

УДК 330.101

*М. С. Наумов,
к. е. н., доцент кафедри економічної теорії та міжнародної економіки,
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова,
м. Харків*

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*M. S. Naumov,
Ph.D in Economics, Associate Professor of Department of Economic Theory,
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, Kharkiv*

MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF THE FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY DEVELOPMENT

У статті досліджуються причини низьких темпів зростання ВВП України. Констатується, що всупереч прогнозам в умовах скорочення внутрішнього попиту експорт не став джерелом економічного зростання. Обґрунтовано, що однією з перешкод на шляху зростання обсягів експорту є неналежний стан транспортної інфраструктури. Основна увага приділена вивченню проблем залізничного та автомобільного транспорту. Названі такі причини скорочення обсягів перевезень, як окупація частини території країни, економічна політика сусідніх держав, неефективність діяльності ПАТ «Укрзалізниця» як природного монополіста, організована протидія основних замовників залізничних перевезень, незадовільний стан автомобільних доріг, нестача інвестицій для відповідних реформ, нерациональне використання таких інвестицій. Зроблені висновки про необхідність підвищення ефективності системи тарифоутворення в транспортній галузі та збільшення ролі таких видів транспорту як водний та авіаційний.

The article deals with the reasons of weak growing of the GDP rate in Ukraine. One of the key points of the article are based on the idea that the forecasts exports did not become a source of economic growth under the conditions of domestic demand reduction. It is argued that the inappropriate conditions of the transport infrastructure are one of the difficulties for the exports to grow. Reasonable attention is paid to the study of rail and road transport problems. There are mentioned the following reasons for traffic volumes reducing: the occupation of the border territories, the economic policy of the neighboring countries, the weak profit of "Ukrzaliznytsya" as a natural monopolist, organized opposition of main rail transport customers, bad condition of highways, lack of investment for appropriate reforms, controversial use of investments. As a conclusion author argued the necessity of increasing the tariff system efficiency in the transport sector and underlining the role of water and aircraft transport.

Ключові слова: залізниця, зовнішньоекономічна діяльність, експорт, інфраструктура, транспорт.

Key words: railways, foreign economic activity, export, infrastructure, transport.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Економіка України протягом останніх років характеризується кризовими явищами, спричиненими складним поєднанням економічних, соціальних та політичних чинників. Економічний спад 2014-2015 років змінився зростанням у 2016 році, проте темпи його зростання виявились нижчими від прогнозованих. Традиційно одним із рушіїв економічного зростання в Україні було експортне виробництво, яке забезпечувало близько половини ВВП країни. Але, незважаючи на девальвацію національної грошової одиниці, обсяги експорту протягом останніх п'яти років знижувались, що перетворило його з джерела зростання на стримуючий чинник. З'ясування причин неналежного рівня розвитку зовнішньоекономічної діяльності дозволить скорегувати економічну політику й досягти сталого зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами зовнішньоекономічної діяльності традиційно займаються такі відомі українські економісти, як А. П. Гайдуцький, К. Гребеник, М. І. Дідківський, Ю. Г. Козак, А. І. Кредісов, А. П. Румянцев, І. Ю. Сіваченко, В. С. Стельмах, Н. М. Тюріна, О. В. Шкурупій та інші. Низькі обсяги експорту та його сировинна орієнтація потребують проведення подальших досліджень у даному напрямі.

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз стану транспортної інфраструктури України як чинника розвитку зовнішньоекономічної діяльності: виявлення перешкод на шляху ефективного функціонування та пошук перспективних напрямів реформування.

Виклад основного матеріалу дослідження. У першій половині 2014 року, коли відбулась переорієнтація України у зовнішньоекономічній сфері, багато дослідників прогнозували, що зменшення обсягів торгівлі з Російською Федерацією буде компенсоване більш інтенсивним розвитком зовнішньоекономічних зв'язків із країнами ЄС. Проте цього досі не відбулось. Для підтвердження наших слів розглянемо дані таблиці 1.

Таблиця 1.
Динаміка ВВП та обсягів експорту України в 2013-2016 роках

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Експорт товарів та послуг, тис. дол. | 77142191,5 | 65422539,8 | 47863803,9 | 46229710,9 |
| Експорт товарів та послуг, % до попереднього року | 100 | 84,81 | 73,16 | 96,59 |
| ВВП у цінах поточного року, тис. дол. | 183310146,4 | 133503411,4 | 91030959,45 | 93270479,39 |
| ВВП у цінах поточного року, % до попереднього року | 100 | 72,83 | 68,19 | 102,46 |
| Експортна квота, % | 42,08 | 49,00 | 52,58 | 49,57 |
| Експорт товарів та послуг до ЄС, тис. дол. | 20954314,8 | 20994506,8 | 15943109,7 | 16501183,2 |
| Експорт товарів та послуг до ЄС, % до попереднього періоду | 100 | 100,19 | 75,94 | 103,50 |
| Експорт товарів та послуг до ЄС, % до загального експорту | 27,16 | 32,09 | 33,31 | 35,69 |

Джерело: розраховано на основі [5], [21]

Відповідно до даних таблиці, питома вага країн ЄС у загальному обсязі експорту України справді збільшується. Але після неістотного зростання експорту до ЄС у 2014 році (+0,19 %) в 2015 році мало місце значне падіння (-24,06 %), яке не біло компенсоване незначним зростанням у наступному році (+3,5 %). Експортна квота у порівнянні з 2013 роком зросла і коливається на рівні 50 %. Це означає, що в умовах постійної девальвації національної грошової та слабкості внутрішнього ринку експорт мав би стати пріоритетним напрямом забезпечення економічного зростання.

Традиційно для подібного аналізу використовується ВВП, розрахований у цінах базисного року. Але для нашого дослідження принциповим є порівняння динаміки обсягів експорту та ВВП. Саме тому в таблиці наведені дані щодо зміни ВВП, розрахованого в доларах США у цінах поточного року, тоді як, наприклад, на сайті Державної служби статистики України при оцінці економічного зростання надаються відомості про ВВП, виражений у гривнях у цінах базисного року.

ВВП України, розрахований в доларах США у поточних цінах, стрімко скорочувався протягом 2014-2015 років (-27,17 % та -31,81 %, відповідно), та неістотно збільшився у 2016 році (+3,5 %). Обсяг експорту в зазначеному періоді постійно зменшувався, хоча в 2016 році темпи падіння знизались. Таким чином, у супереч прогнозам і теоретичним висновкам, експорт не став джерелом економічного зростання в нашій країні. Більше

того, не було досягнуте стабільне зростання експорту до країн ЄС, а отже, не було компенсоване скорочення обсягів експорту до Російської Федерації.

Усе зазначене робить актуальним пошук чинників, які гальмують зовнішньоекономічну діяльність із країнами ЄС. Одним із них, на нашу думку, є неналежний рівень транспортної інфраструктури. Так, на основі методу багатofакторної лінійної регресії свого часу були побудовані економіко-математичні моделі визначення впливу факторів на розвиток зовнішньоекономічної діяльності підприємств машинобудування [16]. Для нашого аналізу найбільший інтерес становить залежність обсягу експорту від параметрів часу та простору. Тут чинниками, які мають найбільшу силу впливу, є перевезення вантажів всіма видами транспорту, а також щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям.

Про значущість розвитку транспорту свідчать наступні цифри: за даними Державної служби статистики України, ВВП України в 2016 році склав 2383,182 млрд грн, із них на транспорті, в складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності були створені 156,333 млрд грн (тобто 6,56 % ВВП або 7,7 % доданої вартості, створеної в країні) [ВВП]. Крім того, в умовах недостатнього попиту на внутрішньому ринку актуальності набуває експорт, зокрема, експорт послуг. Тут транспортним послугам теж належить важлива роль. Обсяг їх експорту в 2016 році склав 9,868 млрд доларів, що становить 53,7 % від експорту послуг [5]. Найбільша частка в експорті транспортних послуг належить трубопровідному транспорту (49,6 %), на другому місці повітряний транспорт (16,7 %), далі – морський (12,4 %), залізничний (10,6 %), автомобільний (4,5 %) та інші [5].

За даними Державної служби статистики, загальний обсяг вантажних перевезень в Україні протягом останніх років постійно скорочується, хоча іноді спостерігається зростання за окремими видами транспорту [5]. Основними причинами цього процесу є скорочення транзитних перевезень та неефективна діяльність Укрзалізниці, яка забезпечує майже 80 % вантажних перевезень.

У свою чергу, причинами падіння вантажопотоків залізницею стали спад промислового виробництва та скорочення економічної активності. Найбільш стрімке падіння відбулось у 2014 році, коли «Укрзалізниця» втратила понад 40 млн тонн вантажопотоків, передусім, за рахунок обвалу перевезень на Донбасі та різкого зниження транзиту [3]. На думку експертів, швидко повернути обсяги перевезень на докризовий рівень не вдасться, а причини падіння пов'язані не тільки з дією об'єктивних чинників, а й з великою кількістю хибних кроків в управлінні транспортною галуззю.

Скорочення обсягів транзиту пов'язано, передусім, з політикою Росії. У 2013 році вона була країною походження для кожної шостої тонни, перевезеної морським транспортом, для кожної п'ятої – автомобільним, майже 70% залізничного транзиту і майже 100% – трубопровідного [3]. Але ще в 2012-му році Росія прийняла Стратегію розвитку морської портової інфраструктури до 2030 року. У згаданому документі безпосередньо йдеться і про Україну: в портах нашої країни у 2011 році були перевантажені близько 48 % вугілля та 51 % мінеральних добрив російського походження, які тяжіють до портів Чорноморського басейну, і така частка визначена авторами документу як «невиправдано висока». Відповідно до цієї стратегії, обсяги перевалки російських вантажів у портах суміжних країн мають скоротитися з 17 % (100 млн тон вантажів) її портового вантажообігу до 4 % [12]. Цій меті підпорядкована тарифна, інвестиційна та регуляторна російська політика на транспорті.

В Україні ж діяльність одного з найбільших перевізників – Укрзалізниці – до недавнього часу була класичним прикладом поведінки адміністративної монополії. Її цінова політика завдавала шкоди як транзиту, так і підприємствам власної країни. Наприклад, А. Пивоварський, перебуваючи на посаді міністра інфраструктури, констатував, що у 2015 році 2 млн тонн білоруської нафти були втрачені для транзиту лише через те, що представники Укрзалізниці вчасно не надали скидку на транзит [15]. Таке рішення завдало шкоди не лише залізниці, а й порту Одеса, де мала б відбуватись перевалка. Імовірно, представники вітчизняного монополіста, які звикли диктувати споживачам свої умови всередині країни, не врахували, що на міжнародному ринку транспортних перевезень існує жорстка конкуренція. Наприклад, білоруський товаровиробник спрямував свій вантаж альтернативним шляхом: через порт Клайпеда в Литві.

Випадки, коли Укрзалізниця недоотримує дохід через власну неефективність, непоодинокі. Найбільш резонансна ситуація склалась навколо лінії Комиш-Зоря – Волноваха. Саме ця лінія внаслідок бойових подій в Донецькій області перетворилась на єдиний шлях, який поєднує Маріуполь з мережею залізниць. Необхідність реконструкції даного напрямку була очевидною. 1 червня 2017 року оновлена лінія була відкрита. Витрати на реконструкцію склали 73 млн грн [6]. Але запланована пропускна здатність так і не була досягнута. Як наслідок, за оцінками аналітика ЦТС-Консалтинг Павла Руденка, лише за перші три місяці роботи реконструйованого перегону Укрзалізниця недоотримала майже півмільярда гривень: 390 млн грн – втрати можливих надходжень від перевезення сировини, необхідної металургійним комбінатам Маріуполя, 100 млн грн – потенційний дохід від перевезення готової продукції, яку могли б виробити комбінати, якби отримали достатній обсяг сировини [6]. Недоотримана валютна виручка маріупольських підприємств внаслідок низької пропускної здатності даної гілки оцінюється приблизно в 1 мільярд доларів на рік [10].

Ще одним предметом постійних дискусій є тарифна політика Укрзалізниці. Вартість залізничних перевезень зростає щороку. Наприкінці 2017 року Укрзалізниця ініціювала підвищення тарифів на перевезення вантажів на 22,5 %. Представники залізниці обґрунтовували свою пропозицію тим, що у січні-серпні 2017 року розрив між темпами зростання цін промислових товарів та вартості залізничних перевезень склав 23,8 %. До того ж, за їхніми розрахунками, доходи від індексації в 2017-2021 роках покрийють лише 28% інвестицій, тоді як

решта буде забезпечена підвищенням внутрішньої ефективності або залученням ресурсів [8]. Федерація роботодавців погоджувалась із необхідністю індексації тарифів, але на нижчому рівні: 8,4 % – у 2017 році, та 9 % – у 2018 році. Саме таке підвищення тарифів відповідає індексу цін виробників промислової продукції. Натомість, для підвищення ефективності діяльності залізниці Федерація роботодавців пропонувала знизити ставки податку на землю для об'єктів Укрзалізниці та ставки акцизного збору для пального, яке купує Укрзалізниця, а також зменшити перехресне субсидювання пасажирських перевезень [17]. Зрештою, тарифи були підвищені на 15 %.

Про негативний вплив тарифної політики Укрзалізниці на діяльність вітчизняних підприємств свого часу говорили голова асоціації Укрцемент М. Машаду, президент Союзу хіміків України О. Голубов та інші [1]. За їх словами, постійне підвищення тарифів на вантажні перевезення може призвести до закриття багатьох підприємств. У 2017 році проти підвищення залізничних тарифів виступили Американська торгова палата та Європейська Бізнес Асоціація [13].

Укрзалізниця є класичним прикладом неефективного монополіста, який не тільки постійно підвищує ціни, а й відмовляється впроваджувати нові технології, що можуть забезпечити зниження витрат. Цю ситуацію в своїй статті «Зношений локомотив економіки» свого часу детально проаналізував директор Friendly Avia Support О. Ланецький [9]. Найбільш яскравий приклад: станом на 2015 рік зношування основних фондів по вагонному і колійному господарствах становило 90%; 72% електровозів, 99% магістральних і 91% маневрових тепловозів уже відпрацювали нормативний термін. На думку автора, подібна ситуація стала можливою через відсутність стимулів до інновацій у монополістів, які забезпечують роботу залізниці: як самої Укрзалізниці, так і підприємств, що її обслуговують. Про відсутність стимулів до підвищення ефективності свідчить той факт, що вітчизняна технологія плазмового гартування та технологія надзвукової електродугової металізації в Україні майже не використовуються, хоча їх впровадження допомогло б істотно скоротити витрати. Підсумовуючи свій аналіз, О. Ланецький справедливо констатує, що для Укрзалізниці питання зменшення витрат не є найважливішим, оскільки набагато простіше і звичніше шантажувати державу наближенням транспортного колапсу і після цього отримати мільярдні вливання, ніж впроваджувати нові технології [9].

Неефективність діяльності Укрзалізниці як монополіста багаторазово аналізувалась дослідниками. Але набагато менше уваги приділяється тому, що в сфері залізничних перевезень фактично має місце монополія. За даними Центру транспортних стратегій, 38 % вантажопотоку в Україні формують лише дві компанії – СКМ та Fergexro [11]. Також слід додати, що 52 % вантажів – це вантажі гірничо-металургійного комплексу, представники якого мають можливість та стимули узгоджувати свою поведінку при взаємодії з Укрзалізницею. Потужність впливу споживачів на діяльність компанії підтверджує той факт, що топ-5 клієнтів Укрзалізниці забезпечують 52% її виручки, але чистого прибутку не генерують [18]. Таким чином, у сфері залізничних перевезень в Україні має місце двостороння монополія.

У цілому, за оцінками фахівців, бар'єрами на шляху розвитку Укрзалізниці є неефективна кадрова політика, внутрішній саботаж реформ, монополізація державою потенційно конкурентних сегментів, а також об'єктивні і суб'єктивні чинники втрати транзиту [4].

Багато очікувань експерти пов'язували зі створенням ПАТ «Українська залізниця», яке мало спростити управління галуззю, підвищити її прозорість та створити запас для лібералізації ринку залізничних послуг і приходу в нього приватних інвестицій. За підрахунками експертів, приплив інвестицій лише у перші роки мав становити близько 27 млрд гривень [4]. Великі сподівання також покладались особисто на голову Укрзалізниці – Войцеха Балчуна. У 2008 році він очолив РКР Cargo – державного вантажного залізничного оператора Польщі, чистий збиток якого складав на той момент 179 млн злотих, а вже за підсумками 2011 року перевізник отримав 62 млн злотих прибутку, а у 2012 році – 340 млн злотих [7]. Проте результати роботи Войцеха Балчуна в Україні залишились неоднозначними.

Наразі сподівання на проведення реформ на залізниці покладаються на Угоду з ЄС: у частині залізничної інфраструктури вона передбачає, що Україна інтегруватиме свою мережу в інтермодальну систему європейського транспорту – шляхом гармонізації стандартів і управління. А оскільки європейські регулятори відстоюють принципи вільної конкуренції у залізничному транспорті, то слід очікувати передачу частини або, навіть, всього операторського бізнесу приватним компаніям.

Щодо розвитку автомобільного транспорту (у тому числі вантажного), то тут основною перепоною є стан доріг. Незважаючи на поступове зростання довжини автомобільних доріг із твердим покриттям із 159118,0 км у 1991 році до 166084,9 км у 2013 році (подальша статистика не враховує тимчасово окуповані території), 97% дорожнього господарства, за словами колишнього міністра інфраструктури А. Пивоварського, «перебуває в жалюгідному технічному стані» [5, 18]. За розрахунками колишнього директора Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автоперевезень Міністерства інфраструктури України Романа Хміля, для відновлення існуючої мережі доріг протягом найближчих 5-10 років необхідно витрати близько трильйона гривень, а згодом виділяти по 50 млрд гривень на їх утримання [2]. Але Кабінет міністрів України затвердив концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки орієнтовною вартістю лише 322,575 млрд грн [На будівництво].

За оцінками державного агентства «Укравтодор», українська економіка мала втратити 120 млрд грн щорічно у 2016 та 2017 роках через поганий стан доріг [14]. Ці витрати пов'язані з надмірним використанням пального, зменшенням швидкості перевезень та зростанням вартості ремонту транспортних засобів.

Проблеми розвитку автоперевезень, у цілому, пов'язані з надмірним борговим навантаженням, дефіцитом інвестиційних коштів, неефективним розподілом повноважень між центральною і місцевою владою щодо управління дорогами, недосконалою системою адміністрування цільових податків у цій сфері, зарегульованою системою видачі дозволів на міжнародні автоперевезення.

Досягти позитивних зрушень у сфері автоперевезень, на думку експертів, можна завдяки реалізації проектів платних доріг, укладанню контрактів на утримання автомагістралей, поліпшення контролю збору та витрачання коштів дорожнього фонду, лібералізації ринку міжнародних автоперевезень [4]. Автомобілісти мають також відчутти позитивний вплив підписання угоди з ЄС: зараз міжнародні перевізники страждають через зарегульованість ринку дозволами, які потрібно отримувати для в'їзду в певну країну, а внаслідок підписання угоди ринок поступово буде лібералізуватися. Більше того, вітчизняні компанії отримують конкурентну перевагу перед європейцями за рахунок помірних цін.

Залізничний та автомобільний транспорт займають перше й третє місце за величиною вантажообороту в Україні: 174,8 млрд ткм (55,8 %) та 37,4 млрд ткм (11,9 %) у січні-листопаді 2017 року, відповідно [5]. Друге місце – 96,7 млрд ткм (30,9 %) посідає трубопровідний транспорт, але проблеми його розвитку тісно пов'язані не тільки з економічними, а й політичними чинниками, а отже, потребують окремого дослідження. Питома вага у вантажообороті інших видів транспорту – водного та авіаційного – істотно менша: 1,27 % і 0,08%.

Підбиваючи підсумки, можна констатувати, що стан транспортної інфраструктури в Україні має негативний вплив на розвиток зовнішньоекономічної діяльності. Наразі ця проблема усвідомлена і розробляються шляхи її вирішення. Але результати відповідної роботи неоднозначні. Так, за індексом глобальної конкурентоспроможності 2017-2018 Україна посіла 81-ше місце зі 137 країн [20, р. 296]. Вперше за останні п'ять років нашої країни вдалось не тільки зупинити падіння за цим показником, але й поліпшити свої позиції. Але за інфраструктурною складовою (78-ме місце) спостерігається зворотна ситуація. Зокрема, це стосується якості залізничної інфраструктури. Разом із тим, слід відзначити, що за якістю Залізничної інфраструктури Україна посідає доволі високе місце – 37-ме. Якість автомобільних доріг покращується, але загальне 130-те місце є найнижчим серед інших інфраструктурних складових.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розробок у даному напрямі. Для подолання економічної кризи важливе значення має модернізація транспортної галузі, оскільки вона є не тільки джерелом доданої вартості, а й створює передумови для розвитку підприємств інших галузей, у тому числі експортоорієнтованих. Нажаль, функціонування транспорту повторює негативні тенденції розвитку економіки країни: скорочується обсяг перевезень, зменшуються доходи, зростають боргові зобов'язання тощо. Причини цих явищ мають як об'єктивний, так і суб'єктивний характер. До чинників першої групи відносяться недостатній внутрішній попит на транспортні послуги, тимчасова окупація частини території країни та скорочення транзиту з Російської Федерації у зв'язку з її прагненням збільшити перевалку вантажів у власних портах. Не менш важливе значення мають чинники другої групи – суб'єктивні: відсутність уміння та бажання здійснювати діяльність в умовах ринкової конкуренції та нехтування інтересами транспортних підприємств з боку їхніх працівників заради отримання особистої вигоди.

Існуючі наукові праці присвячені, переважно, окремим аспектам реформування тих видів транспорту, які характеризуються найбільшим вантажооборотом: залізничного та автомобільного. Узагальнюючи їх результати, можна виділити основні напрями необхідних перетворень – це зміна системи управління, перегляд порядку тарифоутворення, реформування системи розподілу бюджетних коштів та результатів господарської діяльності. Упровадження результатів цих праць дає певні позитивні результати вже зараз, але, за оцінками фахівців, для подолання головних проблем знадобляться роки. Разом із тим, помітні успіхи вже зараз починають демонструвати ті види транспорту, які традиційно не являлись лідерами вантажних перевезень: внутрішній водний та авіаційний. На нашу думку, функціонування цих видів транспорту тривалий час необґрунтовано залишалось без належної уваги з боку дослідників, а отже, наразі має стати перспективним напрямом наукового аналізу.

Література.

1. Бізнес критикує рішення «Укрзалізниці» підвищити тарифи [Електронний ресурс] // Forbes. – 2015. – 24 березня. – Режим доступу: <http://forbes.net.ua/ua/news/1391193-biznes-kritikue-rishennya-ukrzalznici-pidvishchiti-tarifi>. – (дата доступу: 17.01.2018).
2. Бывший куратор автодорог в МИУ рассказал, почему не получилось дорожной реформы [Электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. – 2016. – 20 апреля. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/news/2016/04/27/byvshiy_kurator_avtodorog_v_miu_rasskazal_pochemu_ne_poluchilos_dorozhnoy_reformy_33730. – (дата доступу: 17.01.2018).
3. Гребеник К. Битва за транзит / К. Гребеник [Електронний ресурс] // Forbes. – 2015. – №3. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1389888-bitva-za-tranzit>. – (дата доступу: 18.01.2018).
4. Гребеник К. Чи судилося Україні стати транспортним Сінгапуром / К. Гребеник [Електронний ресурс] // Forbes. – 2015. – 2 січня. – Режим доступу: <http://forbes.net.ua/ua/nation/1386039-chi-sudilosya-ukrayini-stati-transportnim-singapurom>. – (дата доступу: 17.01.2018).
5. Державна служба статистики України. Офіційний веб-сайт. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – (дата доступу: 17.01.2018).

6. За 3 місяця УЗ недополучила полмільярда из-за неефективності на перегоні Камыш-Заря – Волноваха [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2017. – 18 вересня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2017/09/18/za_3_mesyatsa_uz_nedopoluchila_polmilliarda_griven_iz_za_svoey_neeffectivnosti_na_peregone_kamysh_zarya_volnovakha_ekspert_42975. – (дата доступу: 17.01.2018).
7. Засядько Н. РКР була місцем обитання патології – 8 висказуваний майбутнього глави УЗ / Н. Засядько [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2016. – 13 квітня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/krp_byla_mestom_obitaniya_patologii__8_vyskazyvaniy_buduschego_glavy_uz_1022. – (дата доступу: 17.01.2018).
8. Індексція тарифів на вантажні залізничні перевезення у 2017 році дозволить Укрзалізниці покрити менш як на третину потреби в інвестиціях на оновлення рухомого складу, – Андрій Рязанцев [Електронний ресурс] // Прес-центр ПАТ «Укрзалізниця». – 2017. – 9 жовтня. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/459649/. – (дата доступу: 17.01.2018).
9. Ланецький О. Зношений локомотив економіки, або як «Укрзалізниця» гальмує розвиток інфраструктури / О. Ланецький [Електронний ресурс] // Forbes. – 2015. – 25 березня. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/opinions/1390858-znoshenij-lokomotiv-ekonomiki-abo-yak-ukrzeliznytsya-galmue-rozvitok-infrastrukturi>. – (дата доступу: 17.01.2018).
10. "Метінвест" возобновляет доставку сырья морем на мариупольские меткомбинаты [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2016. – 6 квітня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2016/04/06/metinvest_vozobnovlyet_dostavku_syrya_morem_na_mariupolskie_metkombinaty_33346. – (дата доступу: 17.01.2018).
11. Расщепление грузопотока [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/infographics/rassheplenie_gruzopotoka. – (дата доступу: 19.01.2018).
12. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf. – (дата доступу: 17.01.2018).
13. Тариф на грузоперевозки должен повышаться, – Кравцов [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2017. – 20 листопада. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2017/11/20/tarif_na_gruzoperevozki_dolzhen_povyshatsya_kvratsov_44061. – (дата доступу: 19.01.2018).
14. «Укравтодор» оценил потери украинской экономики от плохих дорог [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2016. – 20 квітня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2016/04/20/ukravtodor_otseuil_poteri_ukrainskoj_ekonomiki_ot_plokhikh_dorog_33603. – (дата доступу: 17.01.2018).
15. Украина потеряла грузопоток белорусской нефти из-за «Укрзалізницы» – Пивоварский [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2015. – 14 грудня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/ukraina_v_2015_godu_poteryala_gruzopotok_belorusskoj_nefti_iz_za_ukrzeliznytsi_31298. – (дата доступу: 17.01.2018).
16. Фатенюк-Ткачук А. О. Аналізування факторів впливу на розвиток зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств / А. О. Фатенюк-Ткачук // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – Вип. 17. – С. 93-101.
17. Федерация работодателей согласна на повышение грузовых тарифов УЗ в 2017 и 2018 гг. [Електронний ресурс] // Центр транспортних стратегій. – 2017. – 10 жовтня. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2017/10/10/federatsiya_rabotodateley_soglasna_na_povyshenie_gruzovykh_tarifov_uz_v_2017_i_2018_gg_43372. – (дата доступу: 19.01.2018).
18. Хлимоненко Б. Андрій Пивоварський: «Топ-5 клієнтів «Укрзалізниці» не генерують ЕБІТДА» / Б. Хлимоненко [Електронний ресурс] // Forbes. – 2015. – 5 травня. – Режим доступу: <http://forbes.net.ua/ua/business/1393634-andrij-pivovarskij-top-5-klientiv-ukrzeliznici-ne-generuyut-ebitda>. – (дата доступу: 17.01.2018).
19. На будівництво доріг до 2022 року заклали 322 млрд грн [Електронний ресурс] // Дзеркало тижня. – 2018. – 11 січня. – Режим доступу: https://dt.ua/ECONOMICS/na-budivnictvo-dorig-do-2022-roku-zaklali-322-mln-grn-265786_.html. – (дата доступу: 12.01.2018).
20. The Global Competitiveness Report 2017–2018. World Economic Forum. – 393 p.
21. Ukraine: Country Profile. The World Bank, available at: http://databank.worldbank.org/data/Views/Reports/ReportWidgetCustom.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=UKR (Accessed 10 January 2018).

References.

1. Forbes (2015), "Business criticizes decision of "Ukrzaliznytsia" to raise rates", available at: <http://forbes.net.ua/ua/news/1391193-biznes-kritikue-rishennya-ukrzeliznici-pidvishchiti-tarifi> (Accessed 17 January 2018).
2. The Center for Transport Strategies (2016), "Former curator of roads in MIU told why the road reform has not turned", available at:

- http://cfts.org.ua/news/2016/04/27/byvshiy_kurator_avtodorog_v_miu_rasskazal_pochemu_ne_poluchilos_dorozhnoy_reformy_33730 (Accessed 17 January 2018).
3. Hrebenyk, K. (2015), "Battle for transit", Forbes, vol. 3, available at: <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1389888-bitva-za-tranzit> (Accessed 18 Jan 2018).
4. Hrebenyk, K. (2015), "Is Ukraine destined to become a transport Singapore", Forbes, available at: <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1389888-bitva-za-tranzit> (Accessed 17 Jan 2018).
5. The official site of the State Statistics Service of Ukraine (2017), available at: www.ukrstat.gov.ua (Accessed 17 Jan 2018).
6. The Center For Transport Strategies (2017), "Over 3 months, UZ received less than half a billion dollars due to inefficiencies in the Komysh-Zoria – Volnovakha stretch", available at: http://cfts.org.ua/news/2017/09/18/za_3_mesyatsa_uz_nedopoluchila_polmilliarda_griven_iz_za_svoey_neeffektivnosti_na_peregone_kamysh_zarya_volnovakha_ekspert_42975 (Accessed 17 Jan 2018).
7. Zasiad'ko, N. (2016) "PKP was the habitat of the pathology – 8 statements of the future head of the UZ", The Center For Transport Strategies, available at: http://cfts.org.ua/articles/pkp_byla_mestom_obitaniya_patologii__8_vyskazyvaniy_buduschego_glavy_uz_1022 (Accessed 17 Jan 2018).
8. Media Centre of Public joint stock company "Ukrzaliznytsia" (2017), "The indexation of tariffs for freight rail transportation in 2017 will allow Ukrzaliznytsia to cover less than one third of the investment needs for rolling stock renewal - Andrij Riazantsev", available at: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/459649/ (Accessed 17 Jan 2018)
9. Lanets'kyj O. (2015) "The worn locomotive of the economy or as "Ukrzaliznytsya" hinders the development of infrastructure", Forbes, available at: <http://forbes.ua/ua/opinions/1390858-znoshenij-lokomotiv-ekonomiki-abo-yak-ukrzaliznycya-galmue-rozvitok-infrastrukturi>, (Accessed 17 Jan 2018).
10. The Center For Transport Strategies (2016), "Metinvest restores deliveries of raw materials by sea to Mariupol Metals", available at: http://cfts.org.ua/news/2016/04/06/metinvest_vozobnovlyayet_dostavku_syrya_morem_na_mariupolskie_metkombinaty_33346 (Accessed 17 Jan 2018).
11. The Center For Transport Strategies (2017), "Splitting the cargo flow", available at: http://cfts.org.ua/infographics/rasscheplenie_gruzopotoka (Accessed 19 Jan 2018).
12. Federal State Unitary Enterprise "Rosmorport" (2012), Strategy of development of the sea port infrastructure of Russia until 2030, available at: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private-Partnership/strategy_2030.pdf (Accessed 17 Jan 2018).
13. The Center For Transport Strategies (2017), "The freight tariff should increase – Kravtsov", available at: http://cfts.org.ua/news/2017/11/20/tarif_na_gruzoperevozki_dolzhen_povyshatsya_kravtsov_44061 (Accessed 19 Jan 2018).
14. The Center For Transport Strategies (2016), ""Ukravtodor" has estimated losses of the Ukrainian economy because of bad roads", available at: http://cfts.org.ua/news/2016/04/20/ukravtodor_otseuil_poteri_ukrainskoy_ekonomiki_ot_plokhikh_dorog_33603 (Accessed 17 Jan 2018).
15. The Center For Transport Strategies (2016), "Ukraine has lost the flow of Belarusian oil because of "Ukrzaliznytsia" – Pyvovars'kyj", available at: http://cfts.org.ua/news/ukraina_v_2015_godu_poteryala_gruzopotok_belorusskoy_nefti_iz_za_ukrzaliznytsi_31298 (Accessed 17 Jan 2018).
16. Phatenok-Tkachuk, A. O (2010) "Analysis of factors of influence on development of foreign economic activity of machine-building enterprises", The Collection of Scientific Works of Kirovohrad National Technical University. Economic Sciences, vol. 17, pp. 93-101.
17. The Center For Transport Strategies (2017), "The Federation of Employers agrees to increase the freight tariffs of UZ in 2017 and 2018 years", available at: http://cfts.org.ua/news/2017/10/10/federatsiya_rabotodateley_soglasna_na_povyshenie_gruzovykh_tarifov_uz_v_2017_i_2018_gg_43372 (Accessed 19 Jan 2018).
18. Khlymonenko, B. (2015), Andrij Pyvovars'kyj: «Top 5 clients of Ukrzaliznytsia do not generate EBITDA», The Center For Transport Strategies, available at: <http://forbes.net.ua/ua/business/1393634-andrij-pivovarskij-top-5-klientiv-ukrzaliznici-ne-generuyut-ebitda> (Accessed 17 Jan 2018).
19. Dzerkalo tyzhnia (2018), "322 billion UAH are laid for the construction of roads by 2022", available at: https://dt.ua/ECONOMICS/na-budivnictvo-dorig-do-2022-roku-zaklali-322-mln-grn-265786_.html (Accessed 12 Jan 2018).
20. The Global Competitiveness Report 2017–2018. World Economic Forum. – 393 p.
21. Ukraine: Country Profile. The World Bank, available at: http://databank.worldbank.org/data/Views/Reports/ReportWidgetCustom.aspx?Report_Name=CountryProfile&Id=b450fd57&tbar=y&dd=y&inf=n&zm=n&country=UKR (Accessed 10 January 2018)