

УДК 330.322.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>**Степаненко С.В.**кандидат економічних наук, докторант,  
Державний біотехнологічний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6132-328X>**Городецька Т.Е.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри транспортних технологій і логістики,  
Державний біотехнологічний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7350-2624>**Руденко С.В.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри обліку, аудиту та оподаткування,  
Державний біотехнологічний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2874-1957>**Stepanenko Sergii, Gorodetska Tetiana, Rudenko Serhii**  
State Biotechnological University

## ІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Метою статті є аналіз інвестицій в транспортний сектор України як складової розвитку транспортної системи. У статті досліджено місце та роль транспортної системи України в економічному розвитку. Український транспортний сектор забезпечує територіальні взаємозв'язки, є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Розробка програм розвитку транспортної системи потребує детальної оцінки її технічного стану, відповідності кількості і структури об'єктів реальним потребам розвитку бізнесу та транзитним можливостям. Показано, що основною проблемою підтримки у належному стані та розвитку конкурентоспроможної транспортної системи є недостатній обсяг фінансування, а також малоєфективні вкладення виділених ресурсів. Все це актуалізує питання організації інвестиційного забезпечення розвитку транспортної галузі та створення умов для реалізації пріоритетних інвестиційних проектів і програм. Стимулювання інвестиційної діяльності у транспортній сфері неможливе без ефективного державного регулювання, тому потрібен всебічний попередній аналіз техніко-економічного обґрунтування проектів та відповідних бізнес-планів, оновлення стандартів та правил здійснення інвестиційної діяльності у транспортній галузі, встановлення суворого порядку щодо пільг та преференцій, удосконалення практики проведення тендерів. Такі заходи повинні сприяти створенню країни більше сприятливого інвестиційного клімату для залучення іноземних інвестицій у вітчизняний транспортний комплекс. Досліджене одне із джерел фінансування відновлення та перебудови транспортної системи України – інвестиційна компонента. Проведений аналіз показав, що обсяги капітальних інвестицій в транспортну систему України не мають стабільної позитивної динаміки, а їх частка в загальному обсязі капітальних інвестицій становить близько восьми відсотків. За видами транспорту найбільша частка припадає на наземний та трубопровідний транспорт – більше п'ятдесяти відсотків. Визначено, що в умовах європейської інтеграції проведено реорганізацію міжнародних транспортних коридорів, тому водний транспорт потребує модернізації та розвитку на підставі реалізації інвестиційних проектів.*

**Ключові слова:** інвестиції, транспортна система України, транспортна інфраструктура, капітальні інвестиції, фінансування транспортної галузі.

## INVESTMENT COMPONENT OF TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT OF UKRAINE

*The purpose of the article is to analyze investments in the transport sector of Ukraine as a component of the development of the transport system. The article examines the place and role of the transport system of Ukraine in economic development. The Ukrainian transport sector provides territorial interconnections, is a connecting link between production and consumption. The development of programs for the development of the transport system requires a detailed assessment of its technical condition, compliance of the number and structure of objects with the real needs of business development and transit opportunities. It is shown that the main problem of maintaining a competitive transport system in good condition and development is the insufficient amount of funding, as well as inefficient investments of allocated resources. All this actualizes the issue of organizing investment support for the development of the transport industry and creating conditions for the implementation of priority investment projects and programs. Stimulation of investment activity in the transport sector is impossible without effective state regulation, therefore a comprehensive preliminary analysis of the technical and economic justification of projects and relevant business plans is required, updating of standards and rules for investment activities in the transport sector, establishment of a strict procedure for benefits and preferences, improvement of the practice of conducting tenders. Such measures should contribute to the creation of a more favorable investment climate in the country for attracting foreign investment in the domestic transport complex. One of the sources of funding for the restoration and reconstruction of the transport system of Ukraine – the investment component has been investigated. The conducted analysis showed that the volumes of capital investments in the transport system of Ukraine do not have stable positive dynamics, and their share in the total volume of capital investments is*

about eight percent. By types of transport, the largest share falls on ground and pipeline transport – more than fifty percent. It was determined that in the conditions of European integration, the reorganization of international transport corridors was carried out, therefore, water transport needs modernization and development based on the implementation of investment projects.

**Keywords:** investments, transport system of Ukraine, transport infrastructure, capital investments, financing of the transport industry.

**JEL classification:** L91, O18, R41

**Постановка проблеми.** Стабільне та ефективне функціонування транспорту відіграє значну роль в утворенні ВВП країни. Діяльність транспорту структурує економіку, сприяє розвитку міжнародних зв'язків, формує єдиний економічний простір. В сучасних умовах на підставі процесів глобалізації, посилення інтегрованості транспортних систем, актуальним стає питання модернізації транспортної інфраструктури України, що потребує фінансових ресурсів на розвиток та оновлення матеріально-технічної бази. Також транспортна система України унаслідок анексії Криму та воєнних дій країни зазнала значних матеріальних збитків, що потребує залучення фінансових ресурсів на її відновлення. Нова транспортна політика України з метою вирішення сучасних проблем у транспортному секторі країни у середньостроковій та довгостроковій перспективі визначає пріоритетні напрямки реформування, в тому числі на інвестиційній основі. Для досягнення поставлених цілей необхідно забезпечення з боку держави проведення ефективної інвестиційної політики щодо залучення інвестицій на реалізацію конкретних проектів в транспортній сфері, тому питання аналізу інвестиційної компоненти розвитку транспортної системи України є актуальними і становлять значний теоретичний і практичний інтерес.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Роль транспортної системи в соціально-економічному розвитку України є досить значною, її значення постійно зростає з розвитком міжнародних зв'язків в умовах європейської інтеграції, а також забезпечення військових потреб і відновленні постраждалих від воєнних дій регіонів. Розгляд питань фінансування транспортної інфраструктури з різних джерел інвестицій розглядали в своїх працях такі вчені: В. Борщевський, М. Відякіна, В. Краківська, І. Любезна, С. Максимова, М. Потаєва та О. Фастовець та інші. Проте дослідження та визначення напрямків покращення інвестиційного забезпечення транспортної інфраструктури потребує подальшого розгляду та узагальнення.

**Мета статті** – аналіз інвестицій в транспортний сектор України як складової розвитку транспортної системи.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспорт і зв'язок є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях та відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, підвищенні конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Діяльність транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України, забезпечує певною мірою економічну та національну безпеку держави.

Результативність інноваційної діяльності країни та регіонів певною мірою залежить від обсягів інвестицій,

які вкладаються та повинні окупуватися за відповідний період часу. Тому значення процесу інвестування в економіці будь-якої країни або виду економічної діяльності важко переоцінити, адже інвестиції виступають основою усього процесу розширеного суспільного відтворення. Саме інвестиції визначають ступінь реалізації заощаджень у формі нагромадження виробничого капіталу [1].

Як відомо, транспортні інвестиції мають на увазі суму вкладень на реконструкцію, модернізацію, створення нових інфраструктурних об'єктів, зокрема дорожніх покриттів. Ірраціональний розподіл інвестицій дозволяє покращити певну інфраструктуру транспорту, завершити стратегічні проекти.

Інвестиційна політика в галузі транспорту має бути націлена на створення ефективного механізму регулювання, який би підвищив інвестиційну привабливість транспорту регіону, забезпечив потужні мотивації інвесторів щодо вкладання коштів та сприяв набуттю транспортною системою нового якісного виміру. Завданням інвестиційної політики є перетворення інвестицій у провідника процесів ринкової трансформації та сучасних технологій транспортного виробництва й управління, що стане своєрідною «перепусткою» до світової транспортної системи, забезпечить можливість покращити використання експортного потенціалу регіону та значно збільшити обсяги транзиту через його територію [2].

Розвиток транспортної системи потребує значних фінансових ресурсів, в тому числі інвестиційних, обсяг яких залежить від таких факторів, як інфляція, валютні ризики, зростання цін на будівельні матеріали, інституційні зміни та інші фактори. Фінансування транспортної галузі займає важливе місце в структурі розподілу видатків, а витрати на утримання доріг становлять найбільшу категорію інфраструктурних витрат.

Україна посіла 66 місце зі 160 країн щодо логістичної ефективності, набравши 2,83 бала. Такі дані нового рейтингу Світового банку Logistics Performance Index (LPI) 2018. У порівнянні з попередньою версією рейтингу (дослідження проводиться один раз на два роки) країна в загальному заліку піднялася на 14 позицій. Україна розташувалася між Сербією і Єгиптом, а на пострадянському просторі стала третьою після Естонії (3,31 бала і 36 місце) та Литви (3,02 бала і 54 місце). Всього рейтинг включає п'ять напрямків, за якими проведені дослідження. У розділі "митні процедури" Україна набрала 2,49 бала, по інфраструктурі – 2,22 бала, по міжнародному транспортуванню вантажів – 2,83 бала, по логістичній компетентності – 2,84 бала, з відстеження вантажів – 3,11 бала, по своєчасності доставки – 3,42 бала. Чим вище бал, тим сильніші позиції в країні в даній категорії. Лідерство в рейтингу у Німеччині з сумарним показником LPI Score на рівні 4,2 бала. За нею йдуть Швеція, Бельгія, Австрія і Японія. Другу п'ятірку кращих відкривають Нідерланди, далі йдуть Сінгапур, Данія, Велика Британія та Фінляндія.

За прогнозами компанії "PricewaterhouseCoopers", інвестиції у транспортну інфраструктуру до 2025 року залучатимуться переважно для покращення якості доріг та залізничного сполучення. Лідерами за обсягами вкладених коштів будуть країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону – близько \$8,3 трлн. Значно менше вкладатимуть США та Канада (\$1,7 трлн) та країни Західної Європи (\$1,5 трлн). Інвестиції ж країн інших регіонів не перевищуватимуть \$1 трлн з огляду на низький рівень економічного розвитку. Однак у питанні темпів майбутнього зростання витрат на покращення інфраструктури лідерами будуть країни Африки на південь від Сахари та країни Латинської Америки [3].

Сталий розвиток транспортного сектору є необхідною умовою забезпечення економічного зростання в умовах мобільності та міжнародної інтеграції. В свою чергу, транспортна система України потребує інвестиційних вкладень в модернізацію та оновлення її інфраструктури в умовах глобалізації й зростання вимог до якості наданих транспортних послуг. Також ефективність роботи транспортної інфраструктури формує злагодженість усієї економічної системи. А досягнення ефективності можливе лише за комплексного розвитку всіх видів та галузей транспорту, а також глобалізації інвестиційних ресурсів.

У ході проведення реформ істотно змінилася організація інвестиційного процесу в транспортному комплексі. Ринково орієнтована система організації фінансування капітальних вкладень замінила планово-розподільну систему. Були сформовані нові канали залучення та використання фінансових ресурсів. Послідовно поліпшувалася нормативно-правова база на загальнодержавному та регіональному рівнях. Відбувалося збільшення обсягів прямих інвестицій з боку українських приватних інвесторів, а також інвесторів з близького та далекого зарубіжжя. Важливим результатом проведених перетворень став позитивний досвід, якого набули працівники транспортного комплексу (зокрема фінансового сектору) в організації фінансування розвитку цієї галузі [4].

Інвестиційний клімат транспортної галузі регіону формується під дією чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру. До об'єктивних належать територіальні переваги та ресурсний потенціал регі-

ону, соціально-економічні особливості інвестиційної привабливості регіональної економіки та транспортної системи, основні напрями структурної трансформації економіки, бюджетно-фінансова самодостатність регіону, рівень міжрегіональних і внутрішньо-регіональних транспортно-економічних зв'язків та транспортна освоєність території. Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з визначенням пріоритетних видів транспорту та сфер інвестування, характером дій місцевої влади, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного клімату, достовірністю інформації про підприємницькі можливості та ризики в регіоні. Основна причина виникнення кризового стану транспортної галузі регіону – невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних виробничих засобів та нестача інвестицій, що стимулюють інноваційно-інвестиційний процес його розвитку.

Основними факторами, які впливають на прийняття інвестиційних рішень в транспортній галузі є (рис. 1).

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. У Великобританії прийнята програма удосконалення мережі автомагістралей, орієнтована на залучення приватних коштів з передачею прав на проектування й будівництво приватним фірмам. Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво й утримання автомобільних доріг; багато швидкісних автомагістралей там вже окупились під час концесії, були передані державі і є безкоштовними. Країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесій іноземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг [6].

Перевагами застосування механізму спільної діяльності як форми державно-приватного партнерства є паритетні умови, на яких залучаються інвестиції учасниками-партнерами на розвиток транспортної інфраструктури.

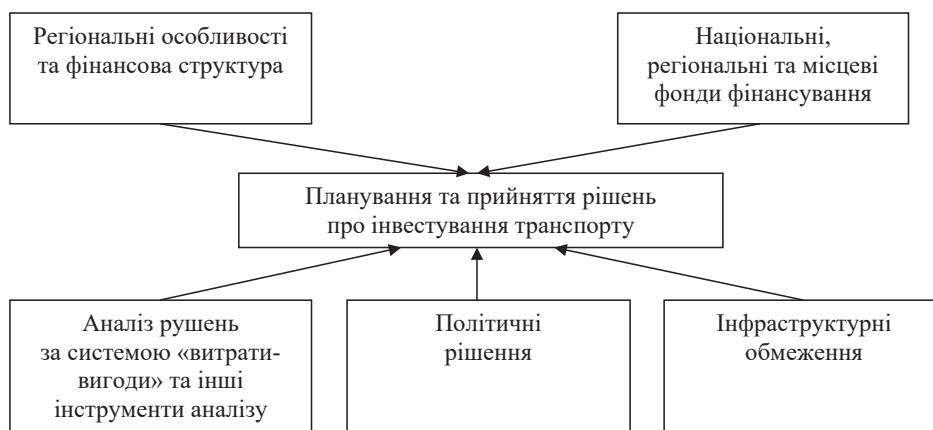


Рис. 1. Фактори впливу на прийняття рішення щодо залучення інвестицій в транспортну галузь регіону

Джерело: [5]

У реалізації інвестиційної політики держави важливе значення мають фінансово-кредитні механізми стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі, зокрема, надання державної підтримки при виробництві окремих видів техніки, а також використання лізингових схем оновлення рухомого складу на транспорті.

Широко вживаним механізмом оновлення рухомого складу на транспорті, який користується значним попитом у розвинених економіках із потужною інфраструктурою, є лізингові форми придбання техніки [7].

Однією з проблем транспортної галузі є оновлення та розвиток матеріальної бази, що потребує значних капітальних інвестицій. Аналіз динаміки капітальних інвестицій за галузями економіки (табл. 1) дозволив констатувати, що їх обсяги в транспортну сферу становлять у середньому близько 8% від загального обсягу, та мають нестабільну динаміку: у 2012–2014 рр. обсяги інвестицій в галузь скорочувалися, 2015–2018 рр. – мали позитивну тенденцію, а з 2019 р. знову спостерігається їх скорочення.

Таблиця 1

## Капітальні інвестиції

Рік	Усього (млн грн)	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	
		млн грн	%
2012	273256,0	32413,0	11,9
2013	249873,4	18472,6	7,4
2014	219419,9	15498,2	7,1
2015	273116,4	18704,0	6,8
2016	359216,1	25107,8	7,0
2017	448461,5	37943,5	8,5
2018	578726,4	50078,3	8,7
2019	623798,9	43792,8	7,0
2020	508217,0	34884,6	6,7
2021	673899,3	43944,6	6,5

Джерело: розраховано авторами на підставі [8]

Дослідимо більш детально структуру капітальних інвестицій в транспортний сектор України за видами транспорту (табл. 2).

Як бачимо, у структурі вкладення інвестицій переважає наземний і трубопровідний транспорт, частка якого перевищує 50%, а найнижчий показник має поштова та кур'єрська діяльність (1%). Однак, необхідно звернути увагу також на значну частку інвестицій в складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту – близько 40%.

На нашу думку, збільшення капітальних інвестицій потребує водний транспорт, оскільки в рамках євроінтеграції України Європейська комісія запропонувала розширити чотири логістичні коридори ЄС до України та Молдови. Комісія вирішила приєднати дві держави до Транс'європейських транспортних мереж (TEN-T). Це зближить обидві країни з ЄС, а також підтримає відновлення транспортної інфраструктури України після завершення війни. Єврокомісія внесла такі зміни:

– Північно-Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;

– Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;

– коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай проходять через Львів [9].

З метою подальшого реформування та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі України Міністерством інфраструктури розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р. – це системний програмний документ, який визначає цілі і завдання для розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою. Стратегія визначає ключові напрями комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні шляхи розвитку транспортної галузі на період до 2030 р., а також основні пріоритети розвитку транспортної галузі. Одним із основних пріоритетів визначено інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти, що спрямовані на проведення суттєвої модернізації існуючих та будівництва нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення потреби у наданні якісних послуг перевезень, задоволення потреб економіки у перевезенні з урахуванням ресурсних та екологічних обмежень, зменшення транспортної складової у вартості продукції.

Таблиця 2

## Структура капітальних інвестицій в транспортний сектор України

Вид транспорту	Роки						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн грн	18704,0	25107,8	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6	43944,6
Наземний і трубопровідний транспорт, млн грн	8120,1	15931,1	22245,7	31005,7	24569,7	20208,3	27941,6
Питома вага, %	43,4	63,5	58,6	61,9	56,1	57,9	63,6
Водний транспорт, млн грн	302,5	233,9	253,7	198,2	252,4	325,6	232,1
Питома вага, %	1,6	0,9	0,7	0,4	0,6	0,9	0,5
Авіаційний транспорт, млн грн	647,8	616,1	1302,5	1527,7	1767,9	856,2	1598,0
Питома вага, %	3,4	2,5	3,4	3,1	4,0	2,5	3,6
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, млн грн	9529,4	8126,3	13757,7	16962,7	17143,5	12967,1	13014,0
Питома вага, %	50,9	32,4	36,3	33,9	39,1	37,2	29,6
Поштова та кур'єрська діяльність, млн грн	104,2	200,4	383,9	384,0	59,3	527,4	1158,9
Питома вага, %	0,6	0,8	1,0	0,8	0,1	1,5	2,6

Джерело: розраховано авторами на підставі [8]

Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 р., передбачається зростання обсягів інвестицій у транспортну галузь, що забезпечить оновлення не менше ніж 90% основних фондів, а збільшення обсягів приватних інвестицій в оновлення рухомого складу заплановано у розмірі 10,1 млрд. грн. на рік. Крім того, до 2030 р. планується досягти рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на українських підприємствах на рівні не менше ніж 80%; збільшити кількість доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, які відповідають нормативним вимогам, до 70% загальної кількості; скоротити частину сільського населення, що проживає на відстані більше ніж 3 км від таких доріг, до 0,5% й охопити 90% сіл та селищ регулярним автобусним сполученням. Надзвичайно важливим є те, що з метою охорони довкілля, до 2030 р. планується збільшити використання електро транспорту, підвищивши його кількість у внутрішньому сполученні до 75%, а також збільшити обсяги застосування альтернативних видів палива та електроенергії [10].

На жаль, в сучасних умовах в Україні спостерігається кризовий рівень розвитку транспортної галузі, а однією з головних причин зазначеного стану справ є воєнний стан в країні, системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, технічна відсталість галузі, що загрожує не тільки виконанню нею відповідних соціально-економічних функцій, але і національній безпеці України. Тобто в сучасних умовах значно знизився загальний

рівень соціально-економічного розвитку країни, що пов'язано з російською військовою агресією та глобальною пандемією [11].

Тому, прийнята Національна транспортна стратегія України потребує змін і корегування основних показників, щодо розвитку транспортної галузі в напрямку європейської інтеграції та забезпечення національної безпеки шляхом.

**Висновки.** Розвиток транспортного сектору України на інноваційній основі неможливий без відповідного ресурсного забезпечення – капітальних вкладень, а саме інвестицій в основний капітал. Цього потребує також інтеграція транспортної системи України до європейського простору в умовах зростання транснаціональних транспортних потоків. Аналіз динаміки та структури капітальних інвестицій в транспортну галузь України показав, що з метою адаптації транспортної системи до європейських вимог та створення нових міжнародних транспортних коридорів ресурсне забезпечення фінансування інфраструктурної перебудови потребує диверсифікації джерел, а саме залучення інвестицій в різних формах. Значних капітальних вкладень також потребує модернізація та підвищення ефективності водного транспорту. В сучасних умовах для транспортного сектору України саме інвестиції є базою розвитку матеріально-технічної бази, основою інновацій в сфері надання якісних транспортних послуг, фактором забезпечення функціонування міжгалузевих комплексів і соціально-економічного розвитку регіонів.

#### Список використаних джерел:

1. Іванов С. В., Харазішвілі Ю. М. Інноваційні фактори розвитку транспортної системи України. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 2. С. 47–55. URL: [http://www.venu-journal.org/download/2017/2\(33\)/pdf/10-Ivanov.pdf](http://www.venu-journal.org/download/2017/2(33)/pdf/10-Ivanov.pdf)
2. Базілінська О. Я. Інвестиційна політика в галузі регіонального транспорту. *Наукові записки. Економічні науки*. 2005. С. 80–84.
3. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 53–60. URL: [http://www.economy.in.ua/pdf/3\\_2020/12.pdf](http://www.economy.in.ua/pdf/3_2020/12.pdf)
4. Теоретичні і методологічні основи інвестиційної діяльності на ринку транспортних послуг. URL: [https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/Boychuk/2\\_5.pdf](https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/Boychuk/2_5.pdf)
5. Ільченко С. В., Машканцева С. О. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону. URL: <https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/5956/1/40.pdf>
6. Вдовенко Ю. С. Тенденції розвитку концесійної діяльності. *Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень*. URL: <http://pfirs.org/?p=803&language=uk&nbsp>
7. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformacij-u-transportniy-galuzi>
8. Капітальні інвестиції. Державна служба статистики України. <https://www.ukrstat.gov.ua/>
9. Логістичні шляхи України стали частиною Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/07/27/7143958/>
10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
11. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса плюс», 2022. 336 с.

#### References:

1. Ivanov S. V., Kharazishvili Yu. M. (2017) Innovatsiini faktory rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Innovative factors of the development of the transport system of Ukraine]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, no. 2, pp. 47–55. Available at: [http://www.venu-journal.org/download/2017/2\(33\)/pdf/10-Ivanov.pdf](http://www.venu-journal.org/download/2017/2(33)/pdf/10-Ivanov.pdf)
2. Bazilinska O. Ya. (2005) Investytsiina polityka v haluzi rehionalnoho transport [Investment policy in the field of regional transport]. *Naukovi zapysky. Ekonomichni nauky*, pp. 80–84.
3. Kozak L. S., Fedoruk O. V. (2020) Osoblyvosti formuvannia efektyvnoi modeli innovatsiinoho rozvytku transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy [Features of the formation of an effective model of innovative development of the transport and road complex of Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 3, pp. 53–60. Available at: [http://www.economy.in.ua/pdf/3\\_2020/12.pdf](http://www.economy.in.ua/pdf/3_2020/12.pdf)

4. Teoretychni i metodolohichni osnovy investytsiinoi diialnosti na rynku transportnykh posluh [Theoretical and methodological foundations of investment activity in the market of transport services]. Available at: [https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/Boychuk/2\\_5.pdf](https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/Boychuk/2_5.pdf)

5. Ilchenko S. V., Mashkantseva S. O. Investytsiinyi klimat rozvytku transportnoi haluzi v konteksti ekonomichnykh tendentsii rehionu [Investment climate for the development of the transport industry in the context of economic trends in the region]. Available at: <https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/5956/1/40.pdf>

6. Vdovenko Yu. S. Tendentsii rozvytku kontsesiinoi diialnosti. *Polskyi fond mizhnarodnykh ta rehionalnykh doslidzhen* [Trends in the development of concession activities. Polish Foundation for International and Regional Studies]. Available at: <http://pfirs.org/?p=803&language=uk&nbsp>

7. Investytsiinyi mekhanizmy strukturnykh transformatsii u transportnii haluzi [Investment mechanisms of structural transformations in the transport industry]. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investytsiinyi-mekhanizmi-strukturnykh-transformatsiy-u-transportnii-haluzi>

8. Kapitalni investytsii [Capital Investments]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

9. Lohistychni shliakhy Ukrainy staly chastynoiu Transievropeiskoi transportnoi merezhi [Logistic routes of Ukraine have become part of the Trans-European transport network]. Available at: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/07/27/7143958/>

10. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. no. 430-r. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

11. Krykhtina Yu. O. (2022) Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka [State policy of the development of the transport industry of Ukraine: theory, methodology, practice]: monohrafiia. Kharkiv: "Disa plus", 336 p.