

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>

УДК 338.24

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF MODERNIZATION OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE NATIONAL ECONOMY

Смерічевський Сергій Францович

доктор економічних наук, професор кафедри маркетингу,
Національний авіаційний університет, м. Київ
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2102-1524>

Райчева Лариса Іванівна

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>

Михальченко Олексій Анатолійович

кандидат економічних наук,
професор кафедри публічного управління та адміністрування,
Національний авіаційний університет, м. Київ
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3389-9361>

Smerichevskiy Serhii

National Aviation University, Kyiv

Raicheva Larysa

International Humanitarian University, Odesa

Mykhalchenko Oleksii

National Aviation University, Kyiv

На підставі проведеного статистичного аналізу встановлено, що протягом 2013–2020 років залишкова вартість основних засобів транспортних підприємств України зросла більше, ніж втричі, переважно за рахунок великих підприємств. Доведено, що протягом восьмирічного періоду відбулося суттєве покращення матеріально-технічної бази транспорту через значний обсяг коштів, виділених суб'єктами господарювання та державою на оновлення транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Показано, що незважаючи на певні позитивні структурні зрушення, існуюча структура управління транспортним комплексом, рівень технологічних укладів, організації перевезень пасажирів і вантажів за багатьма параметрами не відповідають провідному світовому досвіду, зростаючим вимогам суспільства, міжнародним та європейським стандартам якості, критеріям інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі. Модернізація підприємств транспортного комплексу України має стати масовим і системним явищем, яке має підкріплюватися цілеспрямованою державною і корпоративною політикою. Метою модернізації транспортного комплексу України є надання суб'єктам господарювання й населенню високоякісних транспортних послуг, удосконалення транспортної інфраструктури та тарифної політики, пришвидшення лібералізації митних процедур при транзиті вантажів та пасажирів, механізмами модернізації і відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури на територіях, підконтрольних українському уряду і звільнених у майбутньому від окупації є, реалізація проектів державно-приватного партнерства, концесійних угод, залучення коштів міжнародної допомоги, грантів на відбудову національної економіки та інтеграцію у європейську та світову транспортні системи.

Ключові слова: транспортний комплекс, модернізація, національна економіка, інфраструктура, воєнний стан.

Based on the conducted statistical analysis, it was established that during 2013–2020 the residual value of fixed assets of transport enterprises of Ukraine increased more than three times, mainly due to large enterprises. During the eight-year period, there was a significant improvement in the material and technical base of transport due to the significant amount of funds allocated by businesses and the state for the upgrade of vehicles and transport infrastructure. The worst indicators of the technical condition of fixed assets on the basis of size are large enterprises, the best – small (except for water transport). In terms of subsectors, the worst indicators of the technical condition of fixed assets are land and pipeline transport, as well as warehousing and ancillary activities in the field of transport, the best – the enterprises of aviation and water transport. Despite some positive structural changes, the existing management structure of the transport complex, the level of technological structures, organization of passenger and cargo transportation in many respects do not meet the leading world experience, growing societal requirements, international and European quality standards, Ukraine's integration into the Trans-European Transport Network. Modernization of the enterprises of the transport complex of Ukraine should become a mass and systemic phenomenon, which should be supported by purposeful state and corporate policy. Modernization processes are constrained by the following factors: lack of financial resources for innovation due to reduced traffic, low profitability of enterprises due to outdated material and technical base, the presence of state regulation of tariffs for transportation, the loss of preferential transportation; lagging behind the processes of innovation in practice from the needs of the time. The purpose of modernization of the transport complex of Ukraine is to provide business entities and the population with high quality transport services, improve transport infrastructure and tariff policy, accelerate the liberalization of customs procedures for transit of goods and passengers. The future of the occupation includes the implementation of public-private partnership projects, concession agreements, attracting international aid, grants for the reconstruction of the national economy and integration into European and global transport systems.

Keywords: transport complex, modernization, national economy, infrastructure, martial law.

Постановка проблеми. Україна має розвинути транспортну інфраструктуру, розгалужену мережу залізниць, автодоріг, аеропортів тощо. Основу сучасної транспортної інфраструктури формує модель відкритих інновацій та розвиток на основі модернізації. Інноваційна діяльність транспортних підприємств ґрунтується на цифровізації, інтерактивності та містить кадрове, науково-дослідне, правове, маркетингове, фінансове забезпечення [1, с. 54]. Удосконалення інноваційної інфраструктури ґрунтується на оновленні основних засобів, здійсненні капітальних вкладень, комерціалізації наукових розробок, розширенні можливостей інтелектуального партнерства, формуванні та реалізації інноваційних проєктів, залученні інвестицій тощо. Інноваційний розвиток підприємств транспортного комплексу має забезпечуватися формуванням відповідних екосистем, удосконаленням державної політики та транспортних стратегій України, посиленням крос-секторальних зв'язків між окремими видами транспорту, їх інституціоналізацією та смарт-спеціалізацією. Важливість структурного розвитку і модернізації національного транспортного комплексу визначається високим транзитним потенціалом нашої країни, необхідністю давати відсіч збройній агресії РФ, інтенсифікацією євроінтеграційних процесів України після надання статусу кандидату на вступ до ЄС. В умовах воєнного стану зростає роль транспортного комплексу України для забезпечення національної безпеки України і потреб оборони [2, с. 131].

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України знаходяться у центрі уваги багатьох учених. Михайличенко К. М. зауважує, що в основі зазначених процесів лежить упровадження інноваційних рішень, нові інформаційні та перевізні технології на транспорті, технічне переоснащення підприємств галузі, формування прогресивної організаційно-правової моделі національного транспортного комплексу [3, с. 68]. У працях Садловської І. [4], Собкевич О. [5] обґрунтовуються пріоритети реформування транспортної інфраструктури і дорожнього господарства в Україні. Ковальов В. В. [6] пов'язує розвиток транспортного комплексу України з модернізацією транспортної інфраструктури, орієнтованої на збільшення пропускної спроможності, зростання транспортних потоків, підвищення швидкості та безпеки руху автомобільного, залізничного, авіаційного транспорту, зниження його негативного впливу на навколишнє середовище. На думку Палант О. Ю. метою реформування транспортного комплексу є переведення його роботи до незбиткового стану на основі заміни режиму адміністративного «ручного» управління режимом автоматичного управління за схемою економіко-технічної доцільності [7, с. 33]. Чобаль Л. Ю. акцентує увагу на інституційному забезпеченні функціонування транспортного комплексу країни з позицій забезпечення його конкурентоспроможності на внутрішньому

та зовнішньому ринках [8, с. 147]. Барановим О. П. розроблено багаторівневу систему індикаторів оцінки інноваційно-інвестиційного розвитку транспортного комплексу регіонів [9, с. 85], які дозволяють вибудовувати їх рейтинги, формувати однорідні модулі для застосування уніфікованих методичних правил і процедури організації процесу управління. Козак Л. С., Федорук О. В. зазначають, що сьогодні транспорт в Україні в цілому задовольняє базові кількісні потреби споживачів в перевезеннях за обсягом, але якість надання транспортних потреб покращення [10, с. 57]. Актуальність модернізації транспортного комплексу для національної економіки і об'єкти обумовили вибір теми статті.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є з'ясування проблем, пов'язаних з модернізацією транспортного комплексу національної економіки, та обґрунтування шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортний комплекс робить значний вплив на національну економічну систему та її міжнародну конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг а умовах євроінтеграційного курсу України.

Транспортний комплекс України являє собою сукупність підприємств усіх видів транспорту та допоміжного обслуговування на транспорті (основні галузі) та забезпечуючих підприємств, що здійснюють виробництво транспортних засобів, їх ремонт, технічне обслуговування тощо. Транспортний комплекс України представлений транспортною інфраструктурою, шляхами автодорожнього, залізничного, авіаційного сполучення, транспортними засобами, технічними пристроями і механізмами, засобами управління та зв'язку тощо. Його метою є задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Особливістю транспортного комплексу України є наявність великих транспортних підприємств, зокрема Укрзалізниці, природно-монопольних сегментів, значна роль підприємств складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту, зокрема аеропортів.

Джерелом аналізу технічного стану і структури виробничого потенціалу транспортного комплексу слугують дані Державної служби статистики України, розміщені на її офіційному сайті у розділі «Транспорт», за гіперпосиланням «Необоротні активи підприємств за видами економічної діяльності з розподілом

на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2013–2020 роки».

Протягом 2013–2020 років залишкова вартість основних засобів транспортних підприємств України зросла з 213038,4 млн. грн. до 655589,1 млн. грн., або у 3,1 рази. Найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства (3,5 разів), найменше – середні (2,1 рази).

Тенденції процесів модернізації визначаються особливостями виробничого потенціалу транспортного комплексу. Протягом 2013–2016 років відбувалися процеси концентрації у галузі, а питома вага великих підприємств у залишковій вартості основних засобів зросла з 69,5% до 91,5%, у наступні роки активізувалися процеси деконцентрації, до кінця 2020 року вона скоротилася до 78,4% за рахунок зростання частки середніх підприємств протягом 2015–2020 років із 5,5% до 16,4%.

У сумарній вартості основних засобів найбільша питома вага припадає на наземний і трубопровідний транспорт, причому протягом 2013–2016 років вона зросла з 31,8% до 89,4%, а до кінця 2020 року скоротилася до 74,2%. Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту значно погіршило свій виробничий потенціал, а його питома вага у залишковій вартості основних засобів скоротилася протягом 2013–2016 років із 64,4% до 9,14%, а до кінця аналізованого періоду зросла до 22,29%. Частка авіаційного транспорту є незначною і протягом 2013–2020 років скоротилася з 2,01% до 1,39%, питома вага водного транспорту є найменшою і протягом 2013–2020 років скоротилася з 0,64% до 0,43%.

Протягом 2013–2020 років показники технічного стану основних засобів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності істотно покращилися, коефіцієнт зносу скоротився з 0,9666 до 0,4592, у т.ч. за рахунок великих підприємств – із 0,9762 до 0,4436 (табл. 1).

Найменш зношеними є основні засоби малих підприємств, він протягом аналізованого періоду змінився незначно – збільшився із 0,3743 до 0,3986, у тому числі за рахунок мікропідприємств – скоротився із 0,3468 до 0,3459. Середні підприємства мають проміжний ступінь зносу, коефіцієнт зносу по ним скоротився із 0,5749 до 0,5360.

За видами економічної діяльності найбільш зношеними є основні засоби наземного і трубопровідного транспорту. За усіма під-

Таблиця 1

Показники зносу основних засобів за видами економічної діяльності
транспортного комплексу України

| Вид економічної діяльності | Код КВЕД | Рік | Усього | у т.ч. підприємства | | | |
|---|----------|------|--------|---------------------|---------|--------|--------------|
| | | | | великі | середні | малі | з них мікро- |
| Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність | Н | 2013 | 0,9666 | 0,9762 | 0,5749 | 0,3743 | 0,3468 |
| | | 2014 | 0,9793 | 0,9858 | 0,5816 | 0,3915 | 0,3453 |
| | | 2015 | 0,4571 | 0,4517 | 0,5474 | 0,3961 | 0,3910 |
| | | 2016 | 0,4511 | 0,4424 | 0,5453 | 0,4562 | 0,3664 |
| | | 2017 | 0,4485 | 0,4296 | 0,5244 | 0,5921 | 0,7711 |
| | | 2018 | 0,6045 | 0,6218 | 0,5033 | 0,4179 | 0,3196 |
| | | 2019 | 0,4693 | 0,4534 | 0,5416 | 0,4087 | 0,3207 |
| | | 2020 | 0,4592 | 0,4436 | 0,5360 | 0,3986 | 0,3459 |
| Наземний і трубопровідний транспорт | 49 | 2013 | 0,9124 | 0,9344 | 0,6897 | 0,4938 | 0,4867 |
| | | 2014 | 0,9149 | 0,9371 | 0,6669 | 0,5189 | 0,5065 |
| | | 2015 | 0,1710 | 0,1202 | 0,6483 | 0,5439 | 0,5403 |
| | | 2016 | 0,3939 | 0,3846 | 0,6286 | 0,5651 | 0,4840 |
| | | 2017 | 0,3586 | н/д | н/д | 0,5727 | 0,5085 |
| | | 2018 | 0,5946 | н/д | н/д | 0,5593 | 0,4683 |
| | | 2019 | 0,5047 | н/д | н/д | 0,5202 | 0,4227 |
| | | 2020 | 0,4821 | 0,4594 | 0,6694 | 0,5041 | 0,4528 |
| Водний транспорт | 50 | 2013 | 0,6907 | н/д | н/д | 0,3929 | 0,2480 |
| | | 2014 | 0,6433 | н/д | н/д | 0,3845 | 0,2561 |
| | | 2015 | 0,4021 | н/д | н/д | 0,3932 | 0,3331 |
| | | 2016 | 0,4527 | н/д | 0,4542 | 0,4452 | 0,4626 |
| | | 2017 | 0,4672 | н/д | 0,4627 | 0,4967 | 0,5316 |
| | | 2018 | 0,2601 | н/д | 0,2406 | 0,5182 | 0,5205 |
| | | 2019 | 0,2852 | н/д | 0,2677 | 0,4779 | 0,3806 |
| | | 2020 | 0,2804 | н/д | 0,2573 | 0,4829 | 0,3191 |
| Авіаційний транспорт | 51 | 2013 | 0,5762 | 0,5334 | 0,6558 | 0,5723 | 0,5317 |
| | | 2014 | 0,5905 | 0,5594 | 0,6352 | 0,6438 | 0,2631 |
| | | 2015 | 0,6139 | 0,5935 | 0,6591 | 0,6143 | 0,2673 |
| | | 2016 | 0,6395 | н/д | н/д | 0,7067 | 0,6887 |
| | | 2017 | 0,4178 | 0,3768 | 0,6457 | 0,6717 | 0,3446 |
| | | 2018 | 0,4008 | 0,3913 | 0,5340 | 0,3508 | 0,0842 |
| | | 2019 | н/д | н/д | 0,5433 | 0,1357 | 0,0889 |
| | | 2020 | н/д | н/д | 0,5386 | 0,1087 | 0,1329 |
| Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту | 52 | 2013 | 0,9754 | 0,9826 | 0,4639 | 0,2715 | 0,2304 |
| | | 2014 | 0,9857 | 0,9903 | 0,5054 | 0,2810 | 0,2255 |
| | | 2015 | 0,5863 | 0,5977 | 0,4744 | 0,2838 | 0,2612 |
| | | 2016 | 0,7170 | 0,8467 | 0,5011 | 0,3647 | 0,2697 |
| | | 2017 | 0,7045 | 0,8490 | 0,4909 | 0,5995 | 0,8219 |
| | | 2018 | 0,6623 | 0,8154 | 0,4639 | 0,2718 | 0,2156 |
| | | 2019 | 0,3606 | 0,2475 | 0,4377 | 0,2932 | 0,2442 |
| | | 2020 | 0,3752 | 0,2819 | 0,4437 | 0,3097 | 0,2580 |

н/д – немає даних

Джерело: власні розрахунки

приємствами коефіцієнт зносу скоротився з 0,9124 до 0,4821, у т.ч. за великими підприємствами він скоротився із 0,9344 до 0,4594. Другими за ступенем зносу основних засобів є середні підприємства – по них спостерігається скорочення коефіцієнту зносу із 0,6897 до 0,6694. Як і у цілому у галузі, найменше зношеними є основні засоби малих підприємств – коефіцієнт зносу скоротився з 0,4867 до 0,4528.

Дані про знос основних засобів авіаційного транспорту протягом 2019–2020 років не оприлюднюються, протягом 2013–2018 коефіцієнт зносу скоротився з 0,5762 до 0,4008. По середнім підприємствам динаміка коефіцієнту зносу протягом 2013–2020 років була низхідною, що виявилось у скороченні коефіцієнту зносу з 0,6558 до 0,5386. Такий же самий тренд притаманний малим підприємствам, протягом аналізованого періоду коефіцієнт скоротився з 0,5723 до 0,1087, у т.ч. за мікропідприємствами – із 0,5317 до 0,1329. Таким чином, малі підприємства авіаційного транспорту мають високі показники приналежності основних засобів.

Підприємства складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту також протягом 2013–2020 років значно покращили рівень технічного стану основних засобів, коефіцієнт зносу скоротився з 0,9754 до 0,3752, у т.ч. за великими підприємствами – із 0,9826 до 0,2819. За середніми підприємствами коефіцієнт зносу протягом аналізованого періоду варіював незначно і скоротився з 0,4639 до 0,4437, а по малим – навпаки збільшився із 0,2715 до 0,3097, у т.ч. за мікропідприємствами – із 0,2304 до 0,2580.

Станом на кінець аналізованого періоду найнижчі показники зносу мають підприємства водного транспорту, протягом 2013–2020 коефіцієнт зносу скоротився з 0,6907 до 0,2804, при цьому дані за великими підприємствами є конфіденційними, за середніми протягом 2016–2020 років скорочення склало із 0,4542 до 0,2573. На відміну від інших підгалузей транспорту, на водному транспорті основні засоби малих і мікропідприємств мають вищі показники зносу порівняно з середніми. Зростання коефіцієнту зносу по малим підприємствам склало із 0,3929 до 0,4829, по мікропідприємствам – із 0,2480 до 0,3191.

Таким чином, протягом восьмирічного періоду відбулося суттєве покращення матеріально-технічної бази транспорту через значний обсяг коштів, виділених суб'єктами господарювання та державою на оновлення

транспортних засобів та транспортної інфраструктури.

Міністерство інфраструктури України є замовниками науково-дослідних робіт за державними цільовими програмами і державним замовленням у сфері розвитку національної транспортної мережі та туризму. Однак обсяг бюджетного фінансування за цими програмами і замовленнями є обмеженим. Структурними реформами у сфері національного транспортного комплексу є: розмежування господарських і управлінських функцій на залізничному транспорті, реформування системи управління дорожнім господарством, авіаційним транспортом, реформування морських та аеропортів України.

Модернізація та структурний розвиток транспортного комплексу України на інноваційній основі потребує активізації державної політики у напрямку реалізації Транспортної стратегії України на період до 2030 р. [11], розробки і реалізації інноваційно-інвестиційних проектів, орієнтованих на інтеграцію України у європейську та світову транспортні системи. Основними принципами Транспортної стратегії України є: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система, її інноваційний розвиток та глобальні інвестиційні проекти, створення безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, забезпечення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції. Значну увагу в зазначеній стратегії приділено механізмам стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, Ці механізми диференційовані за підгалуззями транспортного комплексу: залізничний транспорт – оновлення тягового та іншого рухомого складу; внутрішній водний транспорт – оновлення флоту та будівництво річкових суден; морський транспорт – модернізація інфраструктури глибоководних морських портів; авіаційний транспорт – модернізація та розвиток інфраструктури аеропортів та провайдера аеронавігаційних послуг України; допоміжне обслуговування на транспорті – створення модернізованої високотехнологічної транспортної інфраструктури, включаючи розбудову мережі логістичних систем інноваційного типу для обслуговування пасажирів та обробки вантажів, формування інтелектуальних транспортних систем тощо. Для удосконалення національної транспортної моделі на програм розвитку галузі передбачалося направляти в її модернізацію до 2030 року капітальні інвестиції в обсягах, що

не менш 90% вартості основних засобів транспорту. Для фінансування державних інвестицій передбачається проведення процедури державних закупівель, зокрема із залученням міжнародних організацій. Обсяг приватних інвестицій для оновлення рухомого складу планувалося довести до 10,1 млрд. грн. на рік. У Транспортну стратегію України на період до 2030 р. закладено стимулювання транспортного будівництва, машинобудування та суміжних галузях економіки шляхом створення робочих місць та інвестування. У результаті поставлено задачу довести виробництво інноваційного рухомого складу на українських підприємствах у 2030 році до 80% загального випуску.

Вважаємо, що модернізацію автомобільного транспорту слід пов'язувати з комплексною розбудовою автомобільних доріг, магістральних мереж з урахуванням напрямків територіального розвитку регіонів, підвищення класу магістралей від центру до периферії; підвищення щільності та пропускної спроможності магістральних мереж, покращенням комфортності та безпеки транспортних послуг; відновленням зруйнованої у ході бойових дій транспортної інфраструктури; координацією землекористування та транспортного планування, зміною функціонального призначення частини зруйнованої транспортної інфраструктури після деокупації територій.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

1. На підставі проведеного статистичного аналізу встановлено, що протягом 2013–2020 років залишкова вартість основних засобів транспортних підприємств України зросла більше, ніж втричі, переважно за рахунок великих підприємств. На їх балансах сконцентровано більше 75% залишкової вартості основних засобів транспортного комплексу. За його підгалуззями найбільша частка виробничого потенціалу припадає на наземний і трубопровідний транспорт, втричі менша – на складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту. Частка авіаційного і водного транспорту у вартості основних засобів є незначною і сумарно не перевищує 2%. Протягом восьмирічного періоду відбулося суттєве покращення матеріально-технічної бази транспорту через значний обсяг коштів, виділених суб'єктами господарювання та державою на оновлення транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Найгірші показники технічного стану основних засобів за ознакою розміру мають великі підприємства,

найкращі – малі (за виключенням водного транспорту). У розрізі підгалуззей найгірші показники технічного стану основних засобів має наземний і трубопровідний транспорт, а також складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, найкращі – підприємства авіаційного та водного транспорту.

2. Незважаючи на певні позитивні структурні зрушення, існуюча структура управління транспортним комплексом, рівень технологічних укладів, організації перевезень пасажирів і вантажів за багатьма параметрами не відповідають провідному світовому досвіду, зростаючим вимогам суспільства, міжнародним та європейським стандартам якості, критеріям інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі. Зростання конкурентоспроможності транспортного комплексу України потребує децентралізації управління ним, використання переваг державно-приватного партнерства, розробки державної галузевої транспортної політики в умовах воєнного стану, зростання потенціалу транспортного комплексу для оборони і воєнної економіки.

3. Модернізація підприємств транспортного комплексу України має стати масовим і системним явищем, яке має підкріплюватися цілеспрямованою державною і корпоративною політикою. Процеси модернізації стримуються такими факторами: брак фінансових ресурсів для впровадження інновацій через скорочення обсягів перевезень, низький рівень рентабельності підприємств через застарілу матеріально-технічну базу, наявність державного регулювання тарифів на перевезення, збитковість пільгових перевезень; відставання процесів впровадження інновацій у практику від потреб часу.

4. Метою модернізації транспортного комплексу України є надання суб'єктам господарювання й населенню високоякісних транспортних послуг, удосконалення транспортної інфраструктури та тарифної політики, пришвидшення лібералізації митних процедур при транзиті вантажів та пасажирів, механізмами модернізації і відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури на територіях, підконтрольних українському уряду і звільнених у майбутньому від окупації є, реалізація проектів державно-приватного партнерства, концесійних угод, залучення коштів міжнародної допомоги, грантів на відбудову національної економіки та інтеграцію у європейську та світову транспортні системи.

Перспективами подальших досліджень є обґрунтування механізмів інноваційно-інвестиційної політики в транспортному комплексі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Дмитрієва О. І., Аділов Е. К. Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації. *Проблеми і перспективи розвитку підприємства*. 2021. № 1. С. 45–55.
2. Баранов О. П. Комплексне дослідження впливу інновацій на ефективність функціонування суб'єктів державної спеціальної служби транспорту в системі національної безпеки України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 22. С. 128–132.
3. Михайличенко К. М. Інновації як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 44. С. 64–70.
4. Собкевич О. В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. *Стратегічні пріоритети*. 2014. № 2. С. 179–181.
5. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2014. Вип. 30. С. 21–31.
6. Ковальов В. В. Організація модернізації транспортно-дорожньої інфраструктури при комплексній реконструкції міської забудови. *Науковий вісник будівництва*. 2018. Т. 92. № 2. С. 167–172.
7. Палант О. Ю. Реструктуризація та модернізація транспортного комплексу України з переведенням його на беззбиткову роботу. *ScienceRise*. 2015. № 4(3). С. 29–35.
8. Чобаль Л. Ю. Транспортний комплекс України: структурні зміни та тенденції розвитку. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2015. Вип. 25.7. С. 139–150.
9. Сидоренко І. В. Концептуальні підходи до визначення інтегрального показника рівня інвестування інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіону. *Бізнес Інформ*. 2013. № 3. С. 82–87.
10. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 53–60.
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?find=1&text=%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%BD#w1_2.

REFERENCES:

1. Dmytriieva O. I., Adilov E. K. (2021), "Formation of a complex of infrastructural support of innovative development of transport infrastructure on the basis of digitalization", *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, vol. 1, pp. 45–55.
2. Baranov O. P. (2013), "Comprehensive study of the impact of innovations on the efficiency of the subjects of the state special transport service in the national security system of Ukraine", *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 22, pp. 128–132.
3. Mykhailychenko K. M. (2013), "Innovations as a factor in the modernization of the transport and road complex of Ukraine", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 44, pp. 64–70.
4. Sobkevych O. V. (2014), "Modernization priorities of transport and road complex reform in Ukraine", *Stratychni priorytety*, vol. 2, pp. 179–181.
5. Sadlovska I. (2014), "Priorities of reforming and modernizing the transport infrastructure and road complex in Ukraine", *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnohichnoho universytetu transportu. Ser. : Ekonomika i upravlinnia*, vol. 30, pp. 21–31.
6. Kovalov V. V. (2018), "Organization of modernization of transport and road infrastructure during the complex reconstruction of urban development", *Naukovyi visnyk budivnytstva*, vol. 92, no. 2, pp. 167–172.
7. Palant O. Yu. (2015), "Restructuring and modernization of the transport complex of Ukraine with its transfer to break-even operation", *ScienceRise*, vol. 4(3), pp. 29–35.
8. Chobal L. Yu. (2015), "Transport complex of Ukraine: structural changes and development trends", *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 25.7, pp. 139–150.
9. Sydorenko I. V. (2013), "Conceptual approaches to determining the integrated indicator of the level of investment in innovative development of the transport and road complex of the region", *Biznes Inform*, vol. 3, pp. 82–87.
10. Kozak L. S., Fedoruk O. V. (2020), "Features of formation of an effective model of innovative development of the transport and road complex of Ukraine", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 3, pp. 53–60.
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Order "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?find=1&text=%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%BD#w1_2.