

УДК 656:658

*Ірина Садловська, д. е. н., доцент  
(заступник директора Департаменту економіки та фінансів – начальник  
відділу бюджету та фінансового регулювання Міністерства інфраструктури  
України, професор кафедри «Менеджмент організацій і логістики» Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

### ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

*У статті розкрито пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури та дорожнього комплексу в Україні. Подальший розвиток залізничного транспорту відбуватиметься шляхом його модернізації; розмежування вантажного та пасажирського руху і подальшого збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у напрямках міжнародних транспортних коридорів; розмежування господарських функцій і функцій державного управління; оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту; запровадження швидкісного руху; застосування нових інноваційних технологій перевезень і обслуговування клієнтів. Формування ефективної інфраструктури водного транспорту відбуватиметься шляхом перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти; впровадження нової тарифної політики, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів; розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка – море» та круїзних, прогулянкових маршрутів; підвищення безпеки на внутрішніх водних шляхах. Розвиток авіаційного транспорту має відбуватися шляхом розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та з іншими регіонами світу, розбудови сучасного аеропортового господарства. З метою розбудови сучасної мережі автомобільних доріг доцільним є завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства, підвищення відповідальності регіональних, місцевих органів за стан та перспективний розвиток автомобільних доріг; розбудова сучасної мережі автодоріг. Необхідним є створення умов для розвитку ринку автомобільних перевезень на засадах вільної прозорої конкуренції; оновлення автотранспортного парку; підвищення рівня безпеки перевезень на транспорті; формування системи державного нагляду за безпекою руху.*

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, дорожній комплекс, реформування транспортної інфраструктури, модернізація транспортної інфраструктури.

© Садловська І. П., 2014

*Ирина Садловская, д. э. н., доцент  
(заместитель директора Департамента экономики и финансов – начальник отдела бюджета и финансового регулирования Министерства инфраструктуры Украины, профессор кафедры «Менеджмент организаций и логистики» Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

### **ПРИОРИТЕТЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА В УКРАИНЕ**

*В статье раскрыты приоритеты реформирования и модернизации транспортной инфраструктуры и дорожного комплекса в Украине. Повышение эффективности использования транзитного потенциала Украины, дальнейшая интеграция национальной транспортно-транзитной системы в мировую транспортную сеть будет обеспечиваться путем ускорения адаптации украинского законодательства к международным требованиям, упрощения и модернизации процедур при пересечении товарами и транспортными средствами таможенной границы Украины, внедрения процедуры «единого окна» в морских и речных портах; развития сети грузовых таможенных комплексов и логистических центров в зоне их притяжения к крупным транспортным узлам. Развитие железнодорожного транспорта будет происходить путем его модернизации; разграничения грузового и пассажирского движения и дальнейшего увеличения пропускной способности транспортной инфраструктуры; разграничения хозяйственных функций и функций государственного управления с целью повышения эффективности управления железнодорожным транспортом; обновления производственных мощностей железнодорожного транспорта; внедрения скоростного движения; применения новых инновационных технологий перевозок и обслуживания клиентов. Формирование эффективной, технологической и конкурентоспособной инфраструктуры водного транспорта будет происходить путем преобразования государственных морских торговых портов в современные модернизированные инфраструктурные объекты, которые способны обеспечить полный комплекс качественных услуг для потребителей; внедрения новой тарифной политики, что позволит повысить конкурентоспособность украинских портов; расширения сети мультимодальных перевозок судами «река – море» и круизных, прогулочных маршрутов; повышения безопасности на внутренних водных путях. Развитие авиационного транспорта должно происходить на основе внедрения европейских стандартов по обеспечению безопасности авиации и защиты прав грузовладельцев и пассажиров, путем развития новых транспортных пассажирских линий между городами Украины и с другими регионами мира, развития современного аэропортового хозяйства. С целью развития современной сети автомобильных дорог, содержания их в эксплуатационном состоянии и снижения уровня аварийности на дорогах целесообразно завершение процесса реформирования системы государственного управления в сфере дорожного хозяйства, повышение ответственности*

*ности региональных, местных органов за состояние и перспективное развитие автомобильных дорог; развитие современной сети автодорог. Необходимо создание условий для развития рынка автомобильных перевозок на основе свободной прозрачной конкуренции; обновление автотранспортного парка, наращивание объемов выпуска отечественными предприятиями автомобильной техники для грузовых и пассажирских перевозок с учетом европейских требований; повышение уровня безопасности перевозок на транспорте и безопасности дорожного движения, формирование системы государственного надзора за безопасностью движения.*

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, дорожный комплекс, реформирование транспортной инфраструктуры, модернизация транспортной инфраструктуры.

*Iryna Sadlovska, Doctor of Economic Sciences, docent  
(deputy director of the department of economy and finances of Ministry of infrastructure of Ukraine, professor of the chair of management of organizations and logistic of the State Economy and Technology University of Transport)*

#### **PRIORITIES OF REFORMING AND MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ROAD COMPLEX IN UKRAINE**

*In the article priorities of reformation and modernization of transport infrastructure and road complex in Ukraine are exposed. Increase of efficiency of the Ukraine transit potential use, further integration of the national transport-transit system in the world transport network will be provided by the acceleration of the Ukrainian legislation adaptation to the international requirements, simplifications and modernizations in procedures at crossing by commodities and transport vehicles of Ukraine custom border, introductions of procedure of «single window» in marine and river ports; development of network of freight custom complexes and logistic centers in the zone of their attraction to large transport nodes. Development of railway transport will take place by its modernization; differentiations of freight and passenger motion and further increase of transport infrastructure carrying capacity; differentiations of economic functions and functions of state administration with the purpose to increase management efficiency on railway transport; updating of production capacities of railway transport; introductions of speed traffic; application of new innovative technologies to transportation and customer service. Forming of effective, technological and competitive infrastructure of water-transportation will take place by transformation of state marine trade ports to the modern modernized infrastructural objects, that are able to provide the complete complex of quality services for consumers; introductions of new tariff policies, that will allow to promote Ukrainian ports competitiveness; expansions of network of multimodal transportations by «river-sea» and cruise vessels, excursion routes; increases of safety on inland water-ways. Development of aviation is to take place on the basis of introduction of the European standards providing safety of aviation and protection of rights for the owners of goods and for passengers, by*

*development of new transport passenger lines between the cities of Ukraine and other regions of the world, development of modern airport facilities. To develop modern highways network to maintain them in proper operating conditions and to reduce the accidents level, the completion of the reforms in the state administration system concerning the road facilities maintenance, an increase of regional and state bodies' responsibility for road conditions and development promises, the development of modern highways network are urgently necessary. Its necessary to create conditions for motor-car transportation market development based on free transport competition; to update motor transport fleet; to increase safety level on transport; to increase the volumes of freight and passenger motor-car equipment and machinery's output by national enterprises meeting the European requirements; to form the state supervision system on traffic safety.*

*Keywords: transport infrastructure, road complex, reformation of transport infrastructure, modernization of transport infrastructure.*

**Постановка проблеми.** Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни: розвинені транспортна система та дорожнє господарство є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Вигідне географічне розташування України, наявність морських торговельних портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг створюють передумови для збільшення обсягу транзитних вантажів у північно-південних та західно-східних напрямках, подальшої інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейсько-азіатської транспортної системи.

Проте під впливом низки внутрішніх та зовнішніх факторів комплексний розвиток сучасної транспортної інфраструктури не відбувається: існуюча структура управління транспортно-дорожнім комплексом, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання послуг, перешкоджають її ефективному функціонуванню та розвитку, потребують реформування та модернізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В Україні, незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 р., відсутнє стратегічне бачення перспектив розвитку конкурентних переваг транспортно-дорожньої галузі порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і виробничої спеціалізації країн [1].

**Мета статті.** Зважаючи на вищевикладене, важливим є визначення і обґрунтування пріоритетів реформування транспортно-дорожнього комплексу, що дозволить забезпечити відповідний сучасним світовим вимогам його розвиток та сприятиме подальшій інтеграції до європейської та азійської транспортних систем.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна інфраструктури представлена автомобільними дорогами, залізничними коліями, судноплавними шляхами, аеропортами, аеронавігаційною системою забезпечення безпеки повітряного руху, морськими і річковими портами, інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні тощо.

Показники динаміки розвитку транспортної характеризуються нестабільністю і цілком залежать від макроекономічних факторів розвитку: у 2007 р. галуззю досягнуто найвищі за десятиріччя показники розвитку, далі відбувся спад внаслідок

світової фінансово-економічної кризи, у 2011 р. галузь знову демонструвала зростання, у 2012 р. проблеми посткризового відновлення загострилися.

Свідченням фінансово-економічних проблем в галузі є уповільнення зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень: обсяги перевезень вантажів у 2012 р. становили 644,9 млн тонн і не досягли рівня 2007 р. (708,7 млн тонн.). Залізничним транспортом, який у загальній структурі перевезень вантажів становить більше 70 %, перевезено 89 % вантажів від рівня 2007 р. Тільки автомобільним транспортом у 2012 р. досягнуто зростання обсягів перевезень вантажів в розмірі 179,0 млн т вантажів, що порівняно з 2007 р. на 5,5 % вище.

Внаслідок скорочення обсягів переробки експортних вантажів через зміну ринкової кон'юнктури у період світової фінансово-економічної кризи на окремі види продукції, що виробляються в Україні, та через зменшення обсягів перевезень транзитних вантажів, які були спрямовані в обхід України, обсяги переробки вантажів морськими і річковими портами скоротилися у 2012 р. на 9 % порівняно з 2007 р.

У зв'язку зі скороченням попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їхніх доходів, а також зростання тарифів на проїзд, пасажирські перевезення в останні роки мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту, крім авіаційного: у 2012 р. загальний обсяг перевезень пасажирів порівняно з 2007 р. скоротився на 17 %, зокрема залізничним транспортом – на 4,5 %, автомобільним – на 17,3 %, водним на – 30 %, міським електротранспортом на – 18,4 %. Залишається низькою якість послуг та недостатнім рівень безпеки перевезень.

У структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що прямують через кордони України, транзит становить майже 40%, що обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів, а також наявними потужностями з переробки транзитних вантажів у морських торговельних портах, забезпеченням трубопровідним транспортом транзиту вуглеводної сировини до європейських країн та Туреччини, інфраструктурою автомобільних доріг. Проте внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи транзитний вантажопотік у період з 2007 по 2012 рр. скоротився більше ніж утричі. Транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом зменшилися на 59 %, що частково пояснюється переорієнтацією перевізників на автомобільний транспорт.

Переорієнтація транзитних вантажопотоків з вітчизняних морських портів пов'язана з тим, що вони не вигідно відрізняються від портів країн-конкурентів за показниками тарифів на переробку контейнерів та зборів за захід суден до портів України. Значну частку в вантажах, які переорієнтовані, складають нафтопродукти, оскільки більше 80 % казахської нафти експортується до Італії, Китаю та Туреччини.

З метою розвитку транзитного потенціалу країни на залізничному транспорті забезпечується розбудова сучасної системи транспортно-логістичних центрів. На сьогодні контейнерні термінали на станціях Одеса – Ліски, Дніпропетровськ – Ліски, Луганськ – Ліски, Донецьк – Ліски, Харків – Ліски обслуговують контейлерний потяг «Вікін». У рамках розвитку Українсько-Угорського співробітництва передбачається формування логістичної зони Кішварда– Захонь – Чоп – Ужгород на території обох країн з створенням міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла. Реалізується програма електрифікації залізниць, що сприятиме прискоренню переміщення транзитних вантажів, які прямують до чорноморських портів. Впроваджується електронний документообіг для транзитних перевезень з країнами ЄС, зокрема Польщею, Словаччиною, Угорщиною. Реалізуються

заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 км на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. Активізується розвиток мультимодальних перевезень: одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»).

На водному транспорті розбудовується канал Дунай – Чорне море на українській ділянці морської акваторії, а саме: завершене будівництво огорожувальної дамби морського підхідного каналу довжиною 2,73 км, що дозволяє зменшити обсяги днопоглиблювальних робіт, відповідних витрат на утримання ходу, стабілізувати величину прохідного осідання по глибоководному судновому ходу.

Спрощено вхід в українські річкові порти іноземним суднам, з власниками яких укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, що сприятиме відродженню транзитних перевезень річковим транспортом. На світовому транспортному ринку розвитку набувають комбіновані «ро-ро» перевезення за участю судноплавних компаній (ріка – море) в басейнах річок Рейн – Дунай територією Німеччини, Австрії, Угорщини, Словаччини, Румунії, що також мають зв'язок з Дніпром через морські маршрути Чорного моря і які у подальшому можуть розвиватися за участю України.

Удосконалюється організаційно-правовий механізм проходження транзитних вантажів через акваторію морських портів: забезпечується приймання вантажів у режимі трансшипмент; обмежено тривалість митного контролю в портах транзитних контейнерів на території морських портів; впроваджується принцип так званої «вільної практики», коли вантажна обробка судна розпочинається задовго до появи на борту представників контрольних органів, що дозволяє скоротити час обробки суден майже вдвічі, прискорити проходження вантажу, у т.ч. транзитного.

У провідних морських торговельних портах (Одеському, Іллічівському, Южному, Маріупольському, Херсонському) реалізуються програми розвитку щодо розширення та модернізації портової інфраструктури, зміцнення потужностей залізничних підходів, що дозволяє оптимізувати термін обробки вагонів з транзитним вантажем. Надано знижки у розмірі 50% від граничної акордної ставки плати на переробку окремих видів вантажів, що дало можливість залучити додаткові транзитні вантажопотоки.

На автомобільному транспорті за період з 2008 р. по 2012 р. відремонтовано близько 5000 км доріг; спрощено процедури державного контролю, зокрема шляхом удосконалення взаємодії підрозділів, що здійснюють контрольні функції у пунктах пропуску через державний кордон України. Впроваджується електронний документообіг для попереднього інформування митних органів України про товари, що перевозяться транзитом територією країни.

На авіаційному транспорті триває робота з укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, яка передбачає єдині умови на світовому ринку авіаперевезень шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС, що сприятиме залученню транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

Проте, незважаючи на комплекс заходів, що реалізуються, існують проблеми, які гальмують розвиток транзитного потенціалу України: недосконалі транспортна інфраструктура перевезень, що призводить до зростання конкуренції з боку РФ,

Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних потоків; неефективна тарифна політика на транспорті, зокрема, надмірні ставки портових зборів у порівнянні з іншими чорноморськими портами стримують нарощування обсягів обробки транзитного вантажу у вітчизняних морських торговельних портах на користь морських портів Румунії, Молдови та інших країн чорноморського басейну; тривала лібералізація митних процедур на прикордонних станціях при перевезенні транзитних вантажів; відсутність гарантій захисту прав інвесторів при вкладенні коштів у розвиток транспортної інфраструктури та її модернізацію.

У стратегії розвитку України і модернізації реального сектору економіки країни важливе значення відіграє розбудова транспортної інфраструктури, що передбачає реалізацію державної політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу у напрямках підвищення ефективності управління на транспорті, оновлення існуючих і будівництва нових транспортних об'єктів, поліпшення якості, безпеки та доступності транспортних послуг для забезпечення потреб економіки та громадян у перевезеннях [1]. Реформування та розвиток транспортної інфраструктури та дорожнього господарства відбувається за такими основними напрямками: реформування залізничного транспорту; розмежування функцій державного і господарського управління; реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного і місцевого значення; оновлення рухомого складу (парку пасажирських автобусів, міського електричного, морського та річкового транспорту); підвищення рівня безпеки транспортних перевезень; розвиток потенціалу наявної транспортної інфраструктури; реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури; створення умов для залучення інвестицій; збільшення фінансування галузі; підвищення якості та доступності транспортних послуг; створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг.

Щодо реформування і оптимізації діяльності залізничного транспорту і розбудови інфраструктури залізничних перевезень досягнуто певних зрушень. З метою розмежування функцій державного і господарського управління, які на сьогодні виконуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України, у 2012 р. прийняті та набули чинності Закони України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23.02.2012 р. № 4443-VI [2]. Запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів на маршрутах Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк, на напрямках впровадження швидкісного руху реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури загальною протяжністю 1492 км. У м. Донецьку та Луцьку оновлено та побудовано вокзальні комплекси, завершено будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції «Дарниця», а також залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві. Розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи та транзитні потоки. Впроваджено електронну систему продажу залізничних проїзних квитків, яка має комфортний інтерфейс користувача для формування маршруту і дозволяє пасажиром оплатити через мережу Інтернет обрані проїзні документи практично усіма діючими в Україні платіжними інструментами безготівкових розрахунків фізичних осіб. Введено нову систему кла-

сифікації пасажирських поїздів, яка інформує споживача про рівень якості надання послуг з перевезень залежно від класу поїзда та вагона.

Державна політика реформування та розвитку водного транспорту спрямована на забезпечення конкурентоспроможності національної інфраструктури водного транспорту і, зокрема, морських торговельних портів, розвиток судноплавства внутрішніми водними як альтернативного екологічного виду перевезень. Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності водного транспорту визначені в законі України «Про морські порти України», що передбачає встановлення нових правил поведінки суб'єктів портової діяльності, визначає заходи щодо реформування портової галузі України [3]. Створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій в портах.

Державна політика щодо розвитку авіаційного транспорту спрямована на удосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних вимог, розбудову аеропортової інфраструктури та розвиток внутрішніх авіаперевезень. Прийнятий новий Повітряний кодекс України регулює відносини в галузі цивільної авіації, встановлює правові основи діяльності в авіаційній галузі та використання повітряного простору України для забезпечення потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях і адаптує авіаційну галузь України до норм і правил Європейського Союзу, відповідає вимогам міжнародних організацій у сфері безпеки польотів, аеронавігації та захисту прав пасажирів [4].

У галузі автомобільного транспорту реформування та розвиток спрямовані на створення прозорих конкурентних умов на ринку автомобільних перевезень, запровадження сучасних технологій регулювання руху, запровадження європейських екологічних норм, підвищення безпеки руху. Відбувається реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного і місцевого значення, суть якого полягає у перерозподілі основних повноважень та обов'язків між органами управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення, підвищенні відповідальності місцевих органів влади за розвиток та утримання доріг місцевого значення із передачею відповідних фінансових ресурсів з центру на місця [5]. Здійснено оптимізацію класифікації автомобільних доріг загального користування: територіальні дороги, які згідно з чинним законодавством належали до автомобільних доріг місцевого значення, віднесено до автомобільних доріг державного значення. Реконструйовано та капітально відремонтовано дороги Київ – Чоп на ділянці Житомир – Київ, Київ – Харків – Довжанський, трасу Запоріжжя – Донецьк, завершено реконструкцію та ремонт автодороги першої категорії Знам'янка – Луганськ – Ізварине на ділянці Дніпропетровськ – Донецьк – Луганськ, відкрито рух по Ясинуватській розв'язці, що на підході до м. Донецька. Завершено розбудову міжнародних пунктів пропуску для автомобільного сполучення через державний кордон: «Краковець», «Дякове», «Порубне», «Нові Яриловичі», «Виступовичі», Гонтівка», «Щегині», «Ужгород», «Чоп» (Тиса).

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.



Необхідність стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі зумовлює потребу в розробленні та впровадженні нових механізмів залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури, зокрема державно-приватного партнерства, умовами якого є узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди, незмінність цільового призначення та форми власності державних та комунальних об'єктів, переданих приватному партнеру, справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків, визначення приватного партнера на конкурсних засадах, рівність прав державних та приватних партнерів.

Світовий досвід свідчить, що концесія є сучасним і затребуваним інструментом залучення інвестицій: у Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями. Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих і експлуатованих на умовах концесії. Загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, складає близько 1000 км. Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво і утримання автомобільних доріг, багато швидкісних магістралей вже окупились підчас концесії, передані державі і є безкоштовними.

За моделлю державно-приватного партнерства в Україні реалізовуватимуться національні проекти, спрямовані на залучення інвестицій в Україну та принципово нове сприйняття України в світі: організація і будівництво залізничного пасажирського сполучення м. Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» під назвою «Повітряний експрес», будівництво міської кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва на ділянці Київ – Бориспіль, дороги від Подільського мостового переходу через р. Дніпро з будівництвом транспортної розв'язки.

У реалізації державної інвестиційної політики важливе значення мають фінансово-кредитні механізми стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі, зокрема надання державної підтримки, використання лізингових схем оновлення рухомого складу на транспорті. Для зростання ефективності функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури потрібний комплекс термінових, короткострокових і перспективних заходів, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу відповідно до світових тенденцій у транспортній сфері, забезпечували більш повну реалізацію вимог світової економіки.

З метою розбудови сучасної мережі автомобільних доріг, утримання їх в експлуатаційному стані та зниження рівня аварійності на дорогах доцільним є завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства, підвищення відповідальності регіональних, місцевих органів за стан та перспективний розвиток автомобільних доріг; розбудова сучасної мережі автодоріг, зокрема забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг державного значення та приведення їх стану у відповідність з існуючими нормативними вимогами, розвиток доріг між обласними центрами та промисловими вузлами, а також сільських доріг. Необхідним є створення умов для розвитку ринку автомобільних перевезень на засадах вільної прозорої конкуренції; оновлення автотранспортного парку, нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням європейських вимог щодо їхньої економічності й екологічності; підвищення рівня безпеки перевезень на транспорті та безпеки дорожнього руху, формування системи державного нагляду за безпекою руху, підвищення технічних стандартів і стандартів техніки безпеки до європейського рівня.

Розвиток авіаційного транспорту, що може стати рушійною силою поглиблення міжнародного співробітництва і розвитку бізнесу, а також сприятиме внутрішньому повітряному сполученню і більш широкому використанню туристичного потенціалу країни, має відбуватися на засадах впровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав вантажовласників і пасажирів, шляхом розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та з іншими регіонами світу, розбудови сучасного аеропортового господарства.

Формування ефективної, технологічної та конкурентоспроможної інфраструктури водного транспорту, забезпечення комплексного розвитку морських торговельних портів з урахуванням глобальної ринкової кон'юнктури та переорієнтації вантажопотоків, розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами відбуватиметься шляхом перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти, що здатні забезпечити повний комплекс якісних послуг для споживачів і на рівних конкурувати із провідними портами Росії, Туреччини, Балтії, Румунії; впровадження нової тарифної політики, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів; розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка – море» та круїзних, прогулянкових маршрутів; підвищення безпеки на внутрішніх водних шляхах.

Розвиток залізничного транспорту відбуватиметься шляхом його модернізації, яка сприятиме зменшенню транспортної складової у собівартості продукції промислових підприємств, створенню конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг; розмежування вантажного та пасажирського руху і подальшого збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у напрямках міжнародних транспортних коридорів, що дозволить підвищити транзитний потенціал країни; розмежування господарських функцій і функцій державного управління з метою підвищення ефективності управління залізничним транспортом; оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту, а саме: оновлення рухомого складу та розбудови залізничної інфраструктури; запровадження швидкісного руху; застосування нових інноваційних технологій перевезень і обслуговування клієнтів.

Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, подальша інтеграція національної транспортно-транзитної системи у світову транспортну мережу забезпечуватиметься шляхом прискорення адаптації українського законодавства до міжнародних вимог, спрощення та модернізації процедур під час перетинання товарами та транспортними засобами митного кордону України, впровадження процедури «єдиного вікна» у морських та річкових портах; досягнення сумісності комп'ютеризованої української митної системи транзиту з новою комп'ютеризованою митною системою New Computerised Transit System, що використовуються у Європейському Союзі; розвитку мережі вантажних митних комплексів та логістичних центрів у зоні їхнього тяжіння до крупних транспортних вузлів.

**Висновки та пропозиції.** Випереджальний розвиток транспортної інфраструктури забезпечує її модернізація. Метою реформування транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної транспортної системи, яка б належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала за допомогою економічно обґрунтованого тарифу зниження транспортних витрат у вартості продукції, забезпечила ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Транспортна стратегія України на період до 2020 року*: [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р].
2. *Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування*: [Закон України від 23.02.2012 року №4442-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 49. – ст. 553].
3. *Про морські порти України*: [Закон України від 14.06.2013 року № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 7. – ст. 65].
4. *Повітряний кодекс* // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2011. – № 48 – 49. – ст. 536.
5. *Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами*: [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2011 року № 739-р].
6. *Юхновський І.Р.* Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; За ред. І.Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с. – Бібліогр.: С. 284 – 287.

### REFERENCES

1. *Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku*: skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20 zhovtnia 2010 roku № 2174-r [Transport Strategy of Ukraine 2020 ].
2. *Pro osoblyvosti utvorennia publichnoho aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'nogho korystuvannia*: Zakon Ukrainy vid 23.02.2012 roku №4442-VI : Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2012, № 49, st.553 [About the peculiarities of formation of public joint stock company of railway transport of general use ].
3. *Pro mors'ki porty Ukrainy*: Zakon Ukrainy vid 14.06.2013 roku №4709-VI: Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2013, № 7, st.65 [About the Sea Ports of Ukraine].
4. *Povitrianyi kodeks*. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2011, № 48-49, st.536 [Air Code].
5. *Kontseptsiiia reformuvannia systemy derzhavnogo upravlinnia avtomobil'nyu dorohamy*: skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03 serpnia 2011 roku № 739-r [The concept of roadways public administration reform ].
6. *Yukhnov's'kyi I.R. Transportnyi kompleks Ukrainy. Zaliznychnyi transport: problemy ta perspektyvy* [The transport complex of Ukraine. Railway transport: Problems and Prospects] / I.R. Yukhnov's'kyi, G.B. Lebeda, T. I. Popova; Za red. I. R. Yukhnov's'koho. – K.: FADA, LTD, 2006. – 288 p. – Bibliogr.: P. 284 – 287.