

# МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

УДК 351:330.332



## ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ



**Н. А. Малиш,**

*доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри управління національним господарством та економічної політики, Національна академія державного управління при Президентіві України*

**Н. М. Бондар,**

*доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний транспортний університет*

У статті розглянуто особливості формування транспортної інфраструктури, визначено сутність та вплив на розвиток країни. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має забезпечувати своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяти інтеграції економіки України в європейську та світову економічні системи. Однак існуючий незадовільний стан рухомого складу різних видів транспорту в Україні зумовлює низький рівень використання потенціалу України як транзитної держави та, відповідно, знижує конкурентоспроможність економіки країни.

Досліджено проблеми транспортної галузі регіону та шляхи їх вирішення з врахуванням потреб туристичної сфери. Визначено зв'язок між пасажиропотоками в різних галузях та туристами й екскурсантами в Україні впродовж 2000–2014 рр.

Україні належить реформувати транспортну систему та гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу, щоб повністю використати транзитний потенціал та вигідне географічне положення країни.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, угода про асоціацію, туристична галузь, транзитний потенціал, коефіцієнти кореляції.

**Malysh Nataliia,**

*Ph.D in Public Administration, Professor, Professor of the National Economy Management and Economic Policy Department, National Academy for Public Administration under the President of Ukraine*

**Bondar Nataliia,**

*Ph.D in Economics Science, Professor of Management Department, National Transport University*

### ECONOMIC ANALYSIS OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The features of transport infrastructure formation are determined; nature and impact on country development are also outlined. Transport as infrastructure industry must provide timely and effective freight and passenger transportation, intensifying the integration of Ukraine into the European and world economy systems. However, unsatisfying state of existing different transport modes rolling stock in Ukraine causes a low level of Ukraine potential to be a transit country and, consequently reduces the competitiveness of the economy.

The problems of the transport sector in the region and the ways of their solution considering tourism sector demands are investigated.

The connection between passenger's traffics in the different sectors and tourists in Ukraine during 2000–2014 is analysed. Ukraine is supposed to reform the transport system and harmonize transport legislation with the EU law system to make full use of transit potential and favorable geographical location of the country.

**Key words:** transport infrastructure, the Association Agreement, tourism, transit potential, correlation coefficients.

**Н. А. Мальш,**

*доктор наук государственного управления, профессор, профессор кафедры управления национальным хозяйством и экономической политики, Национальная академия государственного управления при Президенте Украины*

**Н. Н. Бондарь,**

*доктор экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Национальный транспортный университет*

© Малиш Н. А., Бондар Н. М., 2016

## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

В статье рассматриваются особенности формирования транспортной инфраструктуры, определяется сущность и влияние на развитие страны. Транспорт, как инфраструктурная отрасль, должна обеспечивать своевременные и эффективные грузовые и пассажирские перевозки, содействовать интеграции экономики Украины в европейскую и мировую экономические системы. Но существующее неудовлетворительное состояние движимого состава разных видов транспорта в Украине обуславливает низкий уровень использования потенциала Украины как транзитного государства и, соответственно, снижает конкурентоспособность экономики страны.

Обращено внимание на проблемы транспортной отрасли региона и пути их решения с учетом потребностей туристической сферы. Определена взаимосвязь между пассажиропотоками в различных отраслях и туристами в Украине в течение 2000–2014 гг.

Украине нужно реформировать транспортную систему и гармонизировать транспортное законодательство с соответствующим законодательством Европейского Союза, чтобы полностью использовать транзитный потенциал и выгодное географическое положение страны.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, договор про ассоциацию, туристическая отрасль, транзитный потенциал, коэффициенты корреляции.

**Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.** У рамках співпраці України з Європейським Союзом і реалізації Угоди про зону вільної торгівлі 16 січня 2016 р. було відправлено перший експериментальний вантажний потяг із м. Іллічівськ Одеської області, який прибув до Китаю на 16 добу. До “Шовкового шляху” приєднана Україна, Грузія, Азербайджан, Казахстан, Китай та країни – члени Європейського Союзу. Зокрема, на початку лютого 2016 р. підписано попередній меморандум із литовськими партнерами щодо об'єднання нового “Шовкового шляху” та залучення вантажного потягу “Вікінг” (Іллічівськ – Мінськ – Клайпеда) до проекту “нового Шовкового шляху” до Китаю в обхід Росії (Україна – Грузія – Азербайджан – Казахстан – Китай) [1].

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має забезпечувати своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяти інтеграції економіки України в європейську та світову економічні системи. Однак існуючий незадовільний стан рухомого складу різних видів транспорту в Україні зумовлює низький рівень використання потенціалу України як транзитної держави та, відповідно, знижує конкурентоспроможність економіки країни.

Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного, водного, повітряного та трубопровідного видами транспорту, однак суттєво відстає у розвитку від Європейської системи.

В Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (Глава 7. Транспорт) зазначено, що Сторони: розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; до-

кладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін [2].

Співробітництво України та Європейського Союзу включає обмін інформацією і спільну діяльність: на регіональному рівні, урахувавши та впроваджуючи прогрес, досягнутий у рамках різних регіональних транспортних домовленостей, зокрема Транспортної панелі Східного партнерства, транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія, Бакинського процесу та інших транспортних ініціатив.

Співробітництво охоплює такі сфери [2]:

- розвиток сталої національної транспортної політики;

- розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальності, урахувавши терміни й основні етапи імplementації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею, та удосконалення інфраструктурної політики;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод;

- науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку і вдосконалення технологій у галузі транспорту;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій у процесі управління і використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

**Аналіз останніх публікацій за проблематикою та визначення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Проблеми розвитку транспортної сфери України та використання

транспортної інфраструктури в туристичній сфері досліджені в працях українських науковців: О.Бойко, І.Дідовець, О.Ємельянової, Г.Жовтяк, І.Запатріної, О.Зими, М.Мальської, О.Пікулик, О.Собкевич, Н.Ткаченко, О.Фастовець та ін. Однак думки щодо визначення можливостей ефективного використання транспорту та відповідної інфраструктури для потреб туристичної сфери регіону, зокрема в умовах децентралізації, потребують досконалого вивчення.

Термін “інфраструктура” визначається як сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують виробництво й населення. Вона включає в себе будівлі й споруди, системи і служби, що необхідні для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності суспільства. Інфраструктура у сфері туризму бере безпосередню участь у формуванні туристичних продуктів та наданні туристичних послуг [3].

Інфраструктура транспорту забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, автомобільні дороги, внутрішні судноплавні шляхи, морські та повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу, об’єкти транспортного сервісу та транспортно-логістичні підприємства, що працюють у сфері переміщення людей та вантажів.

Головним завданням транспортної інфраструктури в туристичному сервісі є створення комплексних умов для вільного пересування туристів – споживачів послуг та їх доступу до рекреаційних ресурсів і об’єктів. Через транспортну інфраструктуру туризм щільно пов’язаний із транспортним комплексом.

Важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, а також іноземних банків та провідних фінансових інституцій, яка здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проектів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

Нині галузь транспорту не задовольняє потреби національної економіки та населення в перевезеннях у цілому та у сфері туризму зокрема. Рівень безпеки, показники ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають нинішнім реальним вимогам.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження є обґрунтування сутності транспортної інфраструктури, її впливу на розвиток туристич-

ної сфери, теоретичний та статистичний аналіз розрахованих показників динаміки у сфері розвитку транспортної інфраструктури та туризму.

**Виклад основних результатів та їх обґрунтування.** Модернізація транспортної галузі України має забезпечити її відповідність європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Важливу роль при цьому мають відігравати заходи, які спрямовані на розв’язання проблеми збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг, зміцнення міжнародного співробітництва і посилення процесу інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж, розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі [4].

За даними Державної служби статистики [5], нами проведено аналіз відправлення (перевезення) пасажирів залізничним, автомобільним, авіаційним транспортом в Україні (млн пасажирів), 1980–2014 рр. Адаже залізничний, автомобільний, авіаційний транспорт в Україні найбільше відображають туристичні потоки в країні та за її межами. Розрахунки 2014 р. проводилися без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

З 1980 р. по 2014 р. переважав автомобільний транспорт, найбільше значення – 8,5 млрд пасажирів становило в 1988 р., найменше – 2,4 млрд пасажирів у 1998 р. З 1980 р. по 2014 р. найбільше пасажирів було перевезено в 2008 р. – близько 4,4 млрд пасажирів.

Розраховані нами темпи приросту та побудований графік на основі даних Державної служби статистики свідчать про стрімке падіння відправлення (перевезення) пасажирів автомобільним транспортом в Україні, починаючи з 1988 р., яке продовжувалось до 1997 р. Наступні періоди: 1998–2008 рр. відображає позитивні темпи приросту галузі, з 2008 р. – від’ємні значення темпів приросту у сфері автомобільних пасажирських перевезень. Найбільше падіння відбулось у 1993 р. і становило -25,82%. Найбільші темпи приросту відправлення (перевезення) пасажирів автомобільним транспортом в Україні становили 12,75% і 12,82% відповідно у 2002 р. та 2004 р. У 2015 р. темп зростання відправлення (перевезення) пасажирів автомобільним транспортом в Україні становив 77,4% відносно 2014 р.

Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом в Україні за період

з 1980 р. по 2015 р. демонструє почергову зміну позитивних і негативних значень темпів приросту галузі впродовж усього досліджуваного періоду. Найбільше значення (25,82%) відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом в Україні спостерігалось у 1994 р., найменше у 1991 р. (-19,67%). З 2001 р. по 2013 р. показники варіюють у межах: -6,19% у 2001 р. до 2,57% у 2003 р. У 2014 р. відбулося падіння відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом в Україні до -8,45%. У 2015 р. темп зростання становив 100,1% відносно 2014 р.

Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів авіаційним транспортом в Україні за період з 1980 р. по 2015 р. свідчить про почергову зміну позитивних і негативних значень темпів приросту галузі впродовж всього досліджуваного періоду. Найбільше значення (37,03%) відправлення (перевезення) пасажирів авіаційним транспортом в Україні спостерігалось у 2002 р., найменше в 1991 р. (-65,65%). Від'ємний показник у 2009 р., який становив -16,98%, відображає негативні явища світової економічної кризи, у 2014 р. показник -20,15% відбиває проблеми, що пов'язані з проведенням АТО на Сході України. У 2015 р. темп зростання відправлення (перевезення) пасажирів авіаційним транспортом в Україні становив 97,4% відносно 2014 р.

Аналіз динаміки всіх трьох складових відправлення (перевезення) пасажирів залізничним, автомобільним та авіаційним транспортом в Україні, темпи приросту, %, 1980–2015 рр. свідчить, що найбільше коливань у розглядуваний період зазнала авіаційна галузь, найменших – залізнична (рис. 1).

У 2015 р. всіма видами транспорту було перевезено 5175,7 млн пасажирів, що становило 87,7% відносно 2014 р. Позитивною динамі-

кою в 2015 р. є сповільнення темпів спадання для автомобільного й авіаційного транспорту в Україні.

Щільні зв'язки між туризмом і транспортом ґрунтуються на необхідності формування комплексної інфраструктури, яка б задовольняла потреби функціонування та розвитку економіки й забезпечувала потреби туристичних потоків для відпочинку. Розвиток транспорту сприяє формуванню транспортної інфраструктури в цілому та підвищує попит на відпочинок.

Держава проголошує туризм одним із пріоритетних напрямів розвитку економіки й культури та створює умови для туристичної діяльності. Організаційними формами туризму є міжнародний і внутрішній туризм.

Реалізація державної політики в галузі туризму здійснюється шляхом [6]: визначення та реалізації основних напрямів державної політики в галузі туризму; визначення порядку класифікації та оцінки туристичних ресурсів України, їх використання та охорони; спрямування бюджетних коштів на розробку і реалізацію програм розвитку туризму; визначення основ безпеки туризму; ліцензування в галузі туризму, стандартизації туристичних послуг, визначення кваліфікаційних вимог до посад фахівців туристичного супроводу; організації та здійснення державного контролю за дотриманням законодавства в галузі туризму; участі в розробці та реалізації міжнародних програм із розвитку туризму тощо.

Основними цілями державного регулювання в галузі туризму є [6]:

– забезпечення закріплених Конституцією України прав громадян на відпочинок, свободу пересування, відновлення і зміцнення здоров'я, на безпечне для життя і здоров'я довкілля, задоволення духовних потреб та інших прав [7];

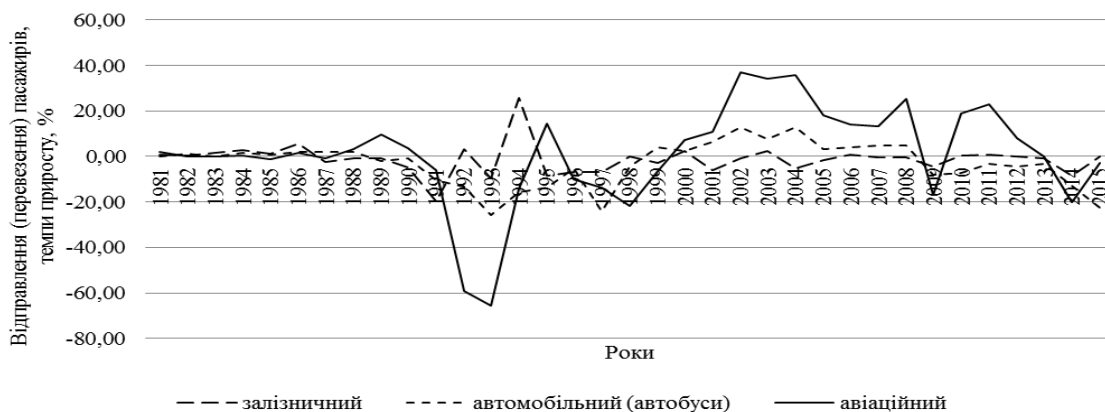


Рис. 1. Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів залізничним, автомобільним та авіаційним транспортом в Україні, темпи приросту, %, 1980–2015 рр.

– безпека туризму, захист прав та законних інтересів туристів, інших суб'єктів туристичної діяльності та їх об'єднань, прав та законних інтересів власників або користувачів земельних ділянок, будівель та споруд;

– збереження цілісності туристичних ресурсів України, їх раціональне використання, охорона культурної спадщини та довкілля, урахування державних і громадських інтересів під час планування та забудови територій;

– створення сприятливих умов для розвитку індустрії туризму, підтримка пріоритетних напрямів туристичної діяльності.

Кількість туристів, які обслуговуються суб'єктами туристичної діяльності України за 2010–2014 рр., представлено в табл. 1.

Таблиця 1

**Кількість туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України за 2010–2014 роки, %**

Туристи	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.
Усього, %	100	100	100	100	100
Іноземні туристи	14,7	10,7	9,0	6,7	0,7
Туристи-громадяни України, які виїжджали за кордон	56,8	56,8	65,2	73,0	86,0
Внутрішні туристи	28,5	32,5	25,8	20,3	13,3

З 2010 р. по 2014 р. суттєво зменшилась частка кількості іноземних туристів, які відвідували Україну серед усіх туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України. Однак значно зросли частки кількості туристів – громадян України, які виїжджали за кордон.

За даними Державної служби статистики, нами побудовано графіки та проаналізовано по-

казники кількості громадян України, які виїжджали за кордон, кількості іноземних громадян, які відвідали Україну, кількості туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України (рис. 2).

Найбільше значення кількості громадян України, які виїжджали за кордон, з 2000 по 2014 р. становило 23,76 млн осіб у 2013 р.; 13,42 млн громадян України виїжджали за кордон у 2000 р. Кількість іноземних громадян, які відвідали Україну, коливається від 6,43 млн осіб у 2000 р. до 25,45 млн осіб у 2008 р. Майже вчетверо зросла кількість іноземних громадян, які відвідали Україну в 2003 р. відносно 2000 р. та вдвічі зменшилася з 24,67 млн осіб до 12,71 млн осіб у 2014 р. відносно 2013 р. Безумовно, це пов'язано з АТО на Сході України. Кількість туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України, найменше значення становило 1,83 млн осіб у 2005 р. та найбільше – 3,45 млн у 2013 р.

Статистичний аналіз темпів приросту кількості громадян України, які виїжджали за кордон, свідчить про від'ємні значення в кризових 2008 р. – 0,59% та -5,57% у 2014 р. Кількість іноземних громадян, які відвідали Україну, має від'ємні значення в 2009 р. -18,27% та -48,48% у 2014 р. Найбільший приріст – 24,89% становив у 2004 р. відносно 2003 р.

Кількість туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України відносно попереднього року, свідчить про негативні значення -29,71% у 2009 р. та -29,8% у 2014 р., відповідно. Цікавим є значення -33, 83% у 2004 р. відносно 2003 р. щодо кількості туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України. Протилежний напрям до показника щодо кількості іноземних громадян, які відвідали Україну, у 2004 р. свідчить про те, що в 2004 р. переважали приватні



**Рис. 2. Динаміка кількості громадян України, які виїжджали за кордон, кількість іноземних громадян, які відвідали Україну, кількість туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України (темпи приросту, %)**

подорожі іноземних громадян в Україну відносно організованих туристичними агентствами.

Проведений аналіз статистичних показників та їх динаміки стосовно іноземних туристів, туристів – громадян України, які виїжджали за кордон, внутрішніх туристів, кількості екскурсантів (млн осіб) (рис. 3) та темпів приросту (%) (рис. 4) дає змогу зробити такі висновки.

Із загальної кількості туристів з 2000 р. по 2009 р. переважали внутрішні туристи, починаючи з 2010 р. спостерігається тенденція перевищення туристів – громадян України, які виїжджали за кордон, над внутрішніми туристами. У 2014 р. суттєво скоротилася кількість іноземних туристів серед загальної кількості туристів.

Темпи приросту за такими групами, як іноземні туристи, туристи – громадяни України, які виїжджали за кордон, внутрішні туристи, кількість екскурсантів найбільші значення набувають у 2003 р. – 35,1%, у 2007 р. – 35,3%, 2014 р. – 78,55%; найменший темп приросту в

2004 р., що становить -44,2%, та в 2011 р., що дорівнює -57,87% (рис. 4).

Для дослідження визначення напрямку зв'язку між пасажиропотоками в різних галузях та туристами й екскурсантами використано лінійний коефіцієнт кореляції, розрахований для 2000–2014 рр. (табл. 2).

Значення коливається в межах від -1 до +1. Додатне значення відповідає прямому зв'язку між ознаками, від'ємне – зворотному. Для оцінювання використовуємо градацію щільності зв'язку (за модулем): 0,1–0,3 – слабкий; 0,3–0,7 – середній; 0,7–0,99 – сильний.

Визначено, що за досліджуваний період найбільш сильний прямий зв'язок простежується між пасажиропотоком в авіаційній галузі та кількістю громадян України, які виїжджали за кордон, – 0,84; в авіаційній галузі та кількістю іноземних громадян, які відвідали Україну, – 0,83; в авіаційній галузі та туристів – громадян України, які виїжджали за кордон, – 0,87.



Рис. 3. Іноземні туристи, туристи – громадяни України, які виїжджали за кордон, внутрішні туристи, кількість екскурсантів (млн осіб)



Рис. 4. Іноземні туристи, туристи – громадяни України, які виїжджали за кордон, внутрішні туристи, кількість екскурсантів (темпи приросту, %)

**Зв'язок між пасажиропотоками в різних галузях та туристами й екскурсантами в Україні, 2000–2014 рр.**

Коефіцієнти кореляції (лінійний)	Кількість громадян України, які виїжджали за кордон – усього	Кількість іноземних громадян, які відвідали Україну – усього	Кількість туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України – усього	Іноземні туристи	Туристи – громадяни України, які виїжджали за кордон	Внутрішні туристи	Кількість екскурсантів
Залізничний	-0,78	-0,56	-0,28	0,84	-0,78	0,70	0,51
Морський	-0,25	0,39	-0,20	0,42	-0,32	0,18	0,18
Автомобільний (автобуси)	-0,01	0,80	0,05	0,00	-0,02	0,08	0,16
Авіаційний	0,84	0,83	0,56	-0,70	0,87	-0,62	-0,67

Практично відсутній зв'язок між автомобільною (автобуси) галуззю та кількістю громадян України, які виїжджали за кордон; автомобільною (автобуси) галуззю та кількістю туристів, які обслуговувалися суб'єктами туристичної діяльності України; зв'язок між автомобільною (автобуси) галуззю та туристами – громадянами України, які виїжджали за кордон (табл. 2).

Ключові напрями розвитку та реформ інфраструктури України визначено Транспортною стратегією України на період до 2020 року. Це, зокрема [8]: забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем; підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту; розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення безпеки транспортних процесів; підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів.

Проекти, що пов'язані з розвитком транспорту й об'єктами транспортної інфраструктури, потребують акумуляції значних обсягів фінансових ресурсів, що в умовах значного дефіциту Державного та місцевих бюджетів залишаються нереалізованими або реалізуються частково. Це зумовлює необхідність пошуку інших джерел інвестиційних коштів, які можуть бути залученими для розвитку транспортної сфери. Найбільш дієвою є практика партнерських взаємодій держави і бізнесу в реалізації подібних проектів, яка відома під назвою державно-приватного партнерства [9].

У Законі України “Про державно-приватне партнерство” передбачено аналіз ефективності здійснення державно-приватного партнерства та виявлення можливих ризиків, пов'язаних з його реалізацією, що проводиться шляхом [10]:

– детального обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснення державно-приватного партнерства;

– порівняння основних показників реалізації проекту (рентабельності, рівня витрат, якості послуг тощо) із залученням приватного партнера та без такого залучення;

– виявлення видів ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ризиками, що здійснюється відповідно до методики, затвердженої Кабінетом Міністрів України тощо.

Державна підтримка здійснення державно-приватного партнерства може надаватися: шляхом надання гарантій державою, гарантій Автономної Республіки Крим і місцевого самоврядування; шляхом фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними й місцевими програмами; в інших формах, які передбачені законом.

Для іноземних приватних партнерів, які здійснюють в Україні державно-приватне партнерство, установлюється національний правовий режим інвестиційної та іншої господарської діяльності, крім випадків, передбачених законом і міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Мета партнерства держави й приватного бізнесу полягає в тому, щоб використовувати переваги обох форм власності без глибоких соціальних змін і потрясінь. Досвід створення різноманітних форм таких партнерств дає змогу у разі безумовного збереження важливіших національних об'єктів у державній власності передавати правомочності власника приватному бізнесу. Це стосується таких функцій, як спорудження, експлуатація, утримання та управління об'єктами виробничої й соціальної інфраструктури [11].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Вагомою складовою у реалізації потенціалу транспортної інфраструктури в туристичній галузі є поглиблений розвиток міжнародного співробітництва в цій сфері. Україні належить

реформувати транспортну систему та гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу, щоб повністю використати транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни.

Співробітництво між Україною й Європейським Союзом має сприяти реструктуризації та оновленню транспортного сектору України й поступовій гармонізації чинних стандартів і політики з існуючими в ЄС; спрямовуватися на покращення руху пасажирів і вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших

перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Україну та ЄС.

Транспорт та розвинена транспортна інфраструктура є умовою стабільного й динамічного зростання економіки країни в цілому, так і окремих її регіонів, підвищення добробуту населення, чинником успішної інтеграції країни у світовий економічний простір.

Державна політика України в транспортній сфері має спрямовуватися на пошук нових енергоефективних технологій для розвитку нових перспективних галузей, насамперед екомобілебудування та електромобілебудування.

### Список використаних джерел

1. Матеріали сайту Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/timeline/Evointegraciya.html>
2. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Глава 7. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/publish/article?art\\_id=246581344](http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/publish/article?art_id=246581344)
3. Малиш Н. А. Транспортна інфраструктура як чинник розвитку туристичної галузі / Н. А. Малиш // *Наук. вісн. Акад. муніцип. упр.* – 2015. – Вип. 2. – С. 24–31.
4. Малиш Н. А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту / Н. А. Малиш, Н. М. Бондар // *Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту.* – 2015. – Вип. 2. – С. 104–109.
5. Матеріали Сайту Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Про туризм [Електронний ресурс] : Закон України, ост. ред. від 15 січ. 2015 р. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/main/324/95-вр>
7. Конституція України [Електронний ресурс] : Закон від 28 черв. 1996 р. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
8. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовт. 2010 р. № 2174-р. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р>
9. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія / Н. М. Бондар. – Київ : НТУ, 2014. – 336 с.
10. Про державно-приватне партнерство [Електронний ресурс] : Закон України від 1 лип. 2010 р. № 2404–VI. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>
11. Малиш Н. А. Особливості реалізації механізму державно-приватного партнерства в транспортній сфері України / Н. А. Малиш // *Наук. розвідки з держ. та муніцип. упр.* : зб. наук. пр. – Київ : Акад. муніцип. упр., 2012. – Вип. 3. – С. 110–119.

### References

1. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2015), available at: <http://mtu.gov.ua/timeline/Evointegraciya.html>.
2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2015), Association Agreement between the European Union and Ukraine, available at: <http://www.kmu.gov.ua>
3. Malysh, N.A. (2015), "Transport infrastructure as a factor of tourism industry", *Naukovy visnyk Akademii munitsypalynogo upravlinnya*, vol. 2, pp. 24–31.
4. Malysh, N.A. and Bondar, N.M. (2015), "Areas of partner interaction of state and business in providing transport development", *Naukovy zhurnal "Ekonomika ta upravlinnya na transporti"*, vol. 2, pp. 104–109.
5. State Statistics Service of Ukraine, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (1995), The Law of Ukraine "On tourism" from 15.01.2015, available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/main/324/95-вр>
7. The Verkhovna Rada of Ukraine (1996), Constitution of Ukraine, available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
8. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2010), Ordinance of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the transport strategy of Ukraine" for the period up to 2020" from 20 October 2010 № 2174-r, available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р>
9. Bondar, N.M. (2014), *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva: monohrafiia* [Development of a transport infrastructure of Ukraine on principles of public-private partnership: monograph], NTU, Kyiv, Ukraine.
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2010), Law of Ukraine "On Public-Private Partnership" from 01.07.2010 № 2404–VI, available at: <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>
11. Malysh, N.A. (2012), "Features of realization of mechanism of state-private partnership in a transport sphere of Ukraine", *Naukovi rozvidky z derzhavnoho ta munitsypalnoho upravlinnya*, Academy of Municipal Management, vol. 3, pp. 110–119.