УДК 656.025.4: 339.13.017

https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6(6)-480-496

Радченко Олександр Віталійович доктор наук з державного управління, професор, Заслужений працівник освіти України, професор кафедри публічного управління та адміністрування Навчально-наукового інституту прикладної економіки і менеджменту ім. Г. Е. Вейнштейна, Одеський національний технологічний університет, https://orcid.org/0000-0002-0437-6131

Кучабський Олександр Георгієвич доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри регіонального розвитку Інституту суспільних наук, Гданський університет (Польща), https://orcid.org/0000-0003-1271-0782

Козенко Роман Володимирович кандидат наук з державного управління, доцент, Заслужений працівник соціальної сфери України, доцент кафедри менеджменту освіти та права, Державний заклад вищої освіти "Університет менеджменту освіти" НАПН України**,** https//orcid.org/0000– 0003-0146-6243

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ Й ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ПЕРЕДВОЄННЕ ДЕСЯТИЛІТТЯ

Анотація. Стаття аналізує становлення та розвиток державної політики України у сфері транспорту та транспортної інфраструктури в передвоєнне десятиліття 2010 – 2022 рр. Зазначається, що початок "двадцятих" років XXI століття в умовах падіння конкурентоспроможності транспортної сфери, Україні довелося активізувати державну політику розвитку транспортної галузі, розроблялись проекти інтеграції транспортної галузі держави до європейських транспортних мереж через залучення міжнародних інвестицій, зокрема Європейського банку реконструкції та розвитку. Важливі кроки були зроблені в бік євроінтеграції, включаючи проект GO Highway, що з'єднує порти Чорного та Балтійського морів і входить до європейської транспортної мережі TEN-T.

Відзначається значний транзитний потенціал транспортної системи України, який розглядається як суттєвий чинник, завдяки географічному розташуванню країни на перетині важливих торгівельних маршрутів між Європою та Азією.

Обґрунтовується, що військова агресія путінського режиму проти України вимагає перегляду Національної транспортної стратегії та включати

проактивні підходи до вдосконалення державної політики України у сфері транспорту та транспортної інфраструктури, модернізації та використання державних і приватних інвестицій у транспортній сфері, розробки комплексних рішень для транспортних підприємств та оптимізації ціноутворення. Закінчення десятиріччя ставить перед Україною завдання відновити та перетворити транспортну інфраструктуру, адаптуючи її до вимог сучасності та інтегруючи у світові логістичні ланцюги з метою створення стійкої, ефективної системи з високими стандартами обслуговування, яка відповідатиме європейським нормам і покращуватиме якість надання послуг.

Ключові слова: державна транспортна політика, транспортна система, транспортна інфраструктура.

Radchenko Oleksandr Vitaliyovych D.Sc. of Public Administration, Professor, Professor at the Educational & Scientific Institute of Applied Economics and Management, Odesa National University of Technology, https://orcid.org/0000-0002-0437-6131

Kuczabski Aleksander Georgievich D.Sc. of Public Administration, Professor, Professor of the Department of Regional Development of the Institute of Social Sciences, University of Gdansk**,** https://orcid.org/0000-0003-1271-0782

Kozenko Roman Volodymyrovych Ph.D. in Public Administration, Associate Professor, Honored Worker of the Social Sphere of Ukraine, Associate Professor of the Department of Education Management and Law**,** State Higher Educational Institution “University of Educational Management” of National Academy of Educational Sciences of Ukraine, https//orcid.org/0000-0003-0146-6243

PUBLIC POLICY OF UKRAINE IN THE FIELD OF TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE PRE-WAR DECADE

Abstract. The article analyzes the formation and development of the state policy of Ukraine in the field of transport and transport infrastructure in the pre-war decade of 2010-2022. It is noted that at the beginning of the "twenties" of the 21st century, in the conditions of a decline in the competitiveness of the transport sector, Ukraine had to activate the state policy of the development of the transport sector, projects were developed to integrate the transport sector of the state into European transport networks through the attraction of international investments, in particular, the European Bank for Reconstruction and Development. Important steps have been taken towards European integration, including the GO Highway project, which connects the ports of the Black and Baltic Seas and is part of the European transport network TEN-T.

The significant transit potential of Ukraine's transport system is noted, which is considered a significant factor due to the country's geographical location at the intersection of important trade routes between Europe and Asia.

It is justified that the military aggression of the Putin regime against Ukraine requires a review of the National Transport Strategy and include proactive approaches to improving the state policy of Ukraine in the field of transport and transport infrastructure, modernization and use of public and private investments in the transport sector, development of complex solutions for transport enterprises and optimization of pricing. The end of the decade presents Ukraine with the task of restoring and transforming the transport infrastructure, adapting it to modern requirements and integrating it into global logistics chains in order to create a sustainable, efficient system with high service standards that will meet European standards and improve the quality of service provision.

Keywords*:* state transport policy, transport system, transport infrastructure.

Постановка проблеми. Початок передвоєнного десятиліття характеризується як період надій і добрих сподівань, адже це був час виходу зі світових структурної, енергетичної та фінансової криз, розпочалися позитивні зміни, відбувався послідовний розвиток стратегічних напрямів, що відповідали поточним вимогам часу і викликам, з якими стикалася наша країна. Особлива роль в зазначених процесах відводилась транспорту та транспортній інфраструктурі як "кровоносній системі" усієї національної економіки. В цілому державна політика України у сфері транспорту та транспортної інфраструктури пройшла еволюційний шлях від початкових стадій поступового накопичення економічного потенціалу до активної інтеграції в європейську транспортну мережу та масштабної модернізації дорожньої інфраструктури.

На початку "двадцятих" XXI-го століття увага держави була спрямована на необхідність реформування існуючих транспортних структур та створення умов для залучення інвестицій у модернізацію застарілої інфраструктури. Першочергові зусилля було сфокусовано на покращенні якості дорожньої мережі та залізничного транспорту, що становлять основу національної транспортної системи. У цей час були започатковані перші кроки до встановлення дієвих механізмів управління у сфері транспорту, зокрема, через розробку галузевих стратегій і концепцій розвитку. Активізувалися зусилля щодо покращення системи управління транспортом, впровадження інновацій та екологічно дружніх рішень, що має на меті створення більш стійкої та ефективної транспортної системи.

На жаль, позитивна динаміка була перервана вже в 2014 році через спровокований росією спалах сепаратизму на Донбасі, а згодом – і повномасштабною агресією путінського режиму проти незалежної України, що в першу

чергу вдарило по транспорту та транспортній інфраструктурі, які "стали головною мішенню ворога. Внаслідок систематичних обстрілів було пошкоджено 25000 км автомобільних доріг, 6500 км залізничних колій, 315 мостів та 19 аеропортів (12 з них цивільні). Повітряне сполучення з рештою світу було повністю перервано, а порти заблоковано [6, с. 43].

Аналіз останній публікацій. В українському науковому дискурсі проблематиці аналізу стану та розвитку транспортної системи й транспортної інфраструктури приділяється значна увага, в контексті даного дослідження серед публікацій останніх років заслуговують на увагу, зокрема, такі науковці як: Т. Чаркіна, В. Задоя та О. Юрчик, які окреслюють сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні, в умовах відновлення національної економіки та визначають, що транспортній галузі необхідна глибока трансформація функціонування сучасної транспортної системи і впровадження нових напрямків розвитку в контексті цифрової економіки [12]; Р. Хайнас, який розкриває потенціал та існуючі можливості, наявні та потенційні ризики зовнішньоекономічної співпраці України з країнами Європейського Союзу в транспортній сфері [11]; О. Лук'янова, котра досліджує особливості та перспективи розвитку транспортного комплексу України в умовах повномасштабного російського вторгнення на територію України [6]; В. Задоя та Є. Притика, які визначають основні аспекти комплексного підходу до відновлення транспортної інфраструктури, що враховує економічні, соціальні та екологічні аспекти [4]; І. Барбір [2], Н. Бондар, В. Сукманюк та А. Юрченко, що зосереджують увагу на механізмі державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури [3].

Метою статті є оцінка стану та динаміки розвитку транспорту та транспортної інфраструктури в Україні за передвоєнне десятиліття (2010 – 2022 рр.) та визначення перспективних шляхів їх удосконалення в ході повоєнної відбудови України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Необхідність вдосконалення державної політики України у сфері транспорту та транспортної інфраструктури на початку "двадцятих" років була зумовлена значним падіння конкурентоспроможності галузі, про що яскраво свідчив надзвичайно низький рівень транспортної сфери України (на той час наша країна посідала 54 місце з 64 країн у рейтингу Глобального конкурентного індексу). Наприклад, за даними А. В. Костюка та Т. В. Полішко українська залізниця гостро потребує "оновлення та модернізації основних фондів, які на деяких напрямках зношені більше як на 90 %, основній частині пасажирських вагонів "Укрзалізниці" виповнилося 30 років, що відповідає граничному терміну їх експлуатації [5]. В цілому загальний стан транспортної та транспортної інфраструктури

України характеризувався значним зносом та амортизацією основних фондів, технічним і технологічним відставанням від європейських країн, невідповідністю технічного оснащення транспортної інфраструктури сучасним вимогам, а також застарілими методами управління як бізнес-об'єктами, так і самою галуззю.

Загальна картина стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури в Україні за означені роки свідчить про зменшення кількості підприємств галузі. Аналіз структури обсягу вантажоперевезень за видами транспорту демонструє переважання автомобільного транспорту, що не є позитивним аспектом у зв'язку з низкою проблемних питань, пов'язаних з організацією та наданням послуг. Вивчення обсягів доставлених вантажів видами транспорту засвідчує його нестабільну динаміку, що в основному пов'язано з економічною та геополітичною кризами в Україні. Фінансові показники діяльності транспорту та транспортної інфраструктури за останні роки також не демонструють позитивної тенденції – з початком турбулентних 2013-2015 років підприємства транспорту, складських приміщень, поштової та кур'єрської економічної діяльності зазнали збитків, лише у 2016 та 2019 роках показали рентабельність. Як наслідок, рівень ефективності транспортної інфраструктури також характеризується нестабільністю.

Відтак було розпочато низку реформ, спрямованих на модернізацію інфраструктури, інтеграцію до європейської транспортної мережі та підвищення ефективності функціонування всіх видів транспорту. Ці процеси не тільки відображали національні прагнення до підвищення конкурентоспроможності, але й були зумовлені зовнішніми та внутрішніми викликами, що постали перед державою. Першочерговою метою стало оновлення дорожньої інфраструктури, що є критично важливим чинником для забезпечення стійкого економічного розвитку. У співпраці з міжнародними фінансовими організаціями, такими як Європейський банк реконструкції та розвитку і Світовий банк, Україна залучила інвестиції для реалізації проектів з відновлення значних ділянок автомобільних доріг, мостів і транспортних розв'язок. Ці інфраструктурні зміни були покликані поліпшити якість дорожнього покриття та забезпечити безпеку дорожнього руху, що, в свою чергу, сприятиме розвитку внутрішньої торгівлі та інвестиційної привабливості регіонів.

Важливим елементом для забезпечення функціонування транспорту в країні є транспортна інфраструктура, її стан та рівень технічного оснащення. Будучи однією з фундаментальних галузей економіки України (частка транспорту становить близько 10%), транспортна інфраструктура має розгалужену мережу залізниць, розвинену мережу автомобільних доріг, морські та річкові порти (термінали), аеропорти та широку мережу авіасполучення,

вантажні та митні термінали. Розвиток транспортної інфраструктури створює цілий ряд соціально-економічних ефектів: ефект від інвестиційного попиту; ефект агломерації; ефекти від зростання промислового виробництва, пов'язані з ліквідацією інфраструктурних обмежень; ефекти від збільшення експорту, пов'язані з покращенням транспортної доступності до світових ринків; підвищена безпека вантажів; реалізація проектів з комплексного освоєння території; вплив на навколишнє середовище; розвиток міського громадського транспорту.

В Україні транспортна інфраструктура є "цільово орієнтованою підсистемою транспортної системи, елементами якої є:

– транспортні комунікації (транспортна мережа, що включає всі види комунікацій);

– об'єкти з обслуговування вантажних (вантажні станції, термінали тощо) та пасажирських перевезень (станції, термінали, порти, аеропорти, об'єкти придорожнього обслуговування);

– об'єкти з технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують необхідні умови для надання послуг з перевезення вантажів та пасажирів;

– державні та приватні інститути об'єктів підприємницької діяльності, що функціонують у сфері транспортної інфраструктури;

– система управління розвитком транспортної інфраструктури (органи державної влади та їх компетенція щодо прийняття відповідних рішень)" (Бондар, 2014) [3, с. 39].

Загальний стан транспортної інфраструктури України напередодні війни, за твердженням В. О. Задої та, Є. В. Притики "вже потребував значних інвестицій для свого розвитку та модернізації. Згідно з дослідженням Європейської Бізнес Асоціації, інтегральний показник Інфраструктурного індексу української транспортної галузі у 2021 році склав 2,76 балів із 5 можливих, що свідчить про середній рівень розвитку і значний потенціал для покращення. Високий рівень розвитку мав авіаційний транспорт (3,15 балів), тоді як інші галузі, зокрема залізничний транспорт (2,45 балів) та морський (2,47 балів), демонстрували нижчі показники [4, с. 125-126].

Варто зазначити, що в цілому транспортна галузь складається з двох основних напрямків: вантажних і пасажирських перевезень. У вантажній сфері Україна використовує залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний транспорт. За даними Державної служби статистики України, динаміка активності суб'єктів господарювання у сферах транспорту, складських приміщень, поштової та кур'єрської економічної діяльності спадала в періоди з 2010 по 2013 та з 2014 по 2022 роки (Рис. 1). Варто зазначити, що внаслідок війни офіційні дані Держстату України у загальному доступі обмежуються 2021-2022 роками, тому в подальшому будемо подавати тільки доступні дані.

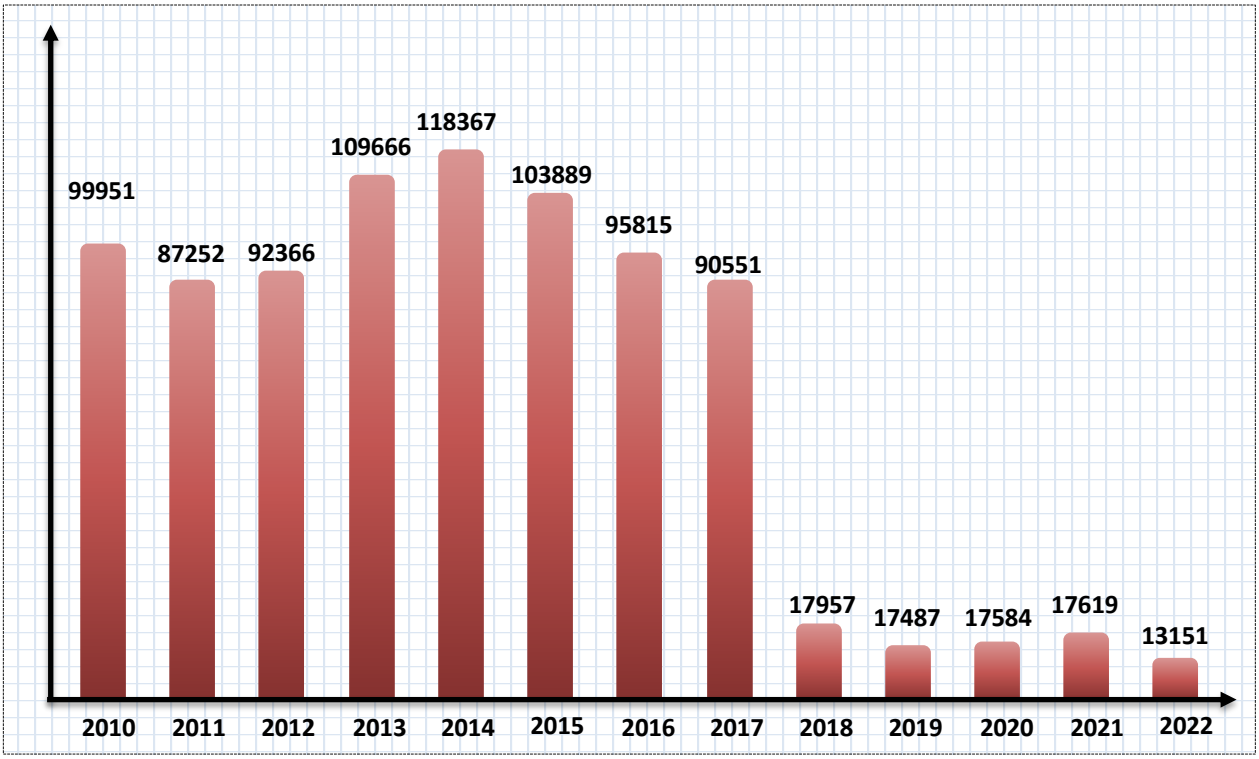

Рис. 1 Кількість суб'єктів господарювання за напрямами "Транспорт, складські приміщення, поштова та кур'єрська господарська діяльність"

У 2021 році більша частина вантажів була перевезена залізницею (62,4% від загального обсягу), що, на нашу думку, пояснюється високим рівнем розвитку та покриття залізниці, відносно низькими цінами, а також незалежністю від погодних умов. Крім того, варто зазначити, що вже у 2019 році більша частина вантажоперевезень припадала на автомобільний транспорт. Це є проблемою для розвитку транспортної інфраструктури, оскільки цей транспорт створює значне технологічне навантаження на навколишнє середовище та є джерелом викидів небезпечних речовин. У 2021 році загальний показник вантажоперевезень у транспортній галузі виявився на 0,3% нижчим, ніж у попередньому році, але це пояснюється падінням потоку російського газу через газопровідну систему України на 14,5%. Всі інші види транспорту продемонстрували протягом року позитивну тенденцію накопичення вантажів на 102-110%. Найменша кількість вантажних перевезень зафіксована на авіаційному транспорті (менше 0,1%).

У пасажирських вантажних перевезеннях переважає автомобільний і залізничний транспорт, на них припадає понад 50% загального пасажирообігу; Причому протягом 2021 року цей пасажирообіг, наприклад, на залізниці зріс на 146,4%. Проте найбільше зростання у 2021 році продемонстрував пасажирообіг на авіатранспорті, динаміка його зростання тала однією з найкращих

в ЄС, він збільшився на 182,2%, що дозволило досягти позначки 18 410 пасажирських кілометрів, що на 25% більше від загального обсягу. На рис. 2 представлена загальна структура пасажирських перевезень в Україні в 2021 році.

Разом з тим, динаміка функціонування транспортної галузі в Україні є досить нестабільною, а збільшення обсягів перевезених вантажів та пасажирів супроводжується його падінням у 2015 році, після чого починається поступове, але неоднозначне зростання, зокрема, автомобільного, річкового та авіаційного транспорту, який у 2018 році показав приріст на 7,5%, 1,6%, 9,7% відповідно порівняно з 2017 роком. Однак у 2019 році вантажообіг знову падає на всі види транспорту, крім водного, який показав зростання на 8%.

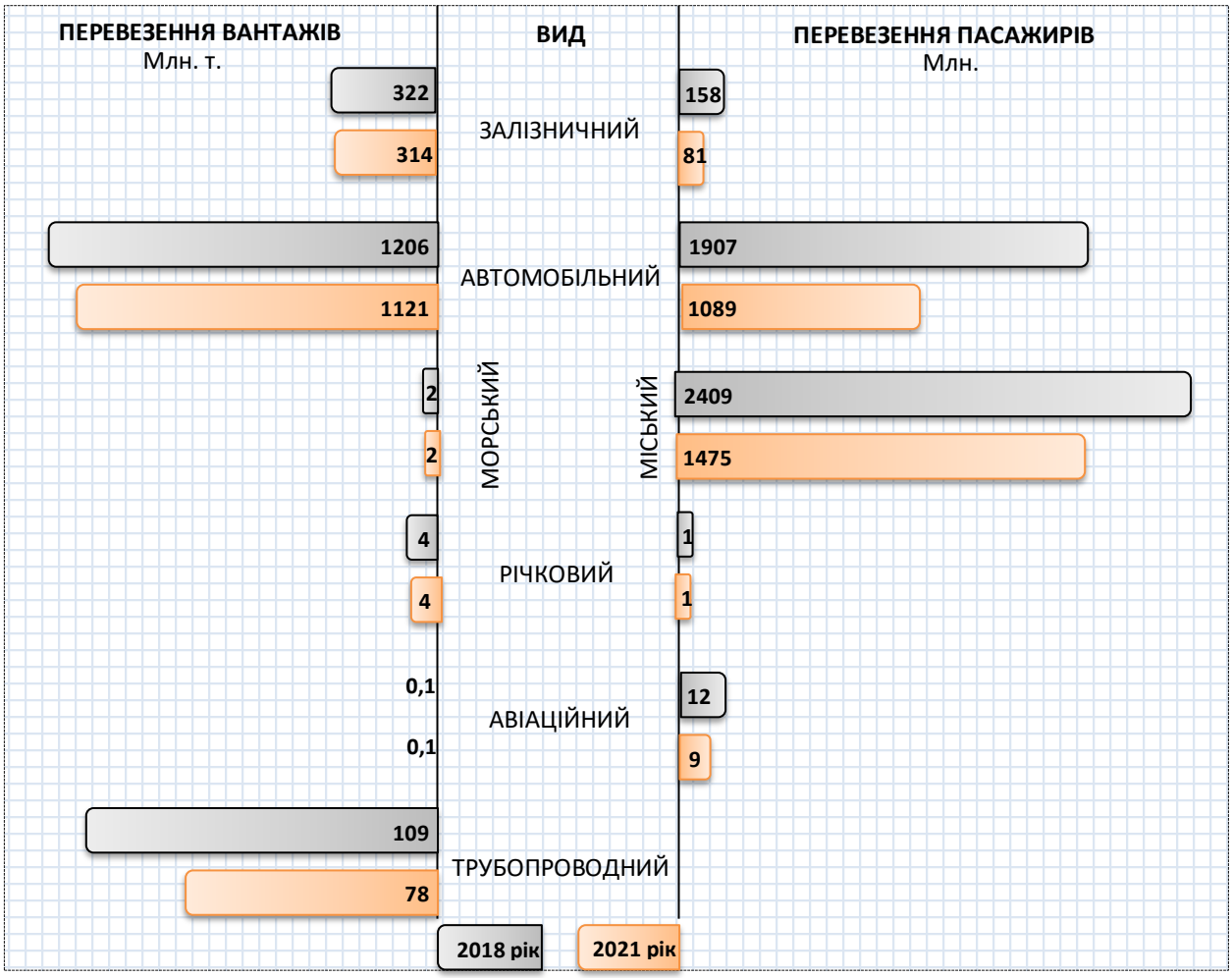

Рис. 2 Обсяг пасажирських та вантажних перевезень в Україні за видами транспорту у 2021 році.

Ми згодні з тим, що "основними факторами падіння обсягів вантажоперевезень, крім анексії Автономної Республіки Крим та військово-політичного конфлікту на сході країни, є наступні: значне падіння обсягів промислового виробництва через тенденцію до погіршення конкуренції на зовнішніх ринках,

зменшення обсягів внутрішнього попиту через зниження купівельної спроможності" [7] Фінансові показники діяльності транспортної інфраструктури за 2010-2019 роки (на сайті Державної служби статистики України відсутні дані за 2020-2021 роки) також не демонструють позитивної тенденції (табл. 2).

Так, з початком турбулентних 2013-2015 років транспортні підприємства регулярно зазнавали збитків; Тільки 2016 і 2019 роки показали прибуткову активність. Разом з тим, початок 2020 року ознаменувався для світу глобальним неконтрольованим фактором, який негативно вплинув на економічну активність – пандемією COVID-19.

Станом на 2022 рік рівень транспортного сервісу економіки та населення України все ще значно нижчий за показники розвинених країн. Всесвітній економічний форум спільно з Інститутом конкурентоспроможності Євразії та консалтинговою компанією Strategy Partners щорічно публікують Звіт про Індекс глобальної конкурентоспроможності, який включає низку параметрів. Так, у 2021 році Україна посіла 54 місце з 64 країн у рейтингу глобальної конкурентоспроможності економіки, посівши те саме місце, що й у 2019 році (Global Competitiveness Report, 2021) [9]. За субіндексом транспортної інфраструктури Україна покращила свої результати порівняно з попередніми роками (2017 та 2018 роки – 53 місце, 2019 – 52 місце, 2020 рік – 54 місце, 2021 – 51 місце) [10].

Таблиця 2.

Фінансові результати підприємств за напрямами "Транспорт, складські приміщення, поштова та кур'єрська господарська діяльність" за 2010-2019 рр.

Років	Чистий прибуток (збиток), тис грн	Підприємства отримали прибуток		Підприємства зазнали збитків	
		% по відношенню до загальної суми	Фінансові показники, тис. грн	% по відношенню до загальної суми	Фінансові показники, тис. грн
2010	1,348,692.4	52.8	6,730,672.8	47.2	5,381,980.4
2011	2,839,835.3	61.4	9,890,902.9	38.6	7,051,067.6
2012	3,127,680.8	60.1	9,728,595.7	39.9	6,600,914.9
2013	-1,423,456.6	62.1	7,406,792.1	37.9	8,830,248.7
2014	-22,591,574.7	61.6	9,991,373.1	38.4	32,582,947.8
2015	-17,847,817.6	70.5	18,969,841.3	29.5	36,817,658.9
2016	7,408,710.9	71.1	23,614,168.1	28.9	16,205,457.2
2017	-16,796,739.9	71.1	23,398,983.4	28.9	40,195,723.3
2018	-24,265,433.3	73.6	25,870,599.3	26.4	50,136,032.6
2019	8,369,500.0	73.3	37,261,700.0	26.7	28,892,200.0

Водночас, Україна зберігає доволі значний потенціал розвитку транспортної галузі, що потребує активізації державної політики України у сфері

транспорту та транспортної інфраструктури. Зокрема, за спостереженням Т. Ю. Чаркіної, В. О. Задої та О. А. Юрчика "Україна має дуже потужний транзитний потенціал, через своє дуже вигідне географічне розташування, на перехресті шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон. Крізь Україну проходять сухопутні й повітряні шляхи між Східною та Центральною Європою, по території країни проходить трансконтинентальний газогін, ми маємо морські шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів" [12, с. 105].

Протягом останніх п'яти років ЄС став основним партнером України у вдосконаленні державної транспортної політики. Питома вага товарообігу з країнами Європейського Союзу у 2021 році склала понад 41%, а обсяг вантажоперевезень автомобільним транспортом зріс майже на 42%. Подальше зростання було обмежене дефіцитом ліцензій на міжнародні перевезення, кількість яких на окремих курсах або залишилася незмінною, або значно зменшилася. По суті, система ліцензій та дозволів була штучним бар'єром для вільної торгівлі, обмежуючи не лише двосторонню торгівлю, а й транзит наших товарів через країни ЄС.

Крім того, "військовий конфлікт в Україні примусив Європейську комісію здійснити коригування індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), включивши українські логістичні маршрути. Цей крок вважається стратегічним у контексті процесу інтеграції України до ЄС, сприяючи ініціативі "Шляхи солідарності", яка спрямована на підтримку експорту української сільськогосподарської продукції та постачання гуманітарної допомоги в Україну. Це рішення передбачало наступні зміни: розширення Північно-Балтійського коридору через Львів і Київ з маршрутом до Маріуполя; прокладання Балто-Чорноморсько-Егейського коридору через Львів, Чернівці (також через Румунію і Молдову) до Одеси; прокладання маршрутів коридорів Балтійського моря — Адріатичного моря та Рейн — Дунаю через Львів" [4, с. 127-128]. Як зазначає Р. М. Хайнас "Європейська комісія внесла зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), включивши в неї українські логістичні шляхи — і водночас прибравши звідти маршрути з росії та білорусі, а також понизила в статусі маршрути на території ЄС на стиках з цими країнами-агресорами: Північно-Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя; Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси; коридори Балтійське море — Адріатичне море та Рейн — Дунай проходитимуть через Львів" [11, с. 201].

Стратегічне бачення розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України перебуває на етапі реформування. Метою реформи транспорт-

ної інфраструктури стало "створення безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, інтегрованого у світову транспортну мережу, досягнення Україною статусу регіонального транспортного вузла, задоволення потреб населення у транспорті та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки" [8, с. 201].

Першими результатами реформи стали лібералізація ринку авіаперевезень та залучення провідних авіакомпаній світу, зокрема, європейського лоукостера Ryanair. До 2022 року було відкрито 28 міжнародних напрямків для іноземних авіакомпаній та 20 міжнародних та внутрішніх напрямків для українських авіакомпаній. Розпочали роботу аеропорти Миколаєва та Ужгорода. На жаль, повномасштабна агресія Росії на початку 2022 року призвела до припинення авіаційних перевезень з Україною авіакомпаніями, а лізингові компанії вилучили літаки, орендовані українським авіаперевізникам.

У залізничній інфраструктурі реалізовані національні проекти. До 2022 року було побудовано та введено в експлуатацію такі об'єкти: Бескидський тунель, який збільшив пропускну здатність загальноєвропейського міжнародного транспортного коридору No5 та прискорив залізничне сполучення між Україною та ЄС; проект "Air Express" – лінія залізничного сполучення між Києвом і міжнародним аеропортом "Бориспіль". Уряд розвиває залізничне сполучення між Україною та ЄС; У 2018 році були відкриті нові залізничні маршрути з України до Польщі, Угорщини та країн Балтії. У 2018 році були закуплені та виготовлені з використанням власних виробничих потужностей,

3,4 тисячі вагонів, оновлено 118 вагонів, відремонтовано 115 локомотивних двигунів. Більш того, за контрактом з американською компанією General Electric було поставлено 30 локомотивних двигунів. На жаль, у червні 2022 року Бескидський тунель був частково зруйнований кількома ракетними влучаннями військових сил Російської Федерації.

Ще один великий контракт на закупівлю 130 локомотивних двигунів французької компанії Alstom Transport SA на загальну суму 900 млн євро було підписано під час зустрічі президентів України та Франції у 2020 році. Разом з тим, Федерація роботодавців України виступила із заявою про приховування від суспільства важливої інформації щодо локалізації виробництва локомотивних двигунів в Україні (це визначено законом країни), що могло б сприяти отриманню "понад 10 млрд грн виробленої продукції, створенню тисяч робочих місць у транспортному машинобудуванні та інтеграції у виробничі ланцюжки світового лідера в машинобудуванні". Загрози відсутності локалізації в контракті з Alstom Transport SA, за словами виконавчого директора Федерації роботодавців України Руслана Іллічова, "є показовим маркером для держави Україна: поки обіцяна французьким урядом фінансова допомога

дивним чином збігається з вартістю контракту на закупівлю французького обладнання, ми можемо просто отримати ще один товарний кредит і обладнання надійде в Україну без будь-яких податків і зборів до були б виплачені, але Україна могла б отримати прямі інвестиції" [13].

Також було реалізовано низку національних проектів у сфері дорожньої інфраструктури. У 2018 році Україна розпочала міжнародний інфраструктурний проект GO Highway, метою якого було з'єднання портів Чорного та Балтійського морів та входження до європейської транспортної мережі TEN-T. Проект передбачає ремонт дорожньої інфраструктури та створення міжнародного транспортного коридору від західного кордону України через центральні області до портів Одеси та Миколаєва.

З 1 березня 2020 року в рамках Програми Президента України «Велике будівництво», спрямованої на розбудову транспортної інфраструктури, розпочато розробку Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки. За цією програмою у 2020 році було оновлено або побудовано понад 6 500 км автодоріг, а у 2021 році – понад 7 000 км доріг різного призначення [7]. Євроінтеграційні процеси слугують драйверами для реформ та впровадження інноваційних рішень, у тому числі тих, що стосуються транспортної інфраструктури країни. Позитивним кроком стало затвердження Кабінетом Міністрів України у 2018 році Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року програми "Drive Ukraine 2030", цільового транспортного комплексу України, інтегрованого у світову транспортну мережу, задоволення потреб населення у транспорті та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [8].

Крім того, національними пріоритетами плану дій на 2021-2023 роки визначено реалізацію ініціативи "Туристичні магніти України", будівництво доріг, створення центрів креативних індустрій, інтеграцію української транспортної галузі в європейський транспортний простір та, відповідно, імплементацію Україною відповідної нормативно-правової бази Європейського Союзу, Регламенту 1370/2007 та Директив 2012/34, 91/440, 2001/14.

Ми вважаємо, що ці законодавчі ініціативи реалізуються за такими напрямками, як конкурентоспроможна та ефективна транспортна система, інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт, безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція дозволять якісно реорганізувати транспортну інфраструктуру в Україні відповідно до стандартів ЄС. Водночас, необхідно вирішити завдання оперативного реагування на проблеми, що виникли перед бізнесом та суспільством у зв'язку з пандемією COVID-19, окупацією Криму та повномасштабною агресією

Російської Федерації в контексті транспортної інфраструктури: забезпечення безперешкодної діяльності, мобільності, безпеки транспортної інфраструктури. Реалізація концепції управління транспортною інфраструктурою з використанням переваг державно-приватного партнерства також є досить позитивним інструментом для активізації розвитку транспортної інфраструктури України [3, с. 39], оскільки механізм державно-приватного партнерства є найбільш ефективним для використання у таких сферах, як виробнича інфраструктура та високотехнологічне виробництво – транспорт та зв'язок, транспортної інфраструктури тощо [1, с. 55].

Ми вважаємо, що рішення може бути таким: підвищення рівня державного управління щодо всіх аспектів транспортної інфраструктури, оскільки розумне керівництво формує довіру; активізація пошуку та реалізації інвестиційних проектів, зокрема, на умовах державно-приватного партнерства; часткове та тимчасове зниження податкового навантаження; розробка комплексних рішень для споживачів транспортних послуг щодо інфраструктурних напрямків; оптимізація ціноутворення.

Пропозиції робочої групи для Кабінету Міністрів щодо оновлення та розвитку інфраструктури України, поряд із потужною транспортною диференціацією, містять дієві кроки для створення підґрунтя для масштабної інтеграції з ЄС у всіх аспектах транспортно-логістичної сфери. Рекомендації, запропоновані уряду, передбачають будівництво, реконструкцію та ремонт 3 500 км автомагістралей міжнародних та національних транспортних коридорів, впровадження контракту на виробництво та результативність дорожнього руху (OPRC), а також нових та реконструйованих існуючих міжнародних та національних транспортних коридорів по всій довжині автомагістралі. Ще одна цікава рекомендація для Кабінету Міністрів – реалізація проектів з будівництва та відкриття нових точок входу для автомобільного сполучення, а також проведення переговорів з країнами-партнерами щодо прийняття рішення про відкриття нових точок входу для автомобільного сполучення. За прогнозами Кабінету Міністрів України, якщо пункти пропуску на кордоні з Польщею почнуть працювати на 100% від проектної потужності, кордон зможуть перетнути на 30% більше автомобілів (у порівнянні з сьогоднішнім днем). Це надзвичайно важливо в нинішніх умовах, оскільки, по суті, країна повністю заблокована зі сходу та півдня. Крім того, новий пункт пропуску може розпочати роботу на кордоні з Румунією. У планах також йдеться про створення умов на польському кордоні для нових пунктів в'їзду, тоді як це залежить від інфраструктури по обидва боки кордону. Процедура узгодження та будівництва може зайняти від трьох до шести місяців.

Другим перспективним напрямом вдосконалення державної транспортної політики України є розвиток залізничного транспорту та його подальша

інтеграція в єдину залізничну інфраструктуру з ЄС. У цій сфері вирішальне значення має скоординоване планування та організація виконання вантажних перевезень між залізницями України та залізниць ЄС, зокрема формування затверджених графіків відвантаження-розвантаження та встановлення відправниками логістичних ланцюгів на території інших країн. Експерти пропонують уряду масштабувати пропускну спроможність та залізниці з країнами ЄС шляхом будівництва та модернізації комплексів з пересадки вагонів з колії 1 520 мм на 1 435 мм та перевантажувальних потужностей (логістичних центрів) в межах або за межами пунктів пропуску на прикордонних переходах з країнами ЄС з урахуванням вимог щодо сумісності та ефективного використання залізничної інфраструктури систем 1 435 мм та 1 520 мм. Ініціатива є революційною та потребує обговорення між владою та бізнесом, ці перспективи напряму залежать від пов'язаних бізнес-об'єктів. Це заводи, підприємства, елеватори, оскільки Укрзалізниця не є самостійною структурою, яка має відокремлений від інших шлях. Це означає, що для впровадження зазначених змін необхідно не лише розуміти їх, а й надавати значну фінансову підтримку, включаючи як державні, так і приватні інвестиції.

Є також пропозиція зробити польський порт Гданськ основним для експорту українського зерна. Ще до повномасштабної інтервенції Росії в Україну Польща висловлювала зацікавленість у створенні інтермодального коридору між портами Гданська та Одеси. Пріоритетом для Польщі було оголошено активізацію контейнерних перевезень з Україною [7].

Висновки. Ключовими проблемами для розвитку транспортної та транспортної інфраструктури України у довоєнний період стали: економічні та геополітичні кризи в країні, реактивний стиль управління, незадовільний стан доріг, застарілі методи ціноутворення, сильно зношені та зношені основні фонди, відсутність інноваційних впроваджень та передових технологій. Незважаючи на те, що проект Big Building стимулював розвиток мережі зв'язків, це не призвело до системних поліпшень. Величезні руйнування, вчинені від початку широкомасштабної російської агресії, привели країну до ще глибшого падіння проблем транспортно-логістичної сфери.

Позитивною законодавчою ініціативою, спрямованою на побудову транспортного комплексу в Україні, інтегрованого у світову транспортну мережу, стало прийняття Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, проте цей документ не враховує реалії війни. З огляду на накопичення низки питань, у тому числі пов'язаних з пандемією COVID-19 та повномасштабною агресією Російської Федерації, вкрай необхідним є розроблення нової концепції розвитку Чорноморського простору як складової міжнародних та трансатлантичних та євразійських транспортних коридорів.

Відновлення та вдосконалення транспортової інфраструктури України має передбачати підвищення рівня державного управління за всіма аспектами транспортної інфраструктури, використання проактивної форми господарювання, активізацію пошуку та реалізації інвестиційних проектів, часткове та тимчасове зниження податкового навантаження, розробку комплексних рішень для замовників транспортних послуг щодо інфраструктурних сфер та оптимізацію ціноутворення. Крім того, необхідно розробити стратегію розвитку транспортно-логістичного простору України на основі сучасних інноваційних технологій, які керуються викликами ринку та потребами клієнтів. Ця стратегія повинна відповідати глобальному баченню розвитку логістичних потоків і служити важливою складовою у світовій транспортній інфраструктурі. Але наразі, в умовах активних бойових дій на сході та півдні України, практично зосередитися на відновленні повноцінного функціонування трьох видів транспорту, які є ключовими для експорту України: автомобільного, залізничного та морського.

Література:

1. Барбір І. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2020. Том 3. С. 49-58.

2. Бондар Н. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державного приватного партнерства: Монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с.

3. Бондар Н. В., Сукманюк В. В., Юрченко А. В., Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури. Вісник Національного транспортного університету. 2020. № 2. 36-46.

4. Задоя В. О., Притика Є. В. Організаційно-економічні аспекти повоєнного відновлення і розбудови транспортної інфраструктури України. Агросвіт. 2024. № 5. С. 123-129.

5. Костюк А. В., Полішко Т. В. Шляхи інноваційного розвитку залізничного транспорту України в сучасних умовах. Ефективна економіка. 2024. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2024_2_70

6. Лук'янова О. М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2024. № 85. С. 42-50.

7. Офіційне інтернет-представництво Президента України https:// www.president.gov.ua/documents/2662022-42225

8. Про затвердження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України 2018. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ 430-2018-р#Текст.

9. Рейтинг конкурентоспроможності: УКРАЇНА. Звіт про глобальну конкурентоспроможність за 2021 рік. Світова конкурентоспроможність IMD онлайн. URL : https://worldcompetitiveness.imd.org/ countryprofile/UA/wcy

10. Урядовий портал. URL : https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/robochi-grupi.

11. Хайнас Р. М. Транспортна система України: потенціал, ризики та можливості зовнішньоекономічної співпраці з країнами ЄС. Інвестиції: практика та досвід. 2024. № 12. С. 197-202.

12. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. Агросвіт. 2024. № 6. С. 103-112.

13. FRU про контракт з Alstom: чому б не згадати про локалізацію обладнання в Україні? Сайт VI Міжнародної спеціалізованої виставки Rail EXPO. 2022. URL: https://railexpoua.com/novyny/fru-pro-kontrakt-z-alstom-chomu-ne-zhaduiut-pro-lokalizatsiiu-frantsuzkoi-tekhniky-v-ukraini/

References:

1. Barbir, I. (2020). Derzhavno-privatne partnerstvo u sferi transportnoї infrastrukturi: zarubizhnij dosvid dlja Ukraïni [Public-private partnership in the field of transport infrastructure: Foreign experience for Ukraine]. *Visnik Nacional'noї akademiї derzhavnogo upravlinnja pri Prezidentovi Ukraïni - Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine*, (3), 49-58 [in Ukrainian].

2. Bondar, N. (2014). *Rozvitok transportnoї infrastrukturi Ukraïni na zasadah derzhavnogo privatnogo partnerstva [Development of Ukraine's transport infrastructure on the basis of public-private partnership]*. Kyiv: NTU [in Ukrainian].

3. Bondar, N. V., Sukmanyuk, V. V., & Yurchenko, A. V. (2020). Teoretichni peredumovi obґruntuvannja derzhavno-privatnogo partnerstva jak instrumentu realizacії derzhavnoї politiki rozvitku transportnoї infrastrukturi [Theoretical prerequisites for the justification of public-private partnership as a tool for implementing state policy on transport infrastructure development]. *Visnik Nacional'nogo transportnogo universitetu - Bulletin of the National Transport University*, (2), 36-46 [in Ukrainian].

4. Zadoya, V. O., & Prytyka, Ye. V. (2024). Organizacijno-ekonomichni aspekti povoєnnogo vidnovlennja i rozbudovi transportnoї infrastrukturi Ukraïni [Organizational and economic aspects of post-war reconstruction and development of Ukraine's transport infrastructure]. *Agrosvit - Agrosvit*, (5), 123-129 [in Ukrainian].

5. Kostyuk, A. V., & Polishko, T. V. (2024). Shljahi innovacijnogo rozvitku zaliznichnogo transportu Ukraïni v suchasnih umovah [Ways of innovative development of railway transport in Ukraine under modern conditions]. *Efektivna ekonomika - Effective Economy*, (2). Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2024_2_70 [in Ukrainian].

6. Lukianova, O. M. (2024). Transportnij kompleks Ukraïni: vikliki voєnnogo chasu ta perspektivi rozvitku [Ukraine's transport complex: Challenges of wartime and prospects for development]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti - Bulletin of Transport and Industry Economics*, (85), 42-50 [in Ukrainian].

7. Oficijne internet-predstavnictvo Prezidenta Ukraïni [Official website of the President of Ukraine]. *www.president.gov.ua* Retrieved from https://www.president.gov.ua/documents/26620 22-42225 [in Ukrainian].

8. Postanova Kabinetu Ministriv Ukraïni "Pro zatverdzhennja Nacional'noї transportnoї strategiї Ukraïni na period do 2030 roku" [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030"] . (n.d). *zakon.rada.gov.ua* Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Текст [in Ukrainian].

9. Rejting konkurentospromozhnosti: UKRAЇNA. Zvit pro global'nu konkurentospromozhnist' za 2021 rik [Competitiveness ranking: Ukraine. Global Competitiveness Report 2021]. *world competitiveness.imd.org* Retrieved from https://worldcompetitiveness.imd.org/countryprofile/UA/wcy [in Ukrainian].

10. Urjadovij portal. [Government portal of Ukraine]. *www.kmu.gov.ua* Retrieved from https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/robochi-grupi [in Ukrainian].

11. Khainas, R. M. (2024). Transportna sistema Ukraïni: potencial, riziki ta mozhlivosti zovnishn'oekonomichnoï spivpraci z kraïnami ЄS [Ukraine's transport system: Potential, risks, and opportunities for foreign economic cooperation with EU countries]. *Investiciï: praktika ta dosvid - Investments: Practice and Experience*, (12), 197-202. [in Ukrainian].

12. Charkina, T. Yu., Zadoya, V. O., & Yurchyk, O. A. (2024). Suchasnij stan ta perspektivi rozvitku vidnovlennja i rozbudovi transportnoï infrastrukturi v Ukraïni [Current state and prospects for the development of Ukraine's transport infrastructure recovery and reconstruction]. *Agrosvit - Agrosvit,* (6), 103-112. [in Ukrainian].

13. FRU on the contract with Alstom: Why not mention the localization of equipment in Ukraine? (2022). Rail EXPO VI International Specialized Exhibition Website. *railexpoua.com* Retrieved from https://railexpoua.com/novyny/fru-pro-kontrakt-z-alstom-chomu-ne-zhaduiut-pro-lokalizatsiiu-frantsuzkoi-tekhniky-v-ukraini/ [in English].