури в Україні. Вигідне географічне положення України створює всі потрібні передумови для розвитку транспортної галузі. Дослідження стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України впродовж останніх років свідчить про нестабільну динаміку, що, головним чином, пов'язано з економічною та геополітичною кризою у країні, наслідками пандемії COVID-19. Рівень транспортного обслуговування економіки і населення України суттєво поступається показникам розвинених країн світу. Необхідною умовою ефективного розвитку і подолання наслідків кризових явищ у транспортній галузі, зокрема спричинених пандемією COVID-19, є розбудова і модернізація транспортної інфраструктури України відповідно до сучасних технологічних вимог. Це сприятиме рівномірному розвитку всіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі та туризму, а також створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

Ключові слова: транспорт, транспортна галузь, транспортна інфраструктура, транзитні перевезення, COVID-19.

В статье рассмотрены современное состояние и перспективы развития транс-

порта и транспортной инфраструктуры в Украине. Выгодное географическое положение Украины создает все необходимые предпосылки для развития транспортной отрасли. Исследование состояния развития транспорта и транспортной инфраструктуры Украины в течение последних лет свидетельствует о нестабильной динамике, что, главным образом, связано с экономическим и геополитическим кризисом в стране, последствиями пандемии COVID-19. Уровень транспортного обслуживания экономики и населения Украины существенно уступает показателям развитых стран мира. Необходимым условием эффективного развития и преодоления последствий кризисных явлений в транспортной отрасли, в частности вызванных пандемией COVID-19, является развитие и модернизация транспортной инфраструктуры Украины в соответствии с современными технологическими требованиями. Это будет способствовать равномерному развитию всех регионов Украины, повышению качества жизни населения, развитию торговли и туризма, а также созданию новых экономических возможностей за счет привлечения иностранных инвестиций.

Ключевые слова: транспорт, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура, транзитные перевозки, COVID-19.

The article considers modern condition and development perspectives of transport at whole and the transport infrastructure of Ukraine. The basis of the country transport complex makes up its infrastructure, it joins manufacturing, users, suppliers and partners. Developed infrastructure affects not only effective and timely delivery of the products, but provides for decreased transport expenses. The beneficial geographical position of Ukraine, crossing the main transit ways between Europe and Asia, presence of active Black Sea ports, developed network of railroads, car roads and pipelines throughout the latitudinal and meridian directions create all predispositions for the transport branch development. The studies of the Ukrainian transport infrastructure and transport condition during last years evidence about non-stable dynamics, which is mainly related to economical and geopolitical crisis in the country as well as the COVID 19 consequences. Analysis of the freight transport by transport kinds shows increased volumes of car transport with decreased railway transport. The rise of the car transport share is connected to its advantages: mobility, possibility of delivery exactly to the destination, high speed of delivery, flexibility of the route choice, wide range of the shipment as well as provision of logistic services by cars. Exacerbation in the East has considerably decreased number of contracts between Ukrainian shipping companies and international partners related to the international transportation. First of all, the situation provides for decreased transportation volumes on the territory of Ukraine. The level of transport services to economic system and population of Ukraine is significantly lower than that one in the developed countries of the world. According to the car road characteristics, Ukraine has long been behind not only the countries of Western Europe, but many post-Soviet countries. A necessary condition of the effective development and managing crisis in the transport branch, particularly that caused by the COVID 19 pandemics, is development and modernizing transport infrastructure of Ukraine according to the modern technological requirements. This will provide for uniform development of all regions of Ukraine, improved population life quality, development of trade and tourism as well as creation of new economic opportunities by attracting foreign investment.

Key words: transport, transport branch, transport infrastructure, transit transportation, COVID-19.

Постановка проблеми. Якість життя населення, розвиток і конкурентоспроможність економіки значною мірою визначаються ефективністю функціонування транспортного комплексу країни. Доступність безпечних та якісних транспортних послуг визначає ефективність функціонування та розвитку інших галузей економіки. Основою транспортного комплексу країни є його інфраструктура, вона поєднує виробництво зі споживачами, постачальниками, партнерами. Розвинута інфраструктура впливає не лише на ефективну та

своєчасну доставку продукції, а й на скорочення витрат на транспортні послуги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку транспортного комплексу та транспортної інфраструктури України присвячено праці таких учених, як Н.А. Малиш, Н.М. Бондар [5], І.П. Садловська [12], О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова [15], О.В. Радченко, С.О. Клімович [10] та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є оцінка сучасного стану та перспектив розви-

тку транспорту та транспортної інфраструктури в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. У Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» [8] транспортно-дорожній комплекс визначено як систему транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту і дорожнє господарство України. Окрім поняття «транспортно-дорожній комплекс», у Постанові як синонім використовується поняття «транспортна система».

Відповідно до Закону України «Про транспорт» [9], єдина транспортна система складається з транспорту загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту, трубопровідного транспорту, шляхів сполучення загального користування. А до підприємств транспорту відносять залізниці, пароплавства, суб'єкти господарювання у морських портах, автомобільні, авіаційні та дорожні підприємства, основним видом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення, якщо це передбачено їхніми статутами.

Окрім поняття «транспортний комплекс» [14], у наукових джерелах та законодавстві як синоніми використовуються поняття «транспортно-дорожній комплекс» [2; 4; 15], «транспортна система» [2; 8], «єдина транспортна система» [9; 17], і під ними розуміють комплексну галузь інфраструктури, що об'єднує у собі всі сучасні види транспорту (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, трубопровідний тощо) і дорожнє господарство України.

П. Стемпник, Г. Чапський та М. Крушинський [13] наводять характерні риси транспортної інфраструктури: технічна та економічна неподільність, довгостроковий життєвий цикл та неможливість імпорту. Розглянемо нижче детально ці риси.

Технічна та економічна неподільність проявляється у необхідності спеціальної інфраструктури, що забезпечує можливість функціонування транспорту. Тільки наявність необхідної кількості споруд та об'єктів може забезпечити правильне використання наявних транспортних маршрутів та ефективне функціонування транспорту.

Наступною характерною рисою транспортної інфраструктури є довгостроковий життєвий цикл. Споруди та об'єкти транспортної інфраструктури характеризуються тривалими термінами їх проектування, будівництва та експлуатації. Під час проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури досить часто існує проблема пристосування новозведеного елемента до вже

існуючої транспортної мережі. Також у зв'язку з тривалим терміном експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури під час їх проектування мають ураховуватися такі фактори, як можливість їх розвитку та існуючі плани щодо забудови прилеглої території.

Тісний зв'язок кожного елемента транспортної інфраструктури з регіоном свого розташування призводить до обмежених можливостей щодо імпорту. Об'єкти інфраструктури є невід'ємною частиною регіону розташування, зазвичай вони лише розвиваються і модернізуються.

Усі об'єкти транспортної інфраструктури можна поділити на лінійні та точкові. До лінійних об'єктів належать транспортні комунікації (транспортна мережа, що включає усі види шляхів сполучення) та об'єкти з обслуговування вантажних (вантажні станції, термінали тощо) та пасажирських (станції, вокзали, порти, аеропорти, об'єкти дорожнього сервісу) перевезень. Основне призначення лінійних об'єктів – забезпечити безперерйне функціонування транспорту. До точкових об'єктів транспортної інфраструктури належать об'єкти технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують необхідні умови для надання послуг із переміщення вантажів та пасажирів.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створюють усі потрібні передумови для розвитку транспортної галузі. Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи «Союз» (з Уралу в країни Європи) та «Уренгой – Ужгород» (із Західного Сибіру в країни Європи), а також нафтопровід «Дружба» (Західний Сибір – країни Європи) [18, с. 244]. Територією України проходять пан'європейські транспортні коридори (№ 3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (№ 3, 4, 5, 7, 8, 10) та транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (Трасека). Залізнична мережа України у світі є однією з найпотужніших – 4-е місце за експлуатаційною довжиною після США, Росії та Канади.

Транспортна система України включає понад 20,9 тис км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями семи сусідніх країн (Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини) і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 169,7 тис км автомобільних доріг (у т. ч. 166,2 тис км із твердим покриттям), 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 13 (до анексії Криму – 18) державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн т, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис км нафтогазопро-

водів. Щодо вітчизняної транспортної системи перевозить близько 4,5 млн т вантажів і понад 16 млн пасажирів [6; 7].

Згідно з даними Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ), у 2019 р. під час розрахунку глобального індексу конкурентоспроможності за субіндексом «Транспортна інфраструктура» Україна зайняла 59-е місце зі 141 [16]. Під час аналізу рівня розвитку транспортної інфраструктури ВЕФ ураховуються характеристики інфраструктури повітряного, наземного та водного транспорту за допомогою бальних оцінок від 1 до 7.

Саме автомобільні дороги знаходяться в найгіршому стані серед інших видів транспортної інфраструктури в Україні: протягом 2014–2019 рр. субіндекс якості автомобільних доріг знаходився в проміжку 2,2–3 бали з можливих 7, тоді як субіндекс портової інфраструктури становив 3,2–3,9 бали, інфраструктури авіаційного транспорту – 3,7–4 бали, залізничного транспорту – 3,9–4,3 бали (табл. 1). За показником якості автомобільних доріг Україна вже тривалий час поступається не лише країнам Західної Європи, а й іншим країнам пострадянського простору.

Тенденції, що спостерігаються у транспортному секторі України, свідчать про зростання ролі автомобільного транспорту в загальному обсязі вантажних та пасажирських перевезень (табл. 2). Зростання частки автомобільного транспорту в обсягах перевезень пов'язане з перевагами його використання, а саме: доступністю, можливістю доставки товару безпосередньо в точку призначення, мобільністю, високою швидкістю доставки, гнучкістю вибору маршруту, варіативністю обсягу

партій товару, надання автомобільним транспортом логістичних послуг. Також на зростання обсягів перевезень автомобільним транспортом вплинула нездатність ДП «Укрзалізниця» повною мірою задовольняти вимоги вантажовідправників у зв'язку з нестачею тяглового та рухомого складу, незадовільним станом колійного господарства. Слід зазначити, що в країнах ЄС 3/4 всіх вантажних перевезень наземним транспортом припадає на автомобільний транспорт, тоді як в Україні цей показник лише нещодавно наблизився до 1/3.

Протягом 2014–2019 рр. спостерігається зростання обсягу вантажів, перевезених автомобільним транспортом, яке в середньому становило 18,3% на рік (табл. 3). При цьому відбувалося і зростання частки автомобільного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень (без урахування трубопровідного транспорту), що свідчить про переорієнтацію вантажопотоків на цей вид транспорту. Експерти прогнозують збереження таких тенденцій у найближчі роки. Поки що рано казати про якісь серйозні зрушення у сфері водного транспорту, а частка авіаційних перевезень зовсім незначна. Щодо трубопровідного транспорту, то його розвиток знаходиться в безпосередній залежності від політичних процесів, які зараз відбуваються навколо України.

Різне зниження показників транспортних підприємств у 2020 р. відбулося, насамперед, під впливом кризової ситуації у світі, спричиненої пандемією COVID-19. Наслідки пандемії значною мірою відбилися на розвитку бізнесу як у транспортній галузі, так і в інших сферах економіки. На рис. 1 наведено залежність динаміки вантажних перевезень в Україні від ВВП.

Таблиця 1

Рівень розвитку транспортної інфраструктури України згідно з результатами дослідження ВЕФ

Показники	Роки				
	2014–2015	2015–2016	2016–2017	2017–2018	2018–2019
Якість автомобільних доріг, бали (1-7)	2,2	2,4	2,4	2,4	3
Інфраструктура залізничного транспорту, бали (1-7)	4,3	4,2	4	3,9	4,2
Інфраструктура авіаційного транспорту, бали (1-7)	3,8	3,7	3,7	4	4
Портова інфраструктура, бали (1-7)	3,3	3,2	3,4	3,5	3,9

Джерело: сформовано на основі даних [16]

Таблиця 2

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %

Вид транспорту	Роки						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залізничний	57,66	58,24	55,1	53,39	51,6	46,29	50,91
Автомобільний	26,58	24,51	26,73	27,61	29,97	36,12	31,89
Водний	0,89	1,06	1,07	0,93	0,89	0,9	0,93
Авіаційний	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02
Трубопровідний	14,85	16,17	17,09	18,05	17,52	16,67	16,25

Джерело: сформовано на основі даних [3]

Динаміка перевезень вантажів і пасажирів у 2014–2020 рр.

Показник		Роки						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Перевезено вантажів	млн т	671,2	601,0	624,5	635,9	624,6	676	600,1
	у % до попередн.	89,9	89,4	103,8	101,8	98,1	108,2	88,8
Вантажо-обіг	млрд ткм	335,2	315,3	323,5	343,1	331,9	339	290,1
	у % до попередн.	89,2	94,0	102,4	105,8	96,7	102,1	85,6
Перевезено пасажирів	млн пас.	5899,5	5175,7	4854,4	4647,2	4487,1	4262,3	2570,2
	у % до попередн.	94,7	87,7	94,0	100,3	96,5	95,0	60,3
Пасажиро-оборот	Млрд пас./км.	106,1	97,3	102,2	99,3	104,4	107,2	49
	у % до попередн.	88,3	91,5	105,4	107,4	105,1	102,6	45,8

Джерело: сформовано на основі даних [3]

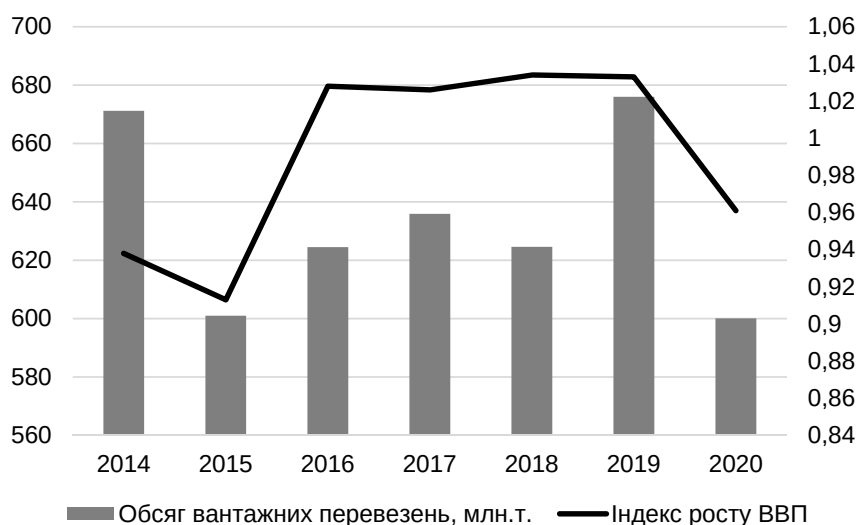


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень і ВВП за 2014–2020 рр.

Джерело: побудовано на основі даних [3]

Пандемія COVID-19 стала суттєвим випробуванням для транспортних підприємств у 2020 р. Якоюсь мірою дане явище стало випробуванням можливостей цієї сфери діяльності. Загалом обсяги вантажних перевезень скоротилися на 11,2%, а пасажирські перевезення – більше ніж наполовину. Слід зазначити, що у першій половині 2020 р. карантинні обмеження та локдаун призвели до значного збільшення обсягів електронної комерції у всьому світі, у т. ч. в Україні. Обсяги онлайн-продаж в Україні в 2020 р. зросли на понад 50% порівняно з 2019 р. [11]. Пожвавлення продаж В2С збільшило попит на транспортування товарів до логістичних центрів і кінцевих клієнтів. Збільшення навантаження на логістичні центри призвело до зростання кількості працівників у транспортній галузі, у т. ч. неформально зайнятих [3]. Проте, оскільки питома вага онлайн-продаж в Україні становить лише 7% (у країнах першого світу цей показник 10%, у Китаї – понад 20%), збільшення продаж В2С не стало нівелюючим фактором для втрат вітчизняних транспортних підприємств від наслідків пандемії COVID-19.

Суттєве зниження обсягів діяльності і необхідність покриття постійних витрат транспортними підприємствами призвели до зростання вартості перевезень не лише в Україні, а й у світі. Як зазначають Л. Бржезинський і Р. Свекатовський [1], зараз для транспортних підприємств найбільш дієвим способом збереження власної ліквідності є скорочення інвестицій.

Сьогодні транспортна система України переживає період нестабільності. Оскільки діяльність транспорту зумовлена появою вторинного попиту, перспективи розвитку ринку транспортної галузі безпосередньо залежать від стану економіки країни: чим краще йдуть справи в інших галузях, тим динамічніший розвиток транспорту.

Загострення ситуації на Сході країни значно скоротило кількість договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами стосовно надання послуг із міжнародних перевезень. Насамперед ситуація вплинула на обсяги транзитних перевезень територією України. У 2002 р. було прийнято Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави

у 2002–2010 роках». Завдяки впровадженню програми дійсно було досягнуто значних результатів, проте цього вистачило ненадовго, оскільки запроваджені заходи були спрямовані на поліпшення умов використання вже наявного транзитного потенціалу, а не на його стабілізацію та зростання.

Технологічні потужності транспортної системи України дають змогу щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом та переробляти в портах понад 110 млн т транзитних вантажів [16]. Це означає, що сьогодні використовується лише 1/3 транзитного потенціалу країни. Серед основних причин скорочення транзитних потоків можна виділити:

– техніко-технологічні. Динаміку і масштаби розвитку транспортної інфраструктури України неможливо порівнювати зі стрімким розвитком у країнах Європи та Азії, у т.ч. основних країн-конкурентів – Росії та Білорусі, які зараз активно розвивають транспортні системи своїх країн із метою відтягти більшу частку ринку міжнародних перевезень;

– геополітичні. Складна ситуація, воєнні дії в країні і цілеспрямована політика Російської Федерації щодо виключення нашої країни з транзитних потоків змушують відправників шукати шляхи, що оминають нашу країну, все частіше надаючи пріоритет більш північним та більш південним маршрутам через територію сусідніх країн;

– інституційні. Недосконалість законодавчої бази та відсутність зваженої державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України, повільні темпи вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права підвищують конкуренцію з боку членів Митного союзу щодо залучення на свою територію традиційно українських та нових транзитних вантажопотоків.

Висновки з проведеного дослідження. Для ефективного розвитку і подолання наслідків кризових явищ у транспортній галузі, зокрема спричинених пандемією COVID-19, особливо важливо використовувати вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією. Наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для обробки транзитних вантажів і розвитку українських транспортно-логістичних підприємств. Необхідною умовою ефективного використання переваг географічного положення України є розбудова і модернізація транспортної інфраструктури України відповідно до сучасних технологічних вимог.

Загалом недостатність інфраструктури, у т.ч. транспортної, незмінно вважається фахівцями ВЕФ одним з основних чинників, що заважають

веденню бізнесу в Україні. Сьогодні в Україні реалізується низка проєктів, покликаних забезпечити розвиток транспортної інфраструктури. Це сприятиме рівномірному розвитку всіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі та туризму, а також створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Brzeziński Ł., Świekatowski R. Strategiczne możliwości rozwoju przedsiębiorstw z branży TSL. Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. *Organizacja i Zarządzanie*. 2020. № 82. P. 35–51.
2. Ващенко Н., Кублій А. Структурні особливості розвитку транспортної системи України. *Підприємство, господарство і право*. 2005. № 6. С. 148–150.
3. Державна служба статистики України : вебсайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія. Київ : НТУ, 2010. 338 с.
5. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. Серія «Державне управління». 2016. № 2. С. 50–57.
6. Першочергові завдання щодо модернізації автодорожньої інфраструктури в Україні : аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень, травень 2019. 14 с. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/pershochergovi-zavdannya-schodo-modernizacii-avtodorozhnoi-infrastrukturi-v>.
7. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер та ін. *Економіка України*. 2012. № 4. С. 47–59.
8. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки : Постанова Кабінету Міністрів України від 09.11.2000 № 1684-2000-п. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-p>.
9. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr>.
10. Радченко О.В., Клімович С.О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. *Державно-управлінські студії*. 2019. № 5. URL: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf.
11. Рейтинг. Бізнес в офіційних цифрах : вебсайт. URL: <https://rating.zone>.
12. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Серія «Економіка і управління». 2014. № 30. С. 21–31.
13. Stempnik P., Czapski G., Kruszyński M. Infrastruktura transportowa w Polsce. *Rynek-Społeczeństwo-Kultura*. 2018. № 1(27). P. 137–140.

14. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика : підручник. Київ : Вікар, 2006. 396 с.

15. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. Київ : НІСД, 2013. 48 с.

16. The Global Competitiveness Report 2019. Geneva: World Economic Forum, 2019. 648 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth>.

17. Транспортне право України : навчальний посібник / за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

18. Федака С.Д. Сучасна Україна: портрет з натури. Ужгород : Ліра, 2011. 295 с.

REFERENCES:

1. Brzezinski L., Swiekatowski R. (2020) Strategiczne mozliwosci rozwoju przedsiebiorstw z branzy TSL [Strategic growth opportunities for TSL companies]. *Scientific Journals of Poznan University of Technology. Series: Organization and Management*, no. 82, pp. 35–51.

2. Vashchenko N., Kubliy A. (2005) Strukturni osoblyvosti rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Structural features of Ukraine's transport system]. *Business, Economy and Law*, no. 6, pp. 148–150.

3. State Statistics Committee of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. Kudryts'ka N.V. (2010) Transportno-dorozhniy kompleks Ukrainy: suchasnyy stan, problemy ta shlyakhy rozvytku [Transport-road complex of Ukraine: current state, problems and ways of development]. Kyiv: NTU. (in Ukrainian)

5. Malysh N.A., Bondar N.M. (2016) Ekonomichnyi Analiz Transportnoi Infrastruktury Ukrainy [Economic analysis of Ukraine's transport infrastructure]. *Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine. Series: Public Administration*, no. 2, pp. 50–57. (in Ukrainian)

6. Pershocherhovi zavdannia shchodo modernizatsii avtodorozhnoi infrastruktury v Ukraini [Priority tasks for modernization of road infrastructure in Ukraine]. Analytical note. Kyiv: National Institute for Strategic Studies, May 2019. 14 p. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/pershochergovi-zavdannya-schodo-modernizatsii-avtodorozhnoi-infrastrukturi-v>. (in Ukrainian)

7. Prejger D., Zhalilo Y., Sobkevych O., Yemelianova O. (2012) Realizatsiia tranzytnoho potentsialu Ukrainy yak faktor zmitsnennia ekonomichnykh zviazkiv mizh Yevropoiu ta Aziieiu [Realization of Ukraine's transit poten-

tial as a factor in strengthening economic ties between Europe and Asia]. *Ukraine economy*, no. 4, pp. 47–59.

8. On approval of the Concept of reforming the transport sector of the economy: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of November 9, 2003 No. 1684-2000-p. Database "Legislation of Ukraine". The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-p>.

9. On transport: Law of Ukraine of November 10, 1994 No. 232/94-BP. Database "Legislation of Ukraine". The Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-bp>.

10. Radchenko O.V., Klimovych S.O. (2019) Otsinka stanu rozvytku transportu ta transportnoi infrastruktury Ukrainy uprodovzh ostannikh rokiv [Assessment of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years]. *Public administration studies*, no. 5. Available at: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf.

11. Rating. Business in official figures: website. Available at: <https://rating.zone>.

12. Sadlovska I. (2014) Priorytety reformuvannia ta modernizatsii transportnoi infrastruktury i dorozhnoho kompleksu v Ukraini [Priorities of reforming and modernization of transport infrastructure and road complex in Ukraine]. *Collection of scientific papers of the State University of Economics and Technology of Transport. Series: Economics and Management*, no. 30, pp. 21–31.

13. Stempnik P., Czapski G., Kruszyński M. (2018) Infrastruktura transportowa w Polsce [Transport infrastructure in Poland]. *Market-Society-Culture*, no. 1(27), pp. 137–140.

14. Stechenko D.M. (2006) Rozmishchennia produktyvnykh syl i rehionalistyka [Location of productive forces and regionalism]. Kyiv: Vicar. (in Ukrainian)

15. Sobkevych O.V., Mykhailychenko K.M., Yemelianova O.Yu. (2013) Modernizatsiini priorytety reformuvannia transportno-dorozhnoho kompleksu v Ukraini [Modernization priorities of transport and road complex reform in Ukraine]. Kyiv : National Institute for Strategic Studies. (in Ukrainian)

16. The Global Competitiveness Report 2019. Geneva: World Economic Forum, 2019. Available at: <https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth>.

17. Gizhevsky V.K., Demsky E.F. (ed.) (2002) Transportne Pravo Ukrainy [Transport law of Ukraine]. Kyiv: Yurinkom Inter. (in Ukrainian)

18. Fedaka S.D. (2011) Suchasna Ukraina: portret z nатуry [Modern Ukraine: a portrait from nature]. Uzhhorod: Lyre. (in Ukrainian)