

УДК 656:354

Наталя Федяй

(молодший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури України ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»)

ОСНОВНІ НЕДОЛІКИ ДІЮЧОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ ДО 2020 р.¹

Проаналізовано стратегічний документ «Транспортна Стратегія України на період до 2020 року» (далі – Транспортна стратегія) та визначено низку недоліків, для подолання яких надано методичні рекомендації щодо структури та змістовного наповнення зазначеної стратегії. Особливу увагу приділено пролонгації Транспортної стратегії до 2040 року та розробці нової структури стратегічного документа. Було виокремлено недоліки стратегічного та методичного характеру. До першої групи недоліків автором було включено: недосконалість системи стратегічних документів, які регулюють розвиток транспортної інфраструктури України, відсутність узгодженості щодо термінологічної складової прийняття стратегічних документів, відсутність деяких стратегій розвитку галузей транспортної інфраструктури, проблеми фінансування, а також проблеми, пов'язані з цільовими програмами розвитку. До другої групи недоліків було віднесено проблеми, пов'язані із структурним наповненням зазначеної стратегії. Слід відмітити загальну невідповідність затвердженого стратегічного документа – Транспортної стратегії України – загальноприйнятим положенням формування стратегічних документів (відсутність ґрунтовної аналітичної частини, відсутність прогнозу та індикаторів, за якими проводиться моніторинг виконання поставлених цілей та задач, та інші недоліки).

Ключові слова: транспортна стратегія, стратегічне управління транспортним комплексом, стратегічний документ.

© Федяй Н. О., 2014

¹ Дана науково-аналітична записка підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Розвиток інфраструктурних секторів як фактор реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України», державний реєстраційний номер 0113U003954

Наталья Федяй

(младший научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры Украины ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»)

ОСНОВНЫЕ НЕДОСТАТКИ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ УКРАИНЫ ДО 2020 Г.

Проанализировано стратегический документ «Транспортная стратегия Украины на период до 2020 года» (далее – Транспортная стратегия) и определен ряд недостатков, для преодоления которых предоставлены методические рекомендации относительно структуры и содержательного наполнения указанной стратегии. Особое внимание уделено пролонгации Транспортной стратегии до 2040 года и разработке новой структуры стратегического документа. Было выделено недостатки стратегического и методического характера. К первой группе недостатков автором было включено: несовершенство системы стратегических документов, регулирующих развитие транспортной инфраструктуры Украины, отсутствие согласованности по терминологической составляющей принятия стратегических документов, отсутствие некоторых стратегий развития отраслей транспортной инфраструктуры, проблемы финансирования, а также проблемы, связанные с целевыми программами развития. Ко второй группе недостатков были отнесены проблемы, связанные со структурным наполнением указанной стратегии. Следует отметить общее несоответствие утвержденного стратегического документа – Транспортной стратегии Украины – общепринятым положениям формирования стратегических документов (отсутствие основательной аналитической части, отсутствие прогноза и индикаторов, по которым проводится мониторинг выполнения поставленных целей и задач, и другие недостатки).

Ключевые слова: транспортная стратегия, стратегическое управление транспортным комплексом, стратегический документ.

Natalia Fediai

(Junior Research Officer at the State Agency of the Economics and Forecasting Institute under the National Academy of Science of Ukraine)

MAJOR SHORTCOMINGS OF APPLICABLE UKRAINE'S 2020 TRANSPORT STRATEGY

The article considers Policy Paper on Transport Strategy of Ukraine up to 2020 (hereinafter referred to as the Transport Strategy) and indicates a range of shortcomings, with the view of overcoming those shortcomings, a range of technical guidelines on layout and subject matter of the above Transport Strategy is provided. Special attention is paid to prolonging the Transport Strategy up to 2040 and designing new structure of the strategic document. Shortcomings in strategy and technology have been

spotted. The author has included into the first group of shortcomings as follows: incomplete system of strategic documents regulating the development of transport infrastructure in Ukraine, lack of agreement as regards terminological issues of adopting strategic documents, lack of certain strategies for the development of transport infrastructure industries, financial issues, as well as issues related to the target development programs.

The second group of shortcomings includes issues related to contents as attributed across layout of the above strategy. It is worth mentioning that the approved policy instrument – Ukraine’s Transport Strategy – in general, does not comply with common provisions on strategic documents development (lack of fundamental analytical part; forecast and benchmarks missing, which could be used to monitor the fulfillment of design target and tasks, and other shortcomings).

Keywords: transport policy, strategic management of transportation industry, strategic document.

Постановка проблеми. Сьогодні в умовах політичної та економічної кризи в Україні вкрай необхідне ефективне та злагоджене державне стратегічне управління та планування, в тому числі й управління розвитком транспортної інфраструктури. Це обумовлюється прагненням України активніше інтегруватись у світові економічні та суспільні процеси. Наразі в Україні процес державного стратегічного управління розвитком транспортної інфраструктури здійснюється за допомогою такого інструмента, як Транспортна стратегія [1], основні недоліки якої розглянуто нижче.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У процесі дослідження автор звертався до наукових розробок зазначеної проблематики, серед яких можна виділити два основні напрямки. Перший – висвітлює еволюцію сучасних дослідження державного стратегічного управління та планування, автор звертався до наукових розробок З.Є. Шершньової, О.Л. Євмешкіної, Ю.М. Гусева, О. А. Біловодської, Л.В. Хашієвої та інших. Другий – окреслює проблеми, недоліки та надання рекомендації щодо ефективного впровадження стратегій розвитку галузей транспорту, транспортних підприємств та транспортної інфраструктури. Серед авторів виділимо наступних: О.І. Никифорок, В.М. Карпов, Г.Д. Ейтутис, І.П. Садловська, В.Ю. Степанов, Н.В. Кирилова, Н.І. Богомолова, О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова, С.Б. Дульфан, Є.Д. Федорчук та інші вчені. Проте системного аналізу діючої транспортної стратегії України дотепер не проводилося, що і обумовило мету даного дослідження.

Мета статті. Виділення ряду недоліків стратегічного та методичного характеру діючої транспортної стратегії України, та надання відповідних рекомендації щодо їх усунення, що дозволить розробити структуру документу «Транспортна стратегія України на період до 2040 року».

Виклад основного матеріалу дослідження. У 2013 році діяльність транспортного комплексу та зв'язку в структурі ВДВ займала 9,3% [2], обсяг освоєних капітальних інвестицій в діяльність транспорту та складського господарства 6,5% від загального обсягу [3], а обсяг реалізованих послуг складав 36,69% від загального обсягу [4]. Зазначимо також, що у 2013 році кількість зайнятих у цій сфері становила 1221,2 тис осіб [5], що відповідає 6,0% від загальної кількості зайнятих.

Розвиток транспортного комплексу має стратегічне значення для України. Він відіграє ключову роль у розвитку будь якого сучасного суспільства, як засіб досягнення економічного і соціального розвитку та підвищення конкурентоспроможності держави, регіонів та міст. Слід зазначити, що нормативно-правова база управління розвитком транспортної інфраструктури України на сьогоднішній день є досить

чималою (включає близько 70 нормативно-правових актів) та охоплює всі сфери розвитку транспортної інфраструктури.

Як вже зазначалось, засади розвитку транспортної інфраструктури України задекларовані у Транспортній стратегії, яка визначила основні напрями, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної галузі України, для забезпечення підвищення ефективності управління, покращення якості транспортних послуг та енергозбереження. Необхідно відзначити, що не дивлячись на певні недоліки існуючої Транспортної стратегії України, цей стратегічний документ активно підтримується з боку Європейського Союзу шляхом укладення двосторонніх програм та участі в двосторонніх проектах між Європейською комісією з одного боку, та Міністерством інфраструктури України з іншого боку, спрямованих на посилення потенціалу Міністерства інфраструктури у вирішенні широкого кола питань транспортного сектора [6], а саме:

1. Підтримка реалізації Транспортної стратегії України (Supporting implementation of the Transport Strategy of Ukraine) Внесок ЄС: €3,5 млн (100% від загальної кількості). Тривалість: з 04/2012 до 10/2017. У рамках цього проекту технічної допомоги Міністерство інфраструктури України буде підтримуватися в реалізації національної транспортної стратегії і подальшого узгодження з ЄС та міжнародними нормами та стандартами.

2. Підтримка реалізації Транспортної стратегії України (Supporting implementation of the Transport Strategy of Ukraine) Внесок ЄС: €65,0 млн (100% від загальної кількості). Тривалість: з 12/2010 до 12/2014. Ця програма підтримки політики в транспортному секторі була зосереджена на п'яти ключових сферах співробітництва, пов'язаних з інституційними реформами, безпекою, розвитком інфраструктури, руху транспортних потоків і зміцнення адміністративного потенціалу. Транші бюджетної підтримки були передані до державного бюджету України в період 2011-2014 років.

Саме тому необхідний дієвий довгостроковий документ стратегічного характеру, що задекларує поетапний план розвитку транспортного комплексу України. Проаналізувавши чинну Транспортну стратегію щодо її відповідності вимогам стратегічного планування та результативності дії, нами було виявлено низку стратегічних і методичних недоліків та запропоновано методичні підходи до розробки та удосконалення Транспортної стратегії на основі порівняльного аналізу Транспортної Стратегії та державних Стратегій розвитку транспорту Іспанії [7, 8], Болгарії [9], Чорногорії [10], Російської Федерації [11], Шотландії [12], Канади [13] та Стратегій розвитку муніципального транспорту Австралії [14] і міста Уїлтшир [15].

Напрями модернізації стратегічного управління транспортною інфраструктурою України надамо у вигляді рекомендації до виділених нами недоліків та проблем стратегічного та методичного характеру щодо удосконалення Транспортної стратегії України, а саме:

Серед **недоліків стратегічного характеру** було виділено наступні:

1. Відсутня узгоджена система документів стратегічного характеру щодо розвитку транспортного комплексу. Аналіз стратегічних документів управління розвитком транспортної інфраструктури на державному та регіональному рівнях показав, що не дивлячись на важливість питань, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури, на сьогодні існує цілий ряд проблем та недоліків які потребують вирішення та удосконалення, а саме: доопрацювання Транспортної стратегії України та визначення вкрай необхідних цільових програм, як на державному, так і на регіональному рівнях. На нашу думку, необхідно запровадити узгоджену систему документів, на зразок представленої на рис. 1.

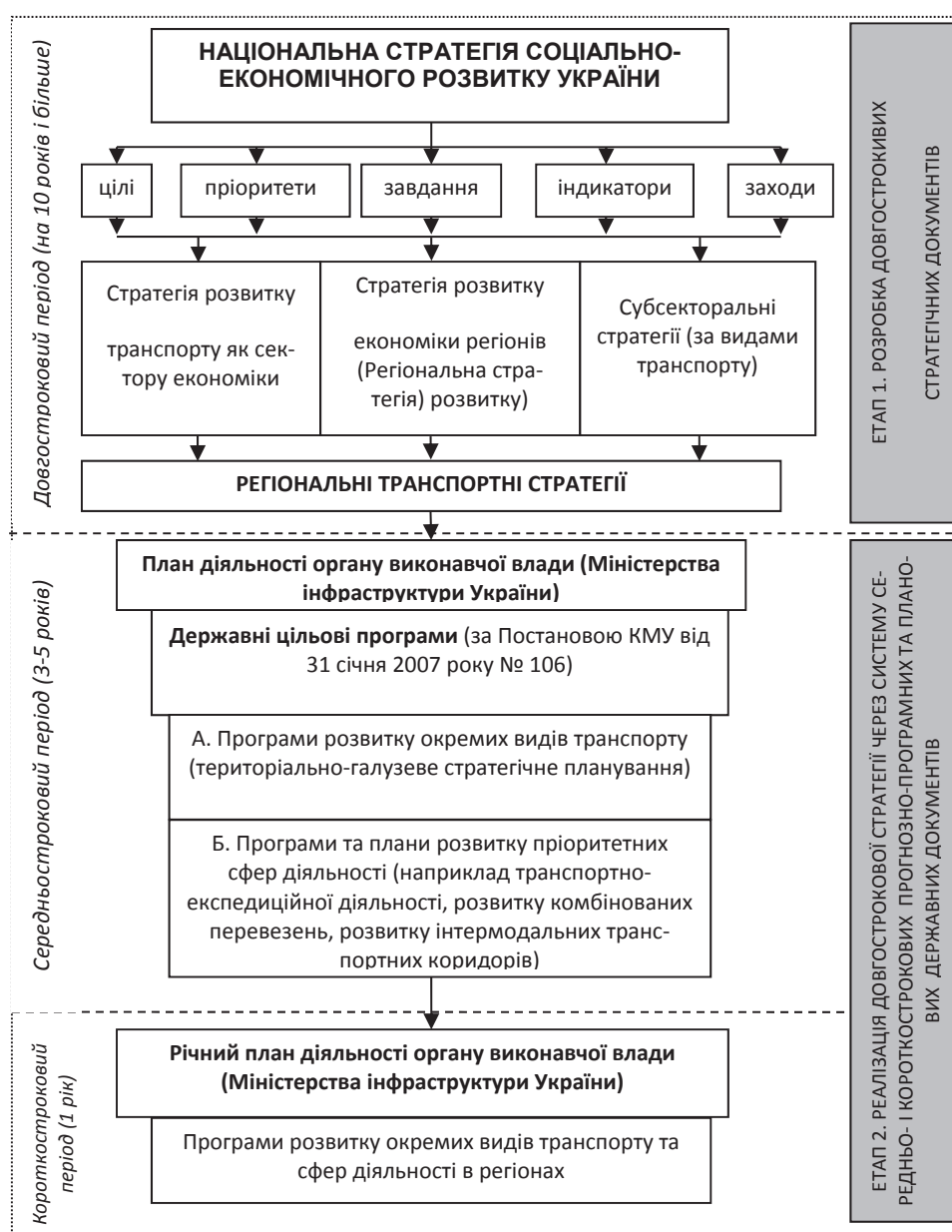


Рис. 1. Система документів стратегічного розвитку транспорту України довгострокового, середньострокового та короткострокового характеру
Джерело: складено за [16].

2. Наразі відсутнє середньострокове та короткострокове планування, яке не передбачене законодавством, що унеможливило реалізацію Транспортної стратегії. Необхідно внести зміни до відповідних законодавчих актів та щорічно розробляти середньострокові та короткострокові програми реалізації Транспортної стратегії.

3. Простежується неузгодженість Транспортної та субсекторальних стратегій в наступних частинах:

- а) короткий термін, на який розроблена діюча Транспортна стратегія України.

Такий потужний сектор економіки, як транспортний комплекс наразі має найвищі показники зносу основних фондів та потребує значної модернізації інфраструктури, що вимагає значних ресурсних затрат, а саме: фінансових, наукових, часових. У зв'язку з цим, в сучасних економічних і політичних реаліях України період у 10 років, на які було розроблено діючу Транспортну стратегію, видається досить коротким для реалізації визначених в ній цілей. Необхідне оновлення та пролонгація дії Транспортної стратегії до 2040 року.

б) відсутність розроблених субсекторальних стратегій за всіма видами транспорту. Наразі прийнято лише Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [17], Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року [18]. Окрім цього, департаментом державної політики Міністерства інфраструктури України, задекларовано наміри про розробку Стратегії розвитку морського та річкового транспорту та інфраструктури [19], якою б було сформовано тарифну політику на водному транспорті, а також Стратегії розвитку дорожнього господарства України [19] метою якої має стати підвищення безпеки руху та якості доріг. Варто розробити та затвердити всі необхідні субсекторальні транспортні стратегії.

в) неузгодженість термінів дії стратегічних документів розвитку транспортного комплексу України. Одним з елементів узгодженості системи стратегічних документів є узгодженість термінів їх дії, а також, відповідно, стратегічних цілей та задач, що відповідає світовій практиці укладання стратегічних документів розвитку транспортної інфраструктури на довгострокову перспективу. Транспортна стратегія України розроблена до 2020 року, тоді як деякі субсекторальні стратегії, наприклад Стратегія розвитку морських портів України розроблена до 2038 року. Рекомендуємо узгодити терміни укладання та прийняття Транспортної стратегії з термінами укладання та прийняття секторальних стратегій розвитку.

4. Сьогодні в Україні, і не лише у транспортному комплексі, відсутнє середньострокове бюджетне планування. На сьогодні існує проблема припинення фінансування або недофінансування переважної більшості державних та регіональних цільових програм, а також різноманітних проєктів, в тому числі і пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури. Така ситуація склалась у зв'язку з відсутністю середньострокового бюджетного планування. Саме тому, рекомендуємо розробляти середньострокові (на 3 роки) плани фінансування Транспортної та субсекторальних стратегій розвитку.

5. Регіональні програми розвитку дорожнього господарства затверджені не в усіх областях. Згідно з поставленими в Стратегії цілями та відповідними їм задачами повинні розроблятися державні та регіональні цільові програми.

Проте з 2003 по 2014 рік в Україні було укладено всього десять державних цільових програм (далі – ДЦП) розвитку видів транспорту, з яких чинними на сьогоднішній день залишаються п'ять. В переважній більшості областей кількість регіональних цільових програм коливається в межах від 1 до 4, що не відображає тих задач, які декларуються Транспортною стратегією України.

На жаль, такі цільові програми розвитку транспортної інфраструктури в загальній кількості цільових програм займають досить низьку частку або зовсім відсутні. Необхідно поступово розробляти державні та регіональні цільові програми за видами транспорту.

Перелік виділених нами недоліків методичного характеру наведено нижче:

1. Відсутня аналітична частина в структурі документу. Кожен стратегічний документ повинен базуватися на сучасному стані об'єкта, регулювання розвитку якого буде здійснювати. Транспортний комплекс не виняток. Транспортна стратегія України повинна ґрунтуватися на загальному аналізі показників розвитку транспо-

рту в цілому та за видами транспорту, а також на якісному аналізі політико-економічних рішень стосовно реформування та розвитку транспортного комплексу за певний період часу. В результаті такого аналізу є можливість виявити основні та побічні проблеми розвитку транспортного комплексу та його секторів, на основі чого можна сформулювати пріоритети розвитку в межах стратегічних цілей. Рекомендуємо проводити аналіз розвитку транспортного комплексу за останні 10 років, що дасть змогу побачити локальні тенденції та проблеми розвитку.

2. Відсутній стратегічний аналіз секторів транспортного комплексу України (SWOT- та PEST-аналіз). На нашу думку, обов'язковим є проведення стратегічного аналізу – SWOT² та PEST (аналіз зовнішнього середовища)³.

Результатом проведення стратегічного аналізу повинно стати визначення конкретних стратегічних альтернатив, на основі яких розробляються короткострокові програми розвитку галузей/секторів транспортного комплексу.

На нашу думку, необхідно загальний аналіз сучасного стану розвитку транспортного комплексу доповнити стратегічним аналізом розвитку його структурних секторів, з використанням методів SWOT та PEST.

3. Відсутній прогноз показників розвитку видів транспорту. Прогноз показників розвитку транспортного комплексу в цілому та окремих його секторів є невід'ємною частиною стратегічного довгострокового документу. В такому прогнозі визначаються основні економічні, соціальні та екологічні показники розвитку транспорту, а також закладаються необхідні фінансові показники видатків з державного та місцевих бюджетів на розвиток транспортного комплексу та окремих його секторів. Рекомендуємо розробляти сценарні прогнози (базовий та оптимістичний) розвитку транспортного комплексу та його секторів.

4. Недостатньо розкрито цілі розвитку транспортного комплексу в цілому. Стратегічні цілі⁴ повинні бути виражені якомога точніше, так як являють собою акумульований результат діяльності уряду протягом 10 років.

У переважній більшості наукових шкіл, що розглядають підходи до стратегічного управління збігаються погляди на кількість цілей в Стратегії – не більше п'яти (наприклад, кількість стратегічних цілей в Стратегіях: Австралії – 5, Іспанії – 4, Чорногорії – 6, РФ – 6, Болгарії – 3), тоді як в Транспортній стратегії України таких цілей – 8⁵.

² SWOT-аналіз – один з видів суб'єктивного якісного аналізу стратегічного характеру, який використовується в процесі планування з метою виявлення потенціалу, можливостей зовнішнього середовища, та допомагає приймати рішення стосовно пріоритетності дій для досягнення поставлених загальних стратегічних цілей.

³ В процесі класифікації зовнішніх факторів впливу (політичних, економічних, соціальних, технологічних) на розвиток кожної окремої галузі транспортного комплексу необхідно встановити причинно-наслідкові зв'язки між ними, що дасть змогу спрогнозувати можливі тенденції розвитку, наприклад, зміни в інвестиційному кліматі, інноваційні тенденції та інш.

⁴ Стратегічна ціль – це бачення кінцевого результату внаслідок комплексу дій направлених на розвиток транспортного комплексу в результаті виконання Стратегії.

⁵ Стратегічні цілі задекларовані в розділі «Основні напрями реалізації Стратегії».

ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД до 2040 року



Рис. 2. Структурна схема стратегічних цілей

Джерело: складено Федяй Н. О.

Кожна стратегічна ціль повинна мати: пріоритети розвитку; короткострокові поетапні задачі поставлені в рамках виконання пріоритетів розвитку; індикатори розвитку до кожної задачі – прогностичні показники вимірювання виконання задач; очікувані результати (рис. 2). Необхідно скоротити та уточнити задекларовані в Транспортній стратегії цілі (не більше 5) та узгодити їх з цілями Державної стратегії соціально-економічного розвитку.

5. Недостатньо розкриті очікувані результати. На основі проведеного аналізу сучасного стану транспортного комплексу та стратегічних аналізів необхідно згрупувати очікувані результати та визначити індикатори їх досягнення. Цей елемент Транспортної стратегії тісно пов'язаний з моніторингом її виконання. Пропонуємо очікувані результати прописувати до кожної цілі окремо на основі поставлених задач та з виділенням відповідних індикаторів.

6. Відсутні індикатори вимірювання реалізації задач поставлених в Транспортній стратегії. Об'єктивною основою для моніторингу та соціально-економічної оцінки повинна бути система або групи показників, які будуть індикаторами⁶ досягнення поставлених у Транспортній стратегії цілей як загальних, так і проміжних. Рекомендується обирати невелику кількість показників як основних, так і специфічних. Основні рекомендації при виборі індикаторів наступні:

- доступні статистичні показники;
- адекватні показники для аналізу та прогнозу розвитку секторів транспорту, які будуть відображати стан сектора;
- вимірні показники, що легко розраховуються.

Наявність визначених індикаторів дає можливість чітко оцінити дієвість поставлених задач та механізмів їх реалізації, а також дає перспективу для оперативного реагування на малоефективні механізми. Обов'язковою умовою є те, що система показників – індикаторів розвитку повинна обиратися групою вузькопрофільних

⁶ Зазначимо, що такий елемент як індикатори розвитку, базується на розробленому прогнозі та є обов'язковим елементом на базі якого буде здійснюватися моніторинг виконання задач поставлених в Транспортній стратегії.

спеціалістів для формування більш адекватного їх переліку. Необхідно розробити систему індикаторів досягнення цілей поставлених у Транспортній стратегії.

7. Відсутній блок, що встановлює строки та етапи реалізації Транспортної стратегії. В Транспортній стратегії доцільно виокремлювати декілька етапів, враховуючи складність поставлених цілей та задач. При цьому для кожного етапу виділяють відповідні напрями.

З методичної точки зору перший етап можна охарактеризувати як підготовчий. На цьому етапі основними задачами є прийняття рішень щодо приведення нормативно-правового забезпечення до відповідного рівня, проведення аналітичних досліджень секторів транспортного комплексу, визначення основних структурних проблем та інші підготовчі дослідження.

На другому етапі приймаються концентровані рішення щодо основних структурних зрушень у транспортному комплексі, залучення зовнішніх та внутрішніх інвестицій в комплексні й локальні проекти та ін.

Третій етап можна охарактеризувати як стабілізаційний, або закріплюючий для розвитку транспортного комплексу в цілому та окремих його секторів. На цьому етапі проводяться заходи, що посилюють ефекти попереднього періоду, направлені на підвищення конкурентоспроможності секторів транспортного комплексу та посилення соціального ефекту від їх проведення.

Наявність встановлених строків надає можливість вчасно реагувати на малоефективні механізми реалізації Транспортної стратегії, замінюючи їх більш дієвими. Необхідно, на нашу думку, встановити строки та етапи реалізації Транспортної стратегії.

8. Відсутній блок моніторингу виконання задекларованих в Транспортній стратегії цілей. Моніторинг є невід'ємною частиною будь-якого стратегічного документу основним завданням якого є збір, узагальнення та аналіз показників розвитку транспортного комплексу та секторів транспорту після прийняття Транспортної стратегії, а також визначення ефективності реалізації Транспортної стратегії на проміжних етапах.

Практика стратегічного планування в Україні доводить, що закладені в прогнозних розрахунках показники не завжди відповідають наявним за багатьма причинами, переважно зовнішніми. У зв'язку з цим, рекомендуємо впроваджувати та використовувати аналіз розривів із використанням методу GAP-аналізу, завдяки якому можна привести наявні показники у відповідність із індикаторами, закладеними в процесі розробки Транспортної стратегії. Зазвичай GAP-аналіз використовують в тих випадках, коли поточні показники розвитку мають деякі розбіжності з запланованими в негативну сторону. Пропонуємо розробити систему моніторингу виконання стратегічних цілей і задач та впровадити аналіз розривів із використанням методу GAP-аналізу.

9. В структурі документа відсутній блок «Механізми реалізації Транспортної стратегії». Для досягнення визначених стратегічних цілей розвитку транспортного комплексу та його секторів необхідно створити умови для ефективного вирішення існуючих проблем за допомогою програмно-цільового методу. Безпосередніми виконавцями поставлених у Транспортній стратегії задач будуть профільні органи виконавчої влади на державному та місцевому рівнях. Їх діяльність буде направлена на створення відповідних умов для реалізації цілей, задач та пріоритетів поставлених у Транспортній стратегії. Рекомендуємо сформулювати у Стратегії систему відповідних механізмів її реалізації, таких як: правовий, економічний, інституційний, організаційний та інформаційний, кожен з яких повинен мати набір інструментів та методів реалізації досягнення поставлених цілей.

Висновки і пропозиції. Враховуючи рекомендації, представлені нами вище, пропонуємо пролонгацію діючої стратегії «Транспортна стратегія України на період до 2040 року», а також суттєві внесення змін до тексту та структури самого документа [20].

ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Транспортної Стратегії України на період до 2020 року : офіц.. текст : за станом на 15 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р.– Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
2. Валовий внутрішній продукт України за 2013 рік : офіц.. текст : [Електронний ресурс] // Експрес-випуск № 65/0/02.4вн-14, від 11.03.2014 р. Державної служби статистики України. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
3. Капітальні інвестиції в Україні за січень-грудень 2013 року : офіц.. текст : [Електронний ресурс] // Експрес-випуск № 107/0/03.4вн-14, від 24.02.2014 Державної служби статистики України. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
4. Діяльність підприємств сфери нефінансових послуг у 2013 році : офіц.. текст : [Електронний ресурс] // Експрес-випуск № 156/0/05.1вн-14, від 25.04.2014 р. Державної служби статистики України. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
6. Перелік проектів співробітництва між Європейським Союзом та Україною : офіц. Сайт Європейського союзу. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eeas.europa.eu/>
7. Strategic infrastructures and transport plan 2005 – 2020 [Elektronic resource] : Web-site / Ministerio de Fomento de España. – 2004. Access mode : URL : <http://www.fomento.gob.es>. – Date of access: 15 February 2015.
8. Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) [Elektronic resource] : Web-site / Ministerio de Fomento de España. – Noviembre 2013. Access mode : URL : <http://www.fomento.gob.es>. – Date of access: 15 February 2015.
9. Стратегія за розвиток на транспортната система на республіка Бґґарія до 2020 г. [Elektronic resource] : Web-site / Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на республіка Бґґарія. – Март 2010. Access mode : URL : <http://www.mtitc.government.bg>. – Date of access: 15 February 2015.
10. Transport development strategy of Montenegro. [Elektronic resource] : Web-site / Ministry of Transport and Maritime Affairs. Access mode : URL : <http://www.msp.gov.me>. – Date of access: 15 February 2015.
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : [Електронний ресурс] : Офіційний сайт / Министерство транспорта Российской Федерации. – 2013. Режим доступу: <http://www.mintrans.ru>. Дата доступу: 15 лютого 2015 р.
12. Scotland's National Transport Strategy [Elektronic resource] : Web-site / Transport Scotland. – December 2006. Access mode : URL : <http://www.transportscotland.gov.uk>. – Date of access: 15 February 2015.
13. Moving the Canadian Economy Four Pillars For A National Transportation Strategy [Elektronic resource] : Web-site / Canadian Chamber of Commerce. Access mode : URL : www.chamber.ca. – Date of access: 15 February 2015.
14. Urban Transport Strategy. [Elektronic resource] : Web-site / Infrastructure Australia. – December 2013. Access mode : URL : <http://www.infrastructureaustralia.gov.au>. – Date of access: 15 February 2015.
15. Wiltshire Local Transport Plan 2011-2026. Public Transport Strategy [Elektronic resource] : Web-site / Department of Neighbourhood and Planning, Wiltshire Council. – March 2011. Access mode : URL : www.wiltshire.gov.uk. – Date of access: 15 February 2015.
16. Никифорок О.І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації / О.І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 3. – С. 83–91.
17. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року : офіц. текст : за станом на 15 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України № 1555-р від 16.12.2009 р.– Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p>.
18. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : офіц.. текст : за станом на 15 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України № 548-р від 11.07.2013 р. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>.

19. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.

20. Щодо необхідності перегляду транспортної стратегії України до 2020 року: методичний аспект // Науково-аналітична доповідна записка. – КДУ: Інститут економіки та прогнозування, січень 2015 р.

REFERENCES

1. Pro skhvalennia Transportnoi Stratehii Ukrainy na period do 2020 roku : ofits.. tekst : za stanom na 15 liutoho 2015 r. [On approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period 2020] // *Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy № 2174-r vid 20.10.2010 r.* – Rezhym dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-r>

2. Valovy vnutrishnii produkt Ukrainy za 2013 rik : ofits.. tekst : [Gross domestic product by 2013 Ukraine] // *Ekspres-vypusk № 65/0/02.4vn-14, vid 11.03.2014 r. Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy.* – Rezhym dostupu: www.ukrstat.gov.ua

3. Kapitalni investytsii v Ukraini za sichen-hruden 2013 roku : ofits.. tekst : [Capital investment in Ukraine in January-December 2013] // *Ekspres-vypusk № 107/0/03.4vn-14, vid 24.02.2014 Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy.* – Rezhym dostupu: www.ukrstat.gov.ua

4. Diialnist pidpriemstv sfery nefinansovykh posluh u 2013 rotsi : ofits.. tekst : [The activities of enterprises in the non-financial services in 2013] // *Ekspres-vypusk № 156/0/05.1vn-14, vid 25.04.2014 r. Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy.* – Rezhym dostupu: www.ukrstat.gov.ua.

5. *Ofitsiinyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy* [The official website of the State Statistics Service of Ukraine] – Rezhym dostupu: www.ukrstat.gov.ua

6. *Perelik proektiv spivrobitnytstva mizh Yevropeiskym Soiuzom ta Ukrainoiu : ofits. Sait Yevropiskoho soiuzu.* [The list of projects of cooperation between the EU and Ukraine] – Rezhym dostupu: <http://eeas.europa.eu/>

7. *Strategic infrastructures and transport plan 2005 – 2020.* Ministerio de Fomento de España. 2004. Available at: URL : <http://www.fomento.gob.es>. (Accessed 15 February 2015).

8. *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024).* Ministerio de Fomento de España. 2012. Available at: URL : <http://www.fomento.gob.es>. (Accessed 15 February 2015).

9. *Стратегия за развитие на транспортната система на република България до 2020 г.* Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на република България, 2010. Available at: URL : <http://www.mtitc.government.bg>. (Accessed 15 February 2015).

10. *Transport development strategy of Montenegro.* Ministry of Transport and Maritime Affairs. Available at: URL : <http://www.msp.gov.me>. (Accessed 15 February 2015).

11. *Transportnaia stratehiia Rossyiskoi Federatsyy na peryod do 2030 hoda.* : [Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030.] : Ofitsiinyi sait / Mynysterstvo transporta Rossyiskoi Federatsyy. – 2013. Rezhym dostupu: <http://www.mintrans.ru>. Data dostupu: 15 liutoho 2015 r.

12. *Scotland's National Transport Strategy.* Transport Scotland, December 2006. Available at: URL : <http://www.transportscotland.gov.uk>. (Accessed 15 February 2015).

13. *Moving the Canadian Economy Four Pillars For A National Transportation Strategy.* Canadian Chamber of Commerce. Available at: URL : www.chamber.ca. (Accessed 15 February 2015).

14. *Urban Transport Strategy.* Infrastructure Australia, December 2013. Available at: URL : <http://www.infrastructureaustralia.gov.au>. (Accessed 15 February 2015).

15. *Wiltshire Local Transport Plan 2011-2026.* Public Transport Strategy. Department of Neighbourhood and Planning, Wiltshire Council, March 2011. Available at: URL : www.wiltshire.gov.uk. (Accessed 15 February 2015).

16. *Nykyforuk O.* Derzhana strategiia modernizatsii ta rozvitky transportnoi infrastruktury: prinzipi rozrobky i realizatsyi. [State strategy of modernization and development of transport infrastructure: principles for the development and implementation] Formuvannya rinkovih vidnosin v Ukraini [Formation of Market Relations in Ukraine] 2012, issue 3, pp. 83–91.

17. *Pro skhvalennia Strategii rozvitku Zaliznicovo Transport period to 2020 rock* [On approval of Railway Transport Strategy for the period 2020]. Cabinet of Ministers of Ukraine № 1555-p from 16.12.2009. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p>.

18. *Pro zatverdzhennia Strategii rozvitku morskikh portiv Ukraine on period to 2038 rock* [On approval of the Strategy of development of sea ports of Ukraine till 2038]. Cabinet of Ministers of Ukraine № 548-p from 11.07.2013. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>.

19. *Ofitsiinyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy* [The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine] – Rezhym dostupu: <http://www.mtu.gov.ua>.

20. *Schodo neobhidnosti pereglyadu transportnoi strategii Ukraine until 2020 roku: methodical aspect* [As for the need to revise the Transport Strategy of Ukraine 2020: methodological aspects]. Research and analytical memorandum – K. SI Institute of Economics and Forecasting, January 2015.