

DOI: [10.32702/2307-2105-2020.9.54](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.54)

УДК 658.5.009.12:338.436

*О. М. Стасюк,*  
*к. е. н., старший науковий співробітник,*  
*Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"*  
*ORCID: 0000-0002-4701-5598*

*Л. Ю. Чмирьова,*  
*науковий співробітник,*  
*Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"*  
*ORCID: 0000-0003-1811-2409*

*Н. О. Федяй,*  
*молодший науковий співробітник,*  
*Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"*  
*ORCID: 0000-0002-6529-1078*

## **РИНКИ ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ <sup>1</sup>**

*O. Stasiuk*  
*PhD in Economics, Senior Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"*

*L. Chmyrova*  
*Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"*

*N. Fediai*  
*Junior Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"*

### **THE MARKETS OF FREIGHT AND PASSENGER TRANSPORT IN UKRAINE: PROBLEMS AND TRENDS**

У статті представлено результати дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку ринків вантажних і пасажирських перевезень, включаючи всі види транспорту за період 2000-2018 рр. Водночас виокремлено найбільш гострі проблеми, що перешкоджають більш ефективному розвитку ринків перевезень, які характеризуються тенденціями до скорочення обсягів роботи у зв'язку з низкою зовнішніх та внутрішніх організаційних, стратегічних та економіко-технологічних факторів, що склалися в Україні, основними серед яких були фінансово-економічна криза 2008 р. та військові дії на Сході України. Окреслені проблеми та тенденції було

<sup>1</sup> Робота підготовлена в рамках виконання відомчої НДР «Оцінка наслідків регуляторних рішень в сфері тарифної політики: методичні та практичні підходи» № держреєстрації 0120U101271.

*визначено на основі ґрунтовного аналізу статистичних показників та їх динаміки, що характеризують роботу транспорту України за видами з розподілом на вантажний і пасажирський ринки перевезень.*

*The article presents the results of a study of the current state and trends in the development of freight and passenger markets. The analysis includes all modes of transport for the period 2000-2018. The most acute problems are highlighted. These problems hinder the effective development of transportation markets. The markets show a downward trend in work volumes. The decrease in work volumes is due to external, internal, organizational, strategic and economic-technological factors. The main factors were the financial and economic crisis of 2008 and military action in eastern Ukraine. The main problems are identified: low rates of reform of transport; systematic underfunding of transport; non-availability of strategic development documents; reduction of volumes of transportations and transit of freights; reduction of passenger traffic by all modes of transport, especially rail; low quality of passenger service; high level of transport tariffs; reduction of demand for transport services; low level of digitalization; unsatisfactory quality of transport and warehousing infrastructure; depreciation of rolling stock for freight and passenger transportation; low level of safety of freight and passenger transportation, etc. The following trends are typical for the transport markets of Ukraine: cooperation and integration with the EU; reduction of the reliability of Ukraine as a business partner and reduction of investments; repayment of loans to global financial institutions; slow modernization of transport infrastructure; necessity to restore the destroyed transport infrastructure of Donetsk and Luhansk regions and the annexation of the Autonomous Republic of Crimea; change of directions in Ukraine's internal and foreign traffic; insufficient of government attention to strategic planning; reduction of the level of road safety; cargo containerization; reduction of transit cargo volumes; transition to green transport; urbanization and increasing labor mobility; introduction of digitalization and use of information and communication technologies for transport; increase of multimodal transportations; liberalization of transport; implementation mechanisms of public-private partnership in the transport of Ukraine, especially concessions, etc. Problems and trends were based on the analysis of statistical indicators.*

**Ключові слова:** *ринки вантажних та пасажирських перевезень; вантажооборот; пасажирооборот; конкуренція; транзит; мультимодальні перевезення; цифровізація; тенденції перевезень.*

**Keywords:** *markets of freight and passenger transportation; freight turnover; passenger turnover; competition; transit; multimodal transportation; digitalization; transportation trends.*

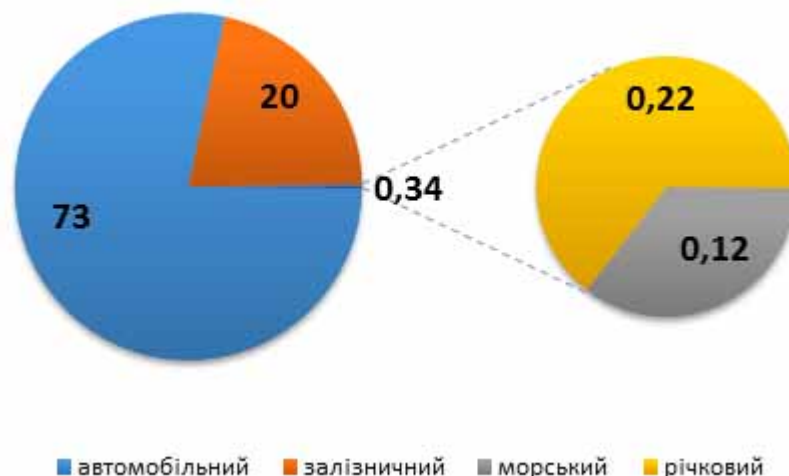
**Постановка проблеми.** Транспортні перевезення є продуктом роботи транспорту та основним процесом, що забезпечує ефективне функціонування системи господарських відносин будь-якої країни. Збільшення обсягів перевезень свідчить про зростання економіки країни, а зниження їх обсягу - є індикатором кризових явищ в економіці. Відповідно до цього, важливо розглянути ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні, виділити проблеми та окреслити тенденції їх розвитку, провівши попередню оцінку стану ринків перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням сучасного стану та перспектив розвитку, динаміки і структури ринків вантажних та пасажирських перевезень приділяли увагу такі вчені економісти: Антощишина Н.І. [1,2], Вовк О.М. [3], Головкова Л.С. [4], Дикань В.Л. [5,6], Іванов Г.С. [7], Макаренко М.В. [8], Полякова О.М. [9], Попович П.В. [10], Сич С.М [11], Шило Л.А. [12] та ін.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аналіз останніх досліджень показав фрагментарність підходу до вивчення проблеми, а саме переважаючий вузькогалузовий транспортний розріз та недостатню увагу до виокремлення тенденцій розвитку на ринках пасажирських та вантажних перевезень.

**Метою статті** оцінити стан ринків вантажних та пасажирських перевезень в Україні, виокремити проблеми та окреслити тенденції, що склалися на сучасному етапі щодо їх розвитку.

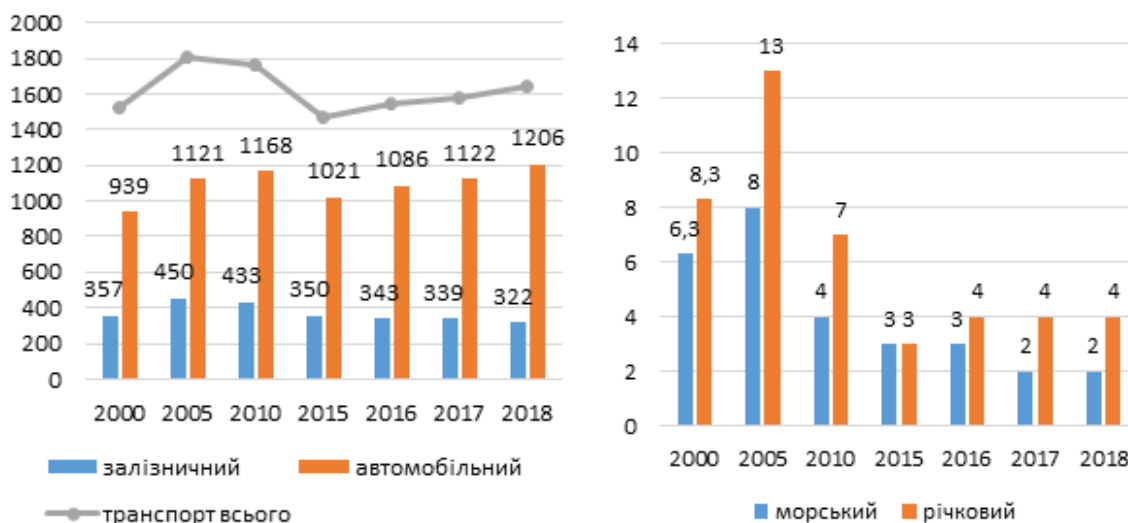
**Вклад основного матеріалу дослідження.** На ринку вантажних перевезень України станом на кінець 2018 р. частка автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту становила 73%, залізничного – 20%, морського – 0,12%, річкового – 0,22%, авіаційного – 0,01% (рис. 1) [13]. Відразу зазначимо, що питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів зменшується (24% у 2015 р.), тоді як автомобільного зростає (69% у 2015 р.).



**Рис. 1.** Розподіл перевезень вантажів за видами транспорту у 2018 р.

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України.

Протягом 2000–2018 рр. відбувалися коливання в обсягах вантажних перевезень за галузями (рис. 2). На кінець 2018 р. вдалося подолати негативну тенденцію щодо зменшення обсягів перевезення вантажів, яка спостерігалася в 2012 р. і продовжується з 2012 р. в окремих галузях, насамперед, залізничній галузі, що наразі продовжує втрачати свої позиції у вантажних перевезеннях. Зауважимо, що відповідна тенденція прослідковується не в усіх вантажних перевезеннях за видами транспорту. Далі ми більш детально розглянемо ринок вантажних перевезень України за транспортними галузями.

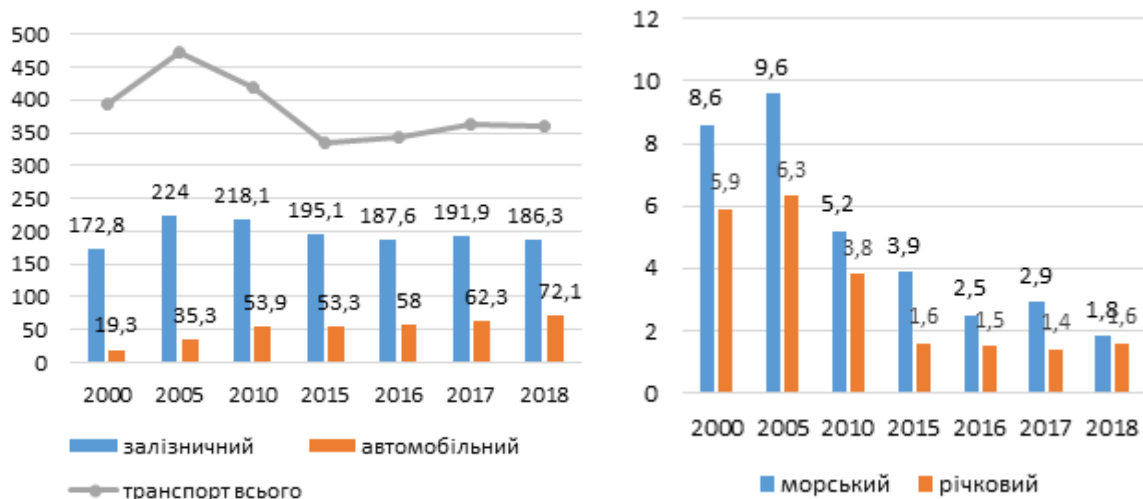


**Рис. 2.** Перевезення вантажів за видами транспорту у 2000-2018 рр., млн. т

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України.

У 2019 р. підприємствами транспорту перевезено 674,5 млн. т вантажів, що становить 108,0% від обсягів 2018 р., а вантажообіг підприємств транспорту у 2019 р. становив 338,9 млрд. ткм, або 102,1% від обсягу 2018 р.

У 2018 р. вантажооборот за всіма видами транспорту становив 361,3 млрд. ткм, тоді як у 2017 р – 364,2 млрд. ткм (рис. 3). Перше місце за вантажооборотом займає залізничний транспорт (51,6%), друге – трубопровідний (27,5%), а третє – автомобільний (19,9%).



**Рис. 3. Вантажооборот за видами транспорту у 2000-2018 рр., млрд. ткм**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України.

Результатом роботи українських залізниць протягом останніх 6 років стало зниження обсягів вантажних перевезень з 457 млн т у 2012 р. до 322 млн т у 2018 р., що виступають основою формування доходів залізниці. У 2019 року в Україні, за експрес даними, вантажні перевезення залізницею склали 312,9 млн т або 97,1% від обсягу 2018 р., що показує продовження зниження обсягів вантажних перевезень.

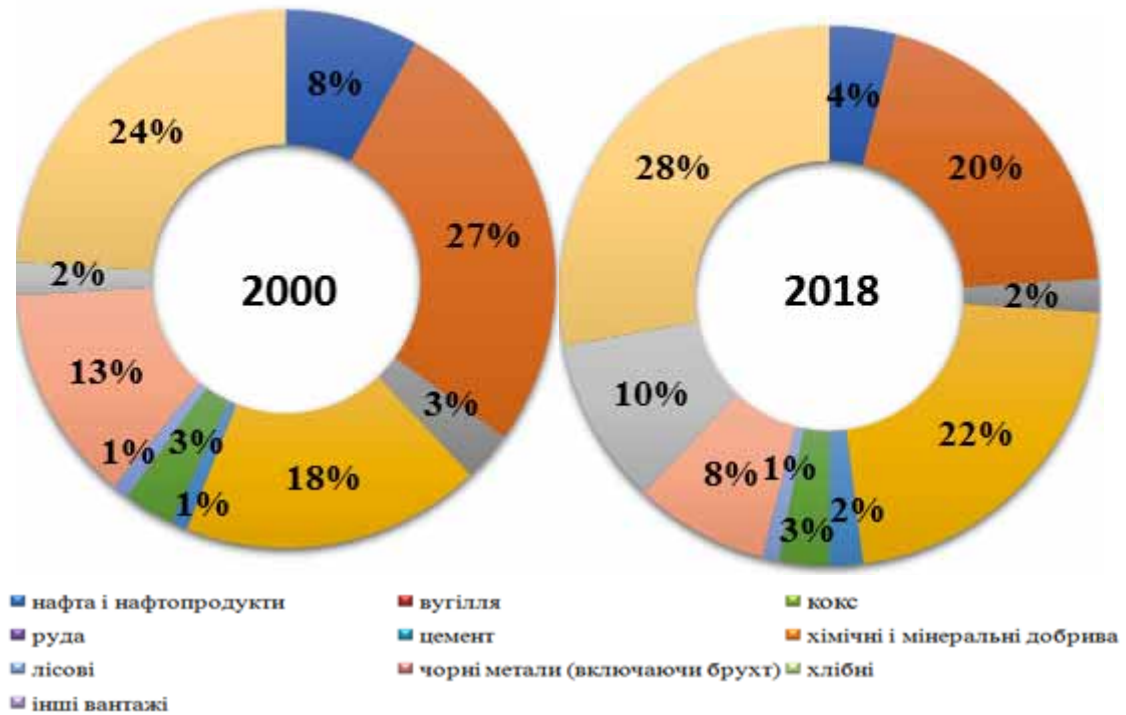
Початок падіння обсягів перевезень був пов'язаний з наслідками світової економічної кризи, тоді як в наступні роки падіння продовжувалось через низку внутрішніх негативних факторів. Це засвідчує наявність значної кількості різнопланових проблем, як старих, так і тих з якими галузь зіштовхнулася вперше протягом останніх років. Першооснову всіх проблем складають інституційні проблеми, так як інституційна трансформація є первинною по відношенню до подальших структурних перетворень.

Вантажооборот залізничного транспорту у 2018 р. становив 186,3 млрд ткм., знизившись на 2,9 % в порівнянні з 2017 р. (191,9 млрд ткм) й на 12,3 % порівняно з 2014 р. (210,2 млрд ткм). Загалом протягом 2000-2018 рр. коливання в показниках вантажообороту є значно меншими від коливань показників вантажних перевезень в цей період.

Протягом 2005–2018 рр. простежується тенденція до коливання обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом в межах 10,5-12,6 млрд т (включаючи перевезення, виконані для власних потреб).

Результатом роботи автомобільного транспорту в 2018 р. стало збільшення обсягів перевезень вантажів порівняно з 2017 р. на 7% (у 2018 р. він становив 1,2 млрд т), а перевезення вантажів автотранспортними підприємствами становило 134,4 млн. Вантажооборот автомобільного транспорту у 2018 р. стрімко продовжив зростання та становив 72,1 млрд т\*км, проти 35,3 у 2005 р., у тому числі автопідприємств – 24,0 млрд т\*км.

Структура перевезення вантажів залізничним транспортом залишається практично незмінною протягом тривалого періоду. Вантажну базу складають масові вантажі: нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива (рис. 4). Зміни стосуються кількості перевезених вантажів за певний період.



**Рис. 4. Структура перевезень вантажів АТ «Укрзалізниця»**

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

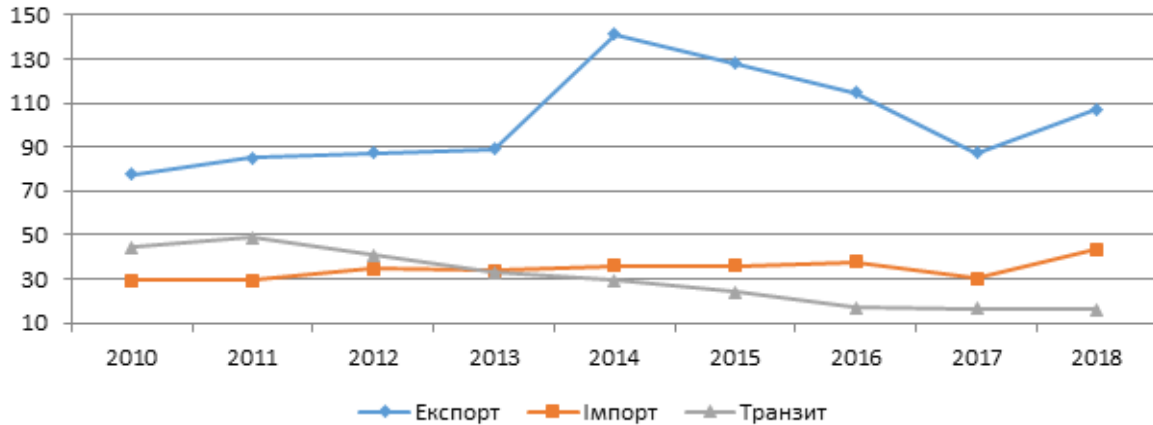
У структурі перевезень вантажів автотранспортними підприємствами у 2018 р. перше місце незмінно займають руди металічні та інша продукція гірничодобувна і кар'єрних розробок; торф; уранові та торієві руди (41,3%), друге – продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства (12,4%), третє – харчові продукти, напої та тютюнові вироби (11,7%).

У середньому за добу у 2018 р. автомобільним транспортом перевозилося 3,3 млн т вантажів, тоді як залізничним – 0,9 т, а середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом у 2018 р. становила 60 км, тоді як у 2005 р. – 31 км.

Загальний пробіг вантажних автомобілів підприємств і організацій України у 2018 р. склав 6,4 млрд км (в т.ч. пробіг з вантажем склав 3,9 млрд км), з них – 80% виконано на дизельному паливі, а 11% на бензині.

Станом на 01.01.2020 р. ліцензії на внутрішні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями мали 3,4 тис. суб'єктів господарювання, на міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями – 0,1 тис.; на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів) – 10,4 тис. Для провадження господарської діяльності ліцензіати мають: 43,9 тис тягачів, 3,5 тис бортових автомобілів, 3,9 тис фургонів, 7,7 тис. інших вантажних автомобілів, 0,1 тис вантажо-пасажирських автомобілів та 11,1 тис. інших транспортних засобів.

Падіння обсягів перевезення вантажів, що склалися на ринку вантажних залізничних перевезень починаючи з 2012 р. відбувалися за рахунок зменшення як внутрішньодержавних, так і міжнародних залізничних перевезень, насамперед, транзитних (рис. 5). Починаючи з 2011 року українські залізниці втратили більше 65% транзитних перевезень.



**Рис. 5. Обсяги міжнародних перевезень вантажів залізничним у 2010–2018 рр., млн т**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Піковим для експортних перевезень вантажів залізничним транспортом був 2014 р. – 141,32 млн т. Протягом 2015–2016 рр. обсяги експортних перевезень зменшилися й склали 127,8 млн т в 2015 р. та 114,5 млн т в 2016 р. Починаючи з 2017 р. знову спостерігається зростання експортних перевезень, в т.ч. в контейнерах. За 9 місяців 2018 р. було перевезено 79,7 млн. т, що у відсотках до аналогічного періоду 2017 р. склало 91,5%.

У період 2012–2016 рр. обсяги імпорту перевезень зазнали незначних змін. Так, у 2012 р. було перевезено 34,7 млн т, а в 2016 р. – 37,7 млн т. За 9 місяців 2018 р. спостерігалось збільшення обсягів перевезення, що склали 108,1% до відповідного періоду 2017 р. Найбільша частка експортних перевезень припадає на залізничний транспорт, тоді як в транзиті та імпорту залізничний знаходиться на другому місці після трубопровідного.

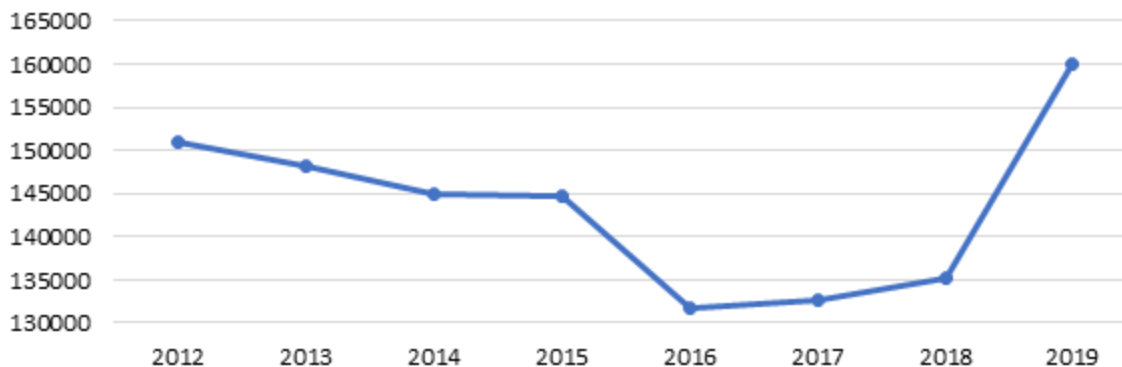
Частка вантажного транспорту, який перетнув державний кордон України у 2018 р. склала 14% (з них майже 50% – це українські автомобілі). Транзитом через територію України у 2018 р. перевезено 0,2 млн вантажних автомобілів.

Спостерігається тенденція до зростання контейнерних перевезень, в т.ч. контейнерних залізничних перевезень та збільшення перевалки контейнерів в портах, що свідчить про поживлення економіки. За підсумками 2018 року вантажообіг контейнерів в Україні виріс: в українських портах було перевалено 846,5 тис. TEU (у тоннах вантажообіг контейнерних вантажів склав 10,9 млн [14]), досягнувши максимуму за останні 10 років; обсяги перевезень контейнерів залізницею виріс й склали, за даними АТ «Укрзалізниця», 334 963 TEU, що на 13% більше, ніж в 2017 році.

У складі контейнерних поїздів було перевезено 95 700 TEU. Зростання відбулося як у внутрішніх перевезеннях – на 11%, так і зовнішніх, зокрема, експорт виріс на 17%, імпорт – на 8%, а транзит виріс на 24%.

Номенклатура вантажів, що перевозяться залізничним транспортом в контейнерах відрізняється для великих і дрібних замовлень. Основним вантажами, що перевозились у 2017 р. в контейнерах залізницею при великих замовленнях були: чорні метали (27%), зерно, продукти перемолю (18%), хімікати (10%), олія рослинна (7,5%), смоли синтетичні (7%), цукор (6%), мінбудматеріали (5%), руда кольорова, сірчана (3%), хімічні та мінеральні добрива (2,5%), автомобілі (2,4%). Дрібними замовленнями перевозять в контейнерах крохмальні продукти, папір та картон, кокс, кольорові метали та вироби, лісові вантажі, брухт чорних металів, машини та устаткування, нафту та нафтопродукти, залізу та марганцеву руди, сіль, цемент та інші вантажі [15].

В період після 2008 року і до 2014 року спостерігалось скорочення обсягів перевалки вантажів у морських портах України, що, вочевидь, пов'язане з загальним спадом світової економіки (рис. 6). Тоді як падіння цього показника в останні роки починаючи з 2014 року, пов'язане з тим, що з 18 морських портів в Україні залишилось 13 – 5 морських портів територіально знаходяться на тимчасово окупованій території. В той час як морські порти Маріупольський та Бердянський розташовані у безпосередній близькості до військових дій на сході України, що також негативно впливає на діяльність цих портів та відображається у показниках загальної перевалки вантажів. Проте, з 2016 року показник обсягів перевалки вантажів у морських портах України, на початку поступово, а з 2018 року досить стрімко, зростає, продемонструвавши максимальне значення за останні 8 років у 2019 році – 160 млн т перероблених вантажів [16].

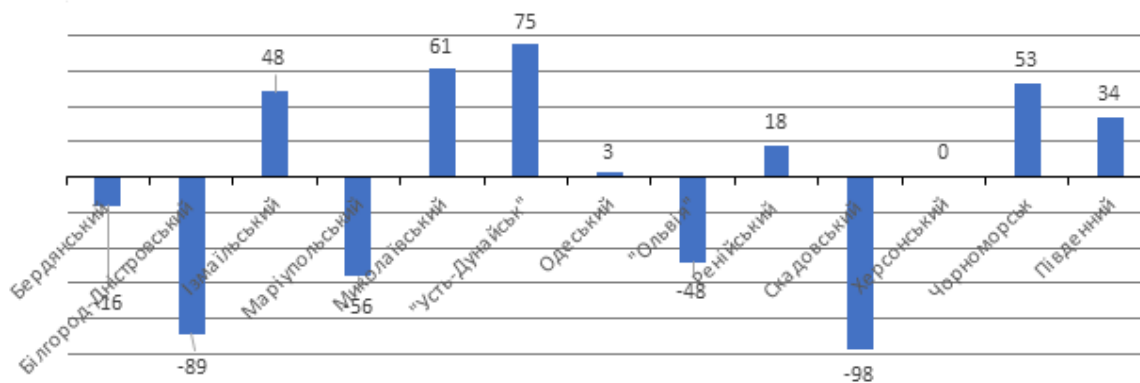


**Рис. 6. Загальні обсяги переробки вантажів морськими портовими терміналами за 2012-2019 рр. тис т**

*Джерело:* побудовано на основі даних АМПУ.

Загалом, у всіх МП України у 2016 році спостерігається різке падіння обсягів перевалки вантажів з подальшим нарощуванням обсягів у наступні роки. Затягнута стагнація притаманна лише Одеському МП, тут падіння цього показника продовжувалося до 2018 року, та починаючи з 2019 року Одеський МП повернувся до обсягів перевалки вантажів рівня 2015 року.

Порівнюючи показник обсягів перевалки вантажів у МПУ в 2019 році з 2012 роком (рис. 7) слід відзначити те, що не всі морські порти повернули собі обсяги перевалки вантажів 2012 року. Так, від'ємний приріст цього показника станом на 2019 рік демонструють МП Скадовський – -98%, Білгород-Дністровський – -89%, Маріупольський – -56%, Ольвія – -48% та Бердянський – -16%. І якщо морські порти Маріупольський та Бердянський втрачають обсяги перевалки вантажів внаслідок військових дій на Сході країни, то втрати за цим показником у морських портах Скадовський, Білгород-Дністровський та Ольвія пов'язані як з неефективним управлінням, в тому числі і стратегічним, адміністрації морського порту, так і з реструктуризацією морського порту (це стосується морського порту Ольвія).



**Рис. 7. Темпи приросту обсягів переробки вантажів морськими портами України у 2019 році в порівнянні з 2012 р., %**

*Джерело:* побудовано на основі даних АМПУ.

Незважаючи на економічні та політичні кризи притаманні світовій економіці та економіці України зокрема, більшість морських портів України демонструють нарощення обсягів перевалки вантажів. Так, позитивний приріст цього показника станом на 2019 рік по відношенню до 2012 року спостерігається у морських портах Одеський – 3%, Ренійський – 18%, Південний – 34%, Ізмаїльський – 48%, Чорноморськ – 53%, Миколаївський – 61% та найбільше у морському порту «Усть-Дунайський», де цей показник становить 75%.

Херсонський морський порт за період 2012-2019 рр. не демонструє нарощення або падіння показника обсягів перевалки вантажів.

Розглядаючи структуру вантажів, перевалка яких здійснюється у МП України, відзначимо те, що суттєва частка в загальному обсязі належить експортним вантажам. Динаміка показників перевалки експортних, імпорتنих, транзитних та внутрішніх вантажів загалом відповідає загальній тенденції, що відображено на рис. 8.

Загалом, у всіх МП України у 2016 році спостерігається різке падіння обсягів перевалки вантажів з подальшим нарощуванням обсягів у наступні роки. Затягнута стагнація притаманна лише Одеському МП, тут падіння цього показника продовжувалося до 2018 року, та починаючи з 2019 року Одеський МП повернувся до обсягів перевалки вантажів рівня 2015 року.

Розглядаючи структуру вантажів, перевалка яких здійснюється у МП України, відзначимо те, що суттєва частка в загальному обсязі належить експортним вантажам. Динаміка показників перевалки експортних, імпортованих, транзитних та внутрішніх вантажів загалом відповідає загальній тенденції.



**Рис. 8. Динаміка допоміжних транспортних послуг морських портів та причалів з обробки вантажів та їх структура, за 2006-2019 рр. тис. т на рік**

*Джерело:* побудовано на основі даних АМПУ.

В загальному обсязі перевалених вантажів МП України у період з 2012 р. до 2019 р. переважає частка **експортних вантажів**, вона зростає з 64% до 76%, коливаючись в межах 10-12% протягом всього періоду. Загалом, обсяг експортних вантажів, які оброблялися у МП України в період 2012-2019 рр. виріс на 24 %, з 97,2 млн т за рік у 2012 році до 121 млн т за рік у 2019 році.

На другому місці у загальній структурі обробки вантажів МП України – **імпортовані вантажі**, їх частка дещо зросла у 2019 році у порівнянні з 2012 р. з 11% до 16%. Абсолютне значення показника обсягів перевалки імпортованих вантажів за дослідний період зросло на 61%, з 16,1 млн т у 2012 році до 25,8 млн т у 2019 році.

Третє місце у 2019 р. у загальній структурі перевалки вантажів МП України посідають **транзитні вантажі**. Так, їх частка в загальному обсязі перевалки вантажів становить 7%, тоді як у 2012 р. цей показник становив 23% і у загальній структурі перевалки вантажів посідав друге місце значно перевищуючі за обсягами обробки імпортовані вантажі. Абсолютне значення показника обсягів перевалки транзитних вантажів у 2019 році становить 11 млн т на рік, що у порівнянні з 2012 роком, коли обсяги перевалки імпортованих вантажів становили 35,3 млн т на рік відображає скорочення на 70%.

Досить незначна частка перевалки вантажів – у межах 1–5% – у морських портах України припадає на вантажі **внутрішнього сполучення**. Загалом у період з 2012 до 2019 року відбулося скорочення обсягів перевалки цих вантажів на 10% з 2,4 млн т у 2012 році до 2,1 млн т у 2019 році.

У 2019 році, в загальному підсумку МП України здійснено перевалку вантажів обсягом 160 млн т, з них 87% (139 млн т) оброблено у МП Південний – 33,7%, Миколаївський – 20,9%, Чорноморськ – 16,4% та Одеський – 15,8%. Частка оброблених вантажів іншими МП України не перевищує 4% (рис. 9).





**Рис. 9. Структура перевалки вантажів морськими портами України за 2019 рік, 100 тис. т**  
*Джерело:* складено на основі даних АМПУ, картографічне забезпечення Федяй Н.О.

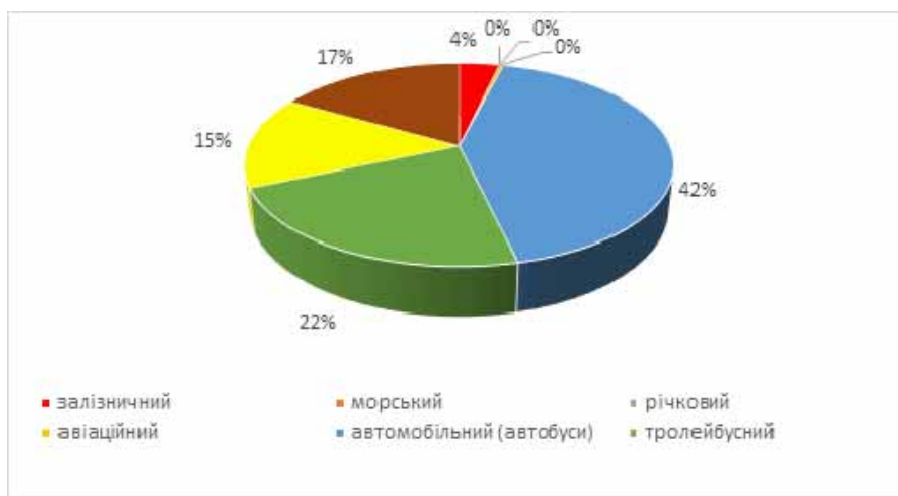
Отже, незважаючи на негативну динаміку у обсягах перевалки вантажів починаючи з 2014 року, вже у 2019 році Україна демонструє стрімке нарощування обсягів перевалки вантажів, при цьому залишаючись одним із лідерів регіону і займаючи другу позицію після російських морських портів. Нарощування обсягів відбувається за рахунок традиційних вантажів для МП України, серед них зерно, руда, вугілля, метал і контейнери. Перевалка контейнерів відповідає сучасним трендам розвитку МП світу, і зокрема, МП країн Азово-Чорноморського регіону: Росії, Болгарії, Грузії, Румунії (без урахування Туреччини, яка більше орієнтована на порти Середземного моря).

Сьгодні головними центрами перевалки контейнерів у Чорному морі є: на західному узбережжі – МП Констанца, на східному – МП Новоросійськ та Поті і у північній частині – МП Одеса. Серед МП України на перевалці контейнерів спеціалізуються МП Одеса, Південний, Чорноморськ, Ольвія та МП Ізмаїл, вперше прийнявши у 2019 році 0,01 TEU. Загалом, серед країн Азово-Чорноморського басейну у перевалці контейнерів Україна є лідером – у 2019 році сумарний контейнерооборот МП України перевищив 1 млн TEU, тоді як загальний обсяг перевалки контейнерів в регіоні у попередній 2018 рік складає біля 3 млн TEU.

Слід відзначити те, що в цілому в динаміці обробки контейнерів у портах України в останні роки спостерігається досить позитивна динаміка приросту обсягів у порівнянні із 2008-2010 роками, коли цей показник протягом лише двох років скоротився майже вдвічі.

На ринку пасажирських перевезень, динаміка перевезень пасажирів всіма видами транспорту показує тенденцію до постійного скорочення їх обсягів, яке почалося у 2008 р. у зв'язку зі світовою економічною кризою і становило 8331 млн пасажирів. Послугами пасажирського транспорту в 2019 р. скористалося 4262,4 млн пасажирів, або 95,0% від обсягу 2018 р.

Станом на кінець 2019 р. найбільшу частку в пасажирських перевезеннях займали автомобільний транспорт (автобуси) – 42% та тролейбусний – 22% (рис. 10).



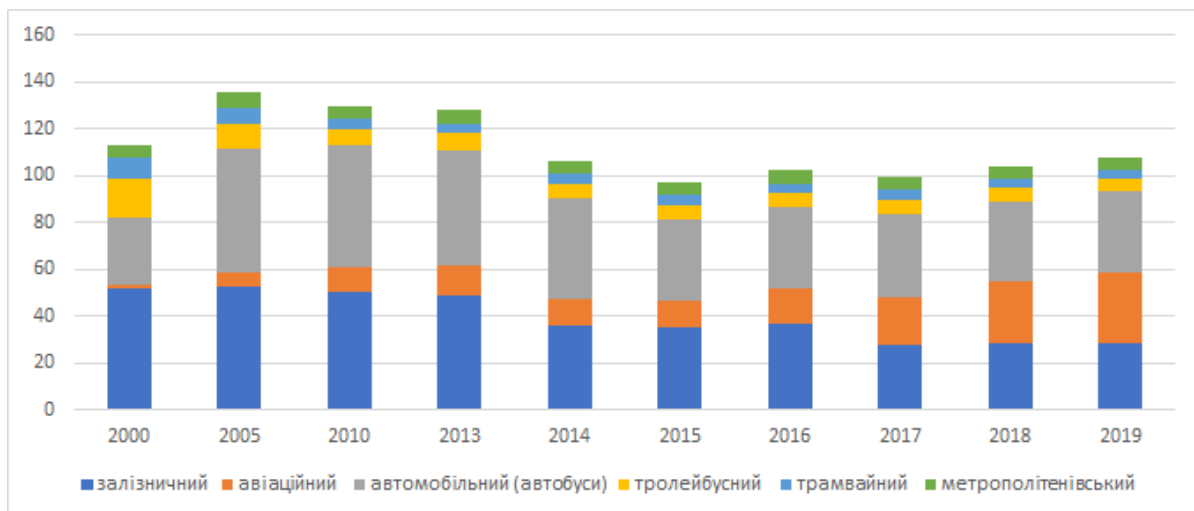
**Рис. 10. Розподіл перевезень пасажирів за видами транспорту у 2019 р.**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

В міжміському, приміському та внутрішньоміському сполученнях також лідирує автомобільний транспорт, його частка відповідно складає – 67%, 76% та 37%. На другому місці у міжміському та приміському сполученнях стоїть залізничний транспорт, відповідно - 26% та 24%. У внутрішньоміському сполученні, окрім автомобільного транспорту, майже рівні частки займають тролейбусний (27%), метрополітенівський (19%) та трамвайний (17%) види транспорту.

За кількістю поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за рік перше місце у 2018 р. займав метрополітенівський транспорт – 135 поїздок, на другому тролейбусний - 72 поїздки, на третьому трамвайний - 64 поїздки, далі йшов автомобільний - 45 поїздок та залізничний - 4 поїздки. В порівнянні з 2000 р. цей показник по залізничному, тролейбусному та трамвайному транспорту впав майже вдвічі, тоді як по автомобільному та метрополітенівському майже не змінився. Кількість поїздок морським, річковим та авіаційним транспортом дуже незначна і становила у 2018 р. відповідно – 0,002; 0,01 та 0,3.

Пасажи́рооборо́т усіх видів транспорту мав найбільше пікове значення у 2005 р. (135,8 млрд. пас. км) за рахунок збільшення пасажирообороту автомобільного транспорту вдвічі з 28,8 млрд пас. км у 2000 р. до 52,5 млрд пас.км у 2005 р., після чого відбулась тенденція до зниження пасажирообороту до 97,0 млрд. пас. км у 2015 р., який почав збільшуватися у 2018 р. і досяг у 2019 р. 107,9 млрд. пас. км.

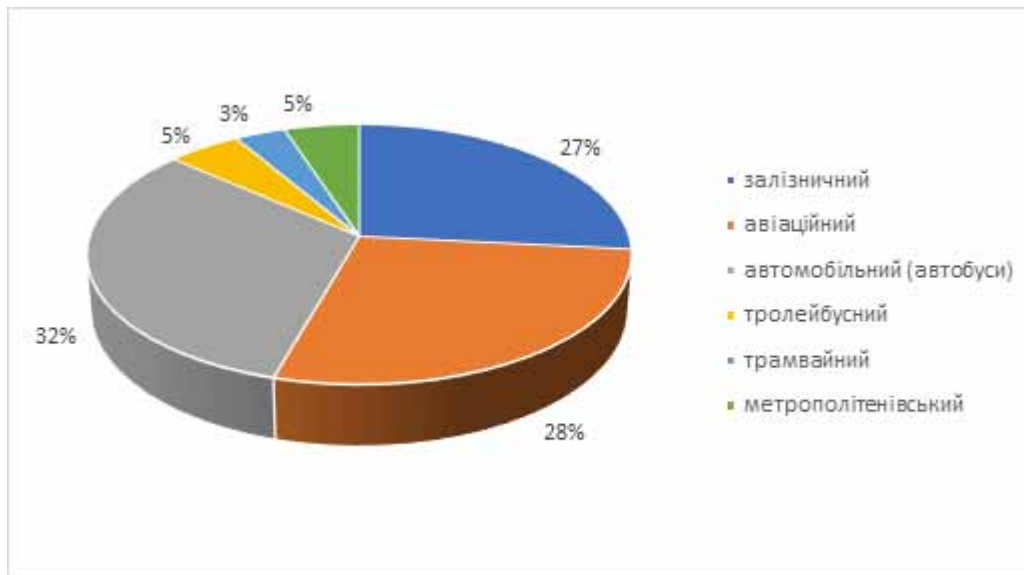
Найбільше падіння спостерігалось у тролейбусного транспорту, його пасажирооборот починаючи з 2000 р. впав втричі, не краща ситуація спостерігалась і у залізничного та трамвайного транспорту - майже вдвічі. Незначне збільшення відбулось на автомобільному та метрополітенівському транспортах. Найбільше зростання відбулось в авіаційному транспорті з 1,7 млрд пас. км у 2000 р. до 30,1 млрд пас. км у 2018 р. (рис. 11).



**Рис. 11. Пасажи́рооборо́т за видами транспорту, млрд пас. км**

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Найбільший пасажирооборот спостерігається у автомобільного транспорту – 32%, на другому місці авіаційний – 28%, на третьому залізничний – 27% (рис. 12).



**Рис. 12. Розподіл пасажирообороту за видами транспорту за 2018р.**

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Найбільша середня відстань перевезення одного пасажирів спостерігається у авіаційного транспорту (рис. 13).



**Рис. 13. Середня відстань перевезення одного пасажирів окремими видами транспорту у 2018 р., км**

*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

У 2018 р. державний кордон України на в'їзд перетнули 42,1 млн осіб, з яких 27,8 млн – це громадяни України, а 14,3 млн – іноземні громадяни; на виїзд відповідно – 42,3 млн осіб; 28,0 млн осіб; 14,3 млн осіб. Найбільша кількість осіб перетнула польський кордон - 26%, на другому місці повітряний - 20%, на третьому молдовський - 14%, на четвертому - російський - 13%.

Протягом 2012–2016 рр. відбувалося зниження кількості пасажирських перевезень залізничним транспортом з 429 млн пас. у 2012 році до 389 млн пас. у 2016 році, тобто на 9%.

Загалом, з 2000 р. по 2016 р. пасажирські перевезення залізничним транспортом зменшилися на 22 %. У 2017 році продовжилася тенденція щодо зниження кількості перевезень пасажирів залізничним транспортом – 165 млн. осіб, показник кількості перевезених пасажирів скоротився майже в 2,5 рази порівняно з 2016 р. – 389 млн. осіб. Але тут потрібно зауважити, що з 2017 року АТ «Укрзалізниця» змінила порядок обліку перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні, які користуються пільгами на безкоштовний проїзд. Саме це стало однією з причин низького показника перевезення пасажирів, тому не зовсім коректним є порівняння цього показника в зазначеному періоді. Інших даних в національній статистиці немає. Разом з тим, як згадувалося вище, тенденція щодо зменшення обсягів пасажирських перевезень збереглася. Неможливо наразі визначити обсяги зменшення.

У 2019 році залізничним транспортом перевезено 155 млн. пасажирів, що складає 98,1% до показника 2018 року.

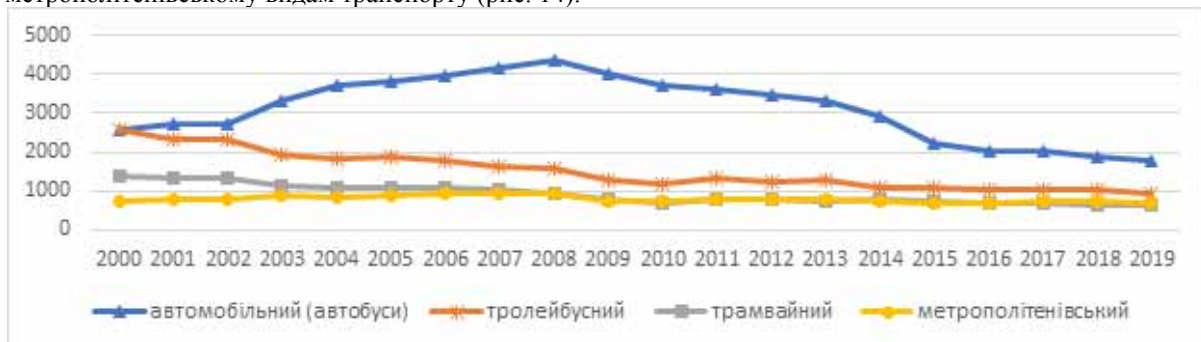
Не дивлячись на незначне зростання пасажирообороту залізничного транспорту у 2019 р. – 28,7 млрд. пас. км порівняно з 2017 р. – 28,1 млрд. пас. км, спостерігається падіння пасажирообороту. Починаючи з 2000 р. по 2019 р. пасажирооборот залізниць впав у 1,8 рази.

Призначення додаткових поїздів та збільшення схем пасажирських поїздів на популярних напрямках до максимально можливих, хоч і незначно, але сприяли збереженню масштабів пасажирських перевезень залізничним транспортом.

У далекому сполученні залізничним транспортом також простежується зниження обсягів перевезень пасажирів. Так, у 2010 р. було перевезено 62 млн. пасажирів, тоді як у 2018 р. – 47 млн. В приміському в ці періоди залізницями було перевезено відповідно 365 та 111 млн. пасажирів.

Негативно впливає на обсяги пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні затягування й безрезультативність процесу структурних реформ, неефективна система управління галуззю, застаріла фінансова модель та система встановлення тарифів, часткова/фрагментарна модернізація інфраструктури та рухомого складу, зміна напрямів пасажиропотоків тощо.

Починаючи з 2008 р. спостерігається й динаміка падіння автомобільних перевезень пасажирів – з 4,4 до 1,8 млрд у 2019 р. Така ж тенденція спостерігається і по тролейбусному, трамвайному та метрополітенівському видам транспорту (рис. 14).



**Рис. 14. Перевезення пасажирів за окремими видами транспорту, млн осіб**  
Джерело: побудовано на основі даних Державної служби статистики України

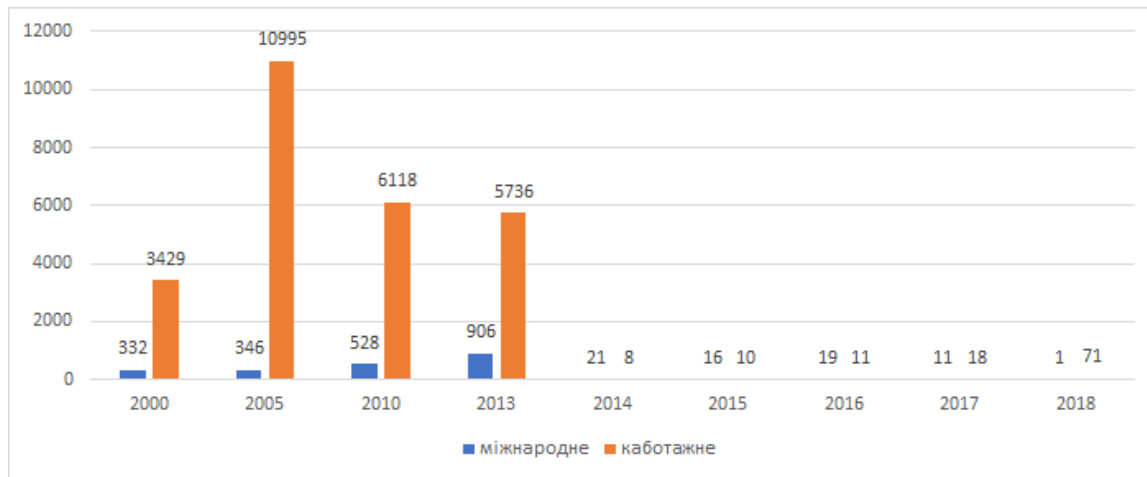
Пасажирооборот автомобільного транспорту також демонстрував тенденцію до падіння і у 2018 р. становив 34,6 млрд пас. км, тоді як у 2017 р. він становив 35,5 млрд пас. км. За пасажирооборотом автомобільний транспорт посідає перше місце в порівнянні з іншими видами транспорту.

Середня відстань перевезення одного пасажирів автомобільним транспортом (автобуси) у 2018 р. складала 18 км, а у міжнародному сполученні 832 км.

Загальний пробіг пасажирських автобусів підприємств і організацій України у 2018 р. склав 2,1 млрд км (в т.ч. пробіг з пасажирами склав 1,5 млрд км), з них – 80% виконано на дизельному паливі, а 7% на бензині.

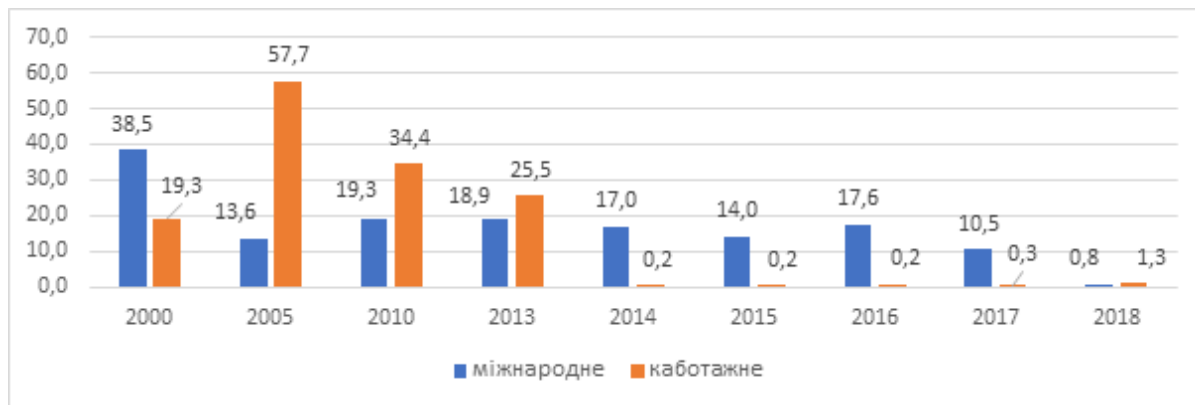
У 2018 р. державний кордон України перетнули 17,8 млн автомобілів, з них 9,0 млн в'їхали до України та 8,8 млн виїхали. Найбільша кількість автомобілів 6,1 млн перетнула кордон з Польщею. З загальної кількості автомобілів, які у 2018 р. перетнули кордон, українських автомобілів перетнуло кордон 6,6 млн, а іноземних – 11,2 млн. Частка легкового транспорту складала 84% (з них 28% - це українські автомобілі), а автобусів – 2% (з них 1% - це українські автобуси). Транзитом через територію України у 2018 р. проїхали 0,4 млн легкових автомобілів та 0,03 млн автобусів.

Морським транспортом у 2018 р. перевезено 72 тис. осіб, що на 150% більше ніж у попередньому році, де фактичний показник перевезення пасажирів становив 29 тис. осіб (рис. 15).



**Рис. 15. Перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення, тис. осіб**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Пасажирооборот морським транспортом впав з 10,5 млн пас. км у 2017 р. до 0,8 млн пас. км у 2018 р. Загалом, починаючи з 2000 р. падіння становило 96% (рис. 16).



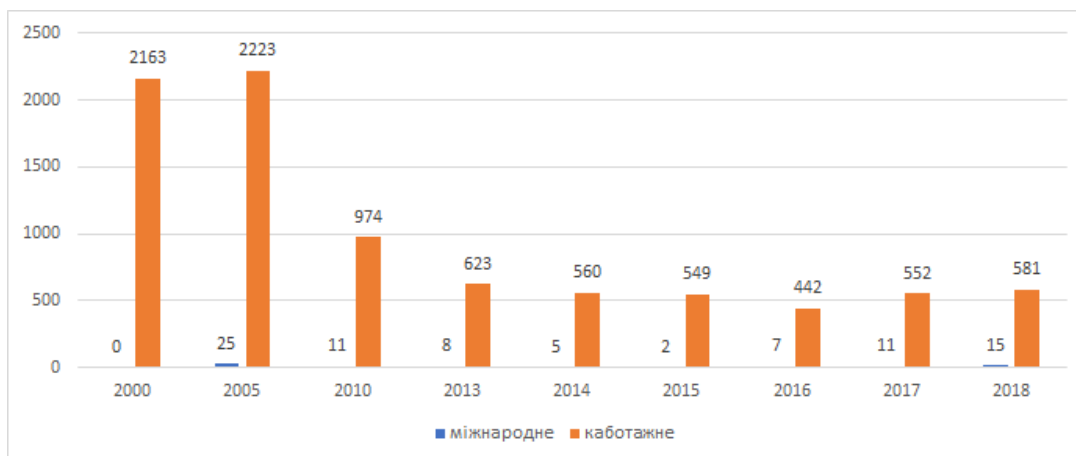
**Рис. 16. Пасажирооборот морського транспорту за видами сполучення, млн пас. км**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

У морських портах України у 2018 р. надано послуг з перевезення пасажирів – 515,6 тис. осіб, що демонструє значне зростання майже у 270% у порівнянні із 2017 р. коли цей показник становив 191,1 тис. осіб. Так, серед 13 морських портів України послуги з перевезення пасажирів надають відповідні філії у Ізмаїльському, Чорноморському, Одеському, «Ольвія», «Усть-Дунайськ» та Херсонському морських портах. Серед зазначених морських портів найбільше послуг з перевезення пасажирів надано у Одеському морському порті – 321,6 тис. осіб та Херсонському морському порті, де перевезено 146,2 тис. осіб. Двома цими морськими портами надано 90% послуг із перевезення пасажирів із загального обсягу наданих послуг. Далі розподіл серед морських портів обсягів перевезення пасажирів іде досить нерівномірно, так як 8,1% надання послуг із перевезення пасажирів серед загального обсягу цих послуг наданих усіма морськими портами України належить морському порту Чорноморськ (42 тис. осіб), 1% – морському порту "Усть-Дунайськ" (5,3 тис. осіб) та менше 0% морським портам Ізмаїл (424 особи) та «Ольвія» (25 осіб).

Із загального обсягу, внутрішні перевезення пасажирів становлять 90%, а послуги з перевезення іноземних пасажирів складають 10%. Слід зазначити, що показник загального обсягу перевезення пасажирів демонструє зростання у 2018 р. у порівнянні з 2017 р. за рахунок внутрішніх перевезень. Так, цей показник має зростання на 322% у 2018 р. (464,5 тис. осіб) у порівнянні з 2017 р., коли було перевезено 144,2 тис. осіб. Тоді, як обсяги іноземних перевезень пасажирів зросли на 9% із 46,9 тис. осіб у 2017 р. до 51,1 тис. осіб у 2018 р.

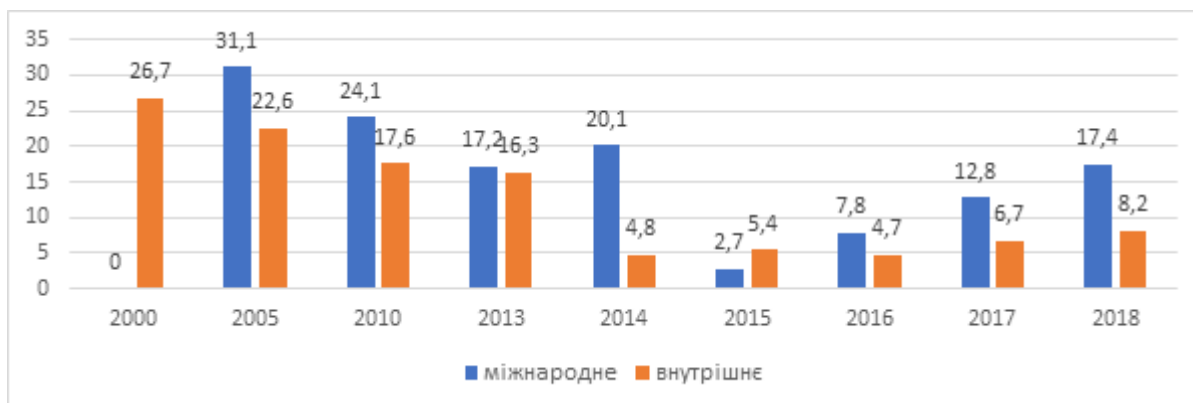
В свою чергу, морські порти можна умовно поділити на ті, що спеціалізуються на внутрішніх, іноземних та змішаних перевезеннях. У 2018 р. у морському порту «Ольвія» здійснювалися лише внутрішні перевезення. Морські порти Ізмаїл та Чорноморськ спеціалізуються на перевезеннях суто іноземних пасажирів, тоді як у Одеському, "Усть-Дунайськ" та Херсонському морських портах надавалися послуги, як із внутрішніх, так, і з іноземних перевезень.

Обсяги перевезення пасажирів річковим транспортом у 2018 р. в порівнянні з 2017 р. мають тенденцію до зростання. У 2018 р. було перевезено 596 тис. пасажирів, тоді як у 2017 р. – 563 тис. пасажирів. Показник 2018 р. демонструє збільшення на 5,9% по відношенню до 2017 р. (рис. 17).



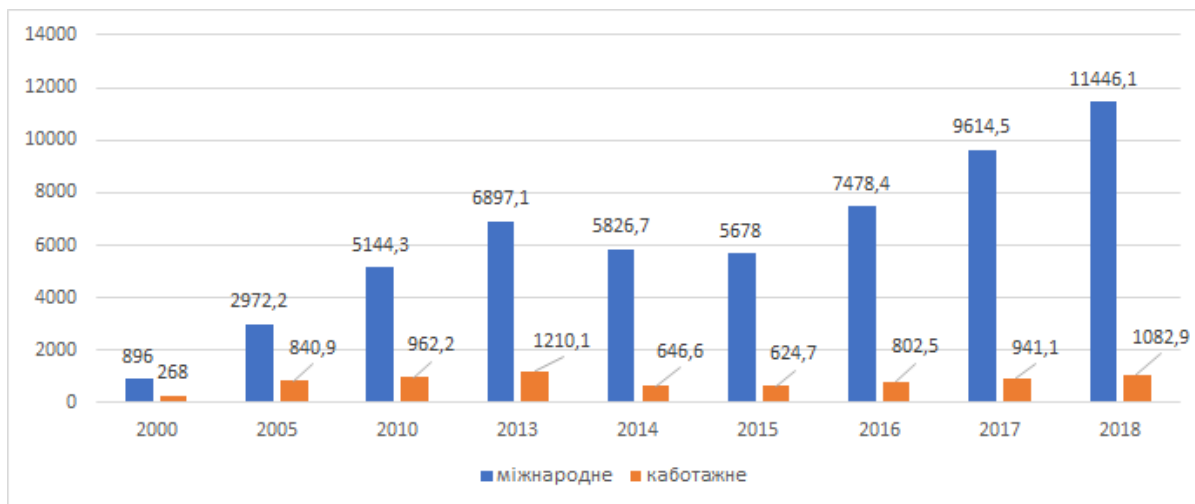
**Рис. 17. Перевезення пасажирів річковим транспортом за видами сполучення, тис. осіб**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Пасажи́рооборо́т річковим транспортом збільшився з 19,6 млн пас. км у 2017 р. до 25,5 млн пас. км у 2018 р. (рис. 18).



**Рис. 18. Пасажи́рооборо́т річкового транспорту за видами сполучення, млн пас.км**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Перевезення пасажирів авіаційним транспортом. У 2018 р. авіаційний транспорт демонструє зростання обсягів перевезення пасажирів у порівнянні з 2017 р. на 18,7%, так фактичне значення цього показника збільшується майже на 2 млн. пасажирів з 10555,6 тис. пасажирів у 2017 р. до 12529 тис. пасажирів у 2018 р. (рис. 19).



**Рис. 19. Перевезення пасажирів авіаційним транспортом за видами сполучення, тис. осіб**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Пасажирооборот авіаційним транспортом становив у 2018 р. 25,9 млрд. пас. км, тоді як у 2017 р. цей показник становить 20,4 млрд.пас/км (рис. 20).



**Рис. 20. Пасажирооборот авіаційного транспорту за видами сполучення, млрд пас.км**  
*Джерело:* побудовано на основі даних Державної служби статистики України

Тож, на ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні негативно вплинула фінансово-економічна криза 2008 р. та події, що відбулись у 2014 р., призвівши до падіння обсягів роботи транспорту і подальшої втрати транзитного потенціалу. В умовах докорінного реформування та зміни інтеграційного напрямку України виникла необхідність збільшення обсягів ринків вантажних та пасажирських перевезень, для чого на державному рівні необхідно вирішити **найбільш гострі проблеми**, якими наразі є:

- низькі темпи реформування галузей транспорту та повільність у реагуванні на зміни зовнішнього середовища;
- кризовий стан економіки, в першу чергу, промисловості. Зниження обсягів виробництва реального сектору економіки (крім сільського господарства);
- систематичне недофінансування галузей транспорту та відсутність внутрішніх джерел відтворення;
- відсутність стратегічних документів розвитку та реалізації потенціалу транспортної галузі України та їх термінологічна неузгодженість;
- зниження обсягів перевезень вантажів, в тому числі і транзиту повз територію України всіма видами транспорту (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв'язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у Східному напрямку;
- зміна конфігурації транспортних потоків та незначна зміна стратегічної номенклатури вантажів;
- зменшення обсягів перевезень пасажирів усіма видами транспорту, особливо залізничним;

- невисока якість обслуговування пасажирів на ринку пасажирських перевезень, відсутність стимулів для зниження витрат і підвищення якості послуг;
- високий рівень транспортних тарифів та відсутність гнучкої тарифної політики перевезень, а також відсутність оцінки наслідків прийняття регуляторних рішень у сфері тарифної політики;
- скорочення попиту на транспортні послуги населення внаслідок зменшення їхніх доходів та зростання тарифів на проїзд;
- низький рівень цифровізації та автоматизації транспортної галузі;
- значна корупційна складова;
- недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів;
- незадовільна якість транспортної та складської інфраструктури;
- скорочення протяжності залізниць та автошляхів, а також скорочення морських портів та аеропортів. Транспортна інфраструктура Україна втратила 5 морських портів та 5 аеропортів, а також частину залізничних колій та автомобільних доріг (відбулось зменшення довжини автомобільних доріг загального користування на 6,3 тис. км до 163,2 тис., довжини залізниць на 630 км, кількості торговельних портів з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена указом Мінінфраструктури), кількості аеропортів (Сімферополь, Бельбек, Керч, Донецьк і Луганськ));

- зношеність рухомого складу для вантажних та пасажирських перевезень;
- недостатньо розвинений ринок логістичних послуг в Україні;
- низький рівень безпеки перевезень вантажів та пасажирів;
- недостатня увага до розвитку мультимодальних перевезень в Україні;
- невисокі терміни доставки вантажів “від дверей до дверей”.

Також необхідно відзначити і деякі *галузеві проблеми, які виникають при транспортуванні вантажів та пасажирів територією України:*

- **залізничним транспортом:** техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць. Наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок у європейському напрямку та з портами всередині країни; відсутність високошвидкісної залізничної мережі європейської ширини 1435 мм через територію України; сумісне використання залізничної мережі для вантажних та пасажирських перевезень, що не відповідає європейським стандартам та практиці; втрата традиційних ринків, в першу чергу, блокування російського ринку збуту через відмову Росії від послуг українських залізниць, що й до цього мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови; неузгодженість тарифної політики залізничного транспорту та морських портів, що відвертає вантажовласників від транспортування вантажів територією України та здійснення перевалки вантажів через морські порти України.

- **автомобільним транспортом:** відсутність будівництва нових автомобільних доріг; низька якість автомобільних доріг, що пов'язано з недотримання користувачами автодоріг норм і правил у сфері перевезення великогабаритних та великовагових вантажів; нерозвиненість дорожньої інфраструктури, мала кількість пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів тощо; проходження майже всіх автомобільних шляхів України через населені пункти, що не відповідає міжнародним вимогам, тоді, як однією з основних вимог ЄС в розбудові ТЕН-Т коридорів є будівництво окружних доріг навколо міст та недопущення проходження автобанів повз населені пункти.

- **водним транспортом:** занепад перевезень вантажів та пасажирів річковим транспортом; відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього; не врегульовані проблеми контролю контейнерів відповідно до встановлених міжнародних норм; незадовільні технічні характеристики портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації і комп'ютеризації).

Вплив світової торгівлі на розвиток ринків перевезень доведено багатьма дослідженнями вітчизняних та закордонних вчених. Зв'язок між торгівлею, логістикою та станом транспортної інфраструктури є очевидним, так як доставка вантажів є ключовим процесом у торгівлі. Проте, не лише світова торгівля впливає на розвиток транспорту, а й новітні технології та інновації, демографічні процеси, зростаюча роль ощадливого ставлення до довкілля включаючи енергозбереження.

На сьогодні, для України характерні наступні **тенденції**, які впливатимуть на подальший розвиток транспортного сектору а саме:

*По-перше*, подальше **співробітництво та інтеграція з ЄС**, внаслідок ратифікації у вересні 2014 р. Угоди про асоціацію України та ЄС, імплементація якої сприятиме подальшому розвитку вітчизняної транспортної системи та наближенню її техніко-технологічних стандартів до європейських, але поряд із цим матиме для України, як позитивні, так і негативні наслідки.



*По-друге, зниження надійності України, як бізнес-партнера та зменшення інвестицій у зв'язку з військовими діями на сході України.*

*По-третє, необхідність виплат за раніше взятими кредитами від світових фінансових інститутів на фінансування інфраструктурних проєктів.*

*По-четверте, повільна та фрагментарна модернізація транспортної інфраструктури, що має критичну фізичну та моральну зношеність, невідповідність її техніко-економічних характеристик сучасним вимогам, яка спричинена щорічним (хронічним) дефіцитом коштів для оновлення, що вимагає подальшого реформування галузей транспорту.*

*По-п'яте, необхідність відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури Донецької та Луганської областей внаслідок проведення військових дій на сході країни, а також анексія АР Крим, що призвело до колосальних втрат та збитків не тільки для транспортного сектору, а й для економіки в цілому.*

*По-шосте, зменшення ролі східних регіонів у формуванні ВВП країни, наслідком чого є переорієнтація транспортних потоків в Україні.*

*По-сьоме, переорієнтація у зовнішній торгівлі України на країни ЄС, Азії, Африки, Америки, що потребуватиме участі транспортної системи України у нових транспортно-логістичних ланцюгах поставок.*

*По-восьме, тривала, недостатня увага з боку органів влади до середньострокового та довгострокового стратегічного планування розвитку транспортної галузі України, що негативно впливає на ринки вантажних та пасажирських перевезень.*

*По-дев'яте, подальше зниження рівня безпеки дорожнього руху, не дивлячись на ряд заходів, що наразі активно проводяться. Покращити ситуацію може пролонгація Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2030 року. Це дозволить визначити основні напрямки, що сприятимуть зниженню рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод та створенню безпечних і комфортних умови руху транспортних засобів.*

*По-десяте, всеохоплююча контейнеризація вантажів, що обумовлено, як світовими тенденціями щодо цього виду перевезень, так, власне, і низкою внутрішніх причин.*

*По-одинадцять, постійне скорочення обсягів перевезення транзитних вантажів, що свідчить про втрату конкурентних позицій України в системі вантажних перевезень.*

*По-дванадцять, перехід на екологічні види транспорту та впровадження енергоефективних технологій, що вимагає від України зміни підходів до екологічної безпеки та підвищення захисту довкілля. Цьому сприятиме впровадження дієвих галузевих програм щодо охорони довкілля з урахуванням європейських директив на транспорті.*

*По-тринадцять, урбанізація і зростання мобільності робочої сили, що збільшує попит на швидкісні пасажирські перевезення.*

*По-чотирнадцять, впровадження процесів цифровізації та використання інформаційних та комунікаційних технологій для транспорту, що відкриває нові можливості, створює виклики для транспортної сфери, поліпшує мобільність людей та перевезення пасажирів і вантажів та потребує впровадження інноваційних рішень та трансформацій [17].*

*По-п'ятнадцять, посилення ролі мультимодальних перевезень та інтеграція ланцюгів поставок для більш інтенсивного розвитку ринку вантажних перевезень.*

*По-шістнадцять, посилення процесів лібералізації у транспортних галузях, з метою розвитку конкуренції на ринках перевезень.*

*По-сімнадцять, застосування механізмів державно-приватного партнерства в транспортній галузі України, особливо концесій, з метою покращення її фінансового забезпечення.*

*По-вісімнадцять, відсутність змін у підходах до формування тарифної політики та методичних аспектів формування тарифів на транспорті.*

*По-дев'ятнадцять, проведення в Україні антикорупційних заходів, що має позитивні наслідки для транспортної галузі.*

**Висновки з дослідження і перспективи, подальший розвиток у даному напрямку.** Тож, в Україні, протягом останніх десяти років спостерігається значне зниження обсягів, як вантажних так, і пасажирських перевезень. На ринку пасажирських перевезень падіння відбулося починаючи з 2008 р., тоді як вантажних - з 2012 р., що напругу пов'язано з світовою фінансово-економічною кризою 2008 р. Не подолавши наслідки однієї кризи, Україна ввійшла в другу. Так, наступним фактором, що найбільш негативно вплинув на роботу транспорту вважаємо військові дії на Сході України, що розпочалися у 2014 р. Разом з тим, на транспортну галузь мали вплив ряд внутрішніх проблем, організаційного, стратегічного та економіко-технологічного характеру. До найбільш значимих слід віднести: неефективне тривале реформування; постійне недофінансування; проблеми, що пов'язані стратегічним управлінням; техніко-технологічне відставання розвитку інфраструктури та рухомого складу та низький рівень цифрових трансформацій на транспорті. Крім того, вантажні та пасажирські перевезення в Україні

демонструють низку тенденцій, які також нами було виокремлено в рамках цієї статті, з метою визначення шляхів подолання негативних наслідків на ринки пасажирських та вантажних перевезень.

#### **Перелік використаних джерел.**

1. Антошишина Н.І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС / Н.І. Антошишина // Ефективна економіка. - 2013. - № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>
2. Антошишина Н.І. Аналіз ринку авіаційних пасажирських перевезень. / Н.І. Антошишина // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. - 2011. - № 31. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/340/329>.
3. Вовк О.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. / О.М. Вовк, І.М. Аверічев // Економіка. Менеджмент. Бізнес. - 2015. - № 2 (12). - С. 131-135
4. Головка Л.С. Тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень в Україні / Л.С. Головка, Д.Ю. Ляшко // Інфраструктура ринку. Випуск 8. - 2017. С. 26-31.
5. Дикань В.Л. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації / В.Л. Дикань, Г.В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2020. - № 69. - С. 9-21.
6. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
7. Іванов Г.С. Аналіз стану і показників розвитку морських портів України / Іванов Г.С. // Державне управління: удосконалення і розвиток. - 2017. - № 5. - URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
8. Макаренко М. В.. Динаміка і структура перевезень пасажирів / М.В. Макаренко, І.М. Гойхман // Ефективна економіка. - 2010. - № 8. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2010\\_8\\_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_8_23)
9. Полякова О.М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. / О.М. Полякова, О.В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. - С. 126-134.
10. Попович П.В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах / П.В. Попович, О.С. Шевчук, А.Й. Матвішин, В.М. Лотоцька // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Технічні науки. - 2016. - № 2. - С. 224-229. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu\\_2016\\_2\\_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_2016_2_35)
11. Сич Є.М. Інституціоналізація економічних інтересів суб'єктів транспортного ринку / Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. - 2012. - № 4. - С. 96-108. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vcndtue\\_2012\\_4\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vcndtue_2012_4_17).
12. Шило Л.А. Роль маркетингу в підвищенні конкурентоспроможності вантажних залізничних перевезень / Л.А. Шило, ІЛ Добровольська, ГС П'ятигорець // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». - 2015. - вип. 10. - С. 87-92.
13. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
14. Груз в контейнерах: максимум за последние 10 лет. Офіційний сайт Центру транспортних стратегій. URL: [https://cfts.org.ua/articles/gruz\\_v\\_konteynerakh\\_maksimum\\_za\\_poslednie\\_10 лет\\_1508/106738](https://cfts.org.ua/articles/gruz_v_konteynerakh_maksimum_za_poslednie_10 лет_1508/106738)
15. Контейнерні перевезення – ключ до європейського ринку. Офіційний залізничний інформаційний портал. URL: <https://info.uz.ua/analitika/konteynerni-perevezennya-klyuch-do-evropeyskogo-rinku>
16. Показники роботи 2019. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>
17. Nykyforuk O. System of digital transformation indicators in transport sector / Olena Nykyforuk, Olga Stasyuk, Larysa Chmyrova, Natalia Fedyaj // Open Access Peer-reviewed Journal European Journal of Intelligent Transportation Systems 1(2), July 2019. P. 3-12.

#### **References.**

1. Antoshchyshyna, N.I. (2013), "Integration processes of Ukraine's transport system in the EU", *Efektivna ekonomika*, vol. 10, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>, (Accessed 09 September 2020).
2. Antoshchyshyna, N.I. (2011), "Analysis of the air passenger market", *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, vol. 31, available at: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/340/329>, (Accessed 09 September 2020).
3. Vovk O. and Averichev I. (2015), "Strategic directions of transport services market development in Ukraine", *Ekonomika. Menedzhment. Biznes*, vol. 2 (12), pp. 131-135.

4. Holovkova, L.S. and Liashko, D.I. (2017), "Trends and factors influencing the process of railway transportation to Ukraine", *Infrastruktura rynku*, vol. 8, pp. 26-31.
5. Dikan, V.L. and Obruch, H.V. (2020), "Management of implementation of joint investment projects with the participation of railway transport enterprises in the conditions of digitalization", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 69. - pp. 9-21.
6. Dikan, V.L. and Zubenko, V. O. (2018), "Ensuring the effectiveness of innovative activities of railway transport enterprises: a monograph", P. 194 c.
7. Ivanov, H.S. (2017), "Analysis of the state and indicators of development of seaports of Ukraine", *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia i rozvytok*, vol. 5. - available at: <http://www.economy.nayka.com.ua>, (Accessed 09 September 2020).
8. Makarenko, M. V. and Hoikhman, I.M. (2010), "Dynamics and structure of passenger traffic", *Efektivna ekonomika*, vol. 8, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2010\\_8\\_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_8_23), (Accessed 09 September 2020).
9. Poliakova, O.M. and Shramenko, O.V. (2017), "Current trends in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine and the world", *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti*, vol. 58, pp. 126-134.
10. Popovych, P.V. and Shevchuk, O.S. and Matviishyn, A.I. and Lototska, V.M. (2016), "Research of tendencies of development of the market of freight automobile transportations in modern conditions", *Visnyk Zhytomyrskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu*, vol. 2, pp. 224-229, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu\\_2016\\_2\\_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_2016_2_35), (Accessed 09 September 2020).
11. Sych, Ye.M. and Boiko, O.V. (2012), "Institutionalization of economic interests of transport market participants", *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu*, vol. 4, pp. 96-108, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vcndtue\\_2012\\_4\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vcndtue_2012_4_17), (Accessed 09 September 2020).
12. Shylo, L.A. and Dobrovolska, I.L. and Piatyhorets, H.S. (2015), "The role of marketing in increasing the competitiveness of rail freight", *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana «Problemy ekonomiky transportu»*, vol. 10, pp. 87-92.
13. Official site of the State Statistics Service of Ukraine., available at: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua), (Accessed 09 September 2020).
14. Official site of the Center for Transport Strategies (2019), Cargo in containers: maximum for the last 10 years, available at: [https://cfts.org.ua/articles/gruz\\_v\\_konteynerakh\\_maksimum\\_za\\_poslednie\\_10\\_let\\_1508/106738](https://cfts.org.ua/articles/gruz_v_konteynerakh_maksimum_za_poslednie_10_let_1508/106738), (Accessed 09 September 2020).
15. Official railway information portal (2018), Container transportation is the key to the European market, available at: <https://info.uz.ua/analitika/konteynerni-perevezennya-klyuch-do-evropeyskogo-rinku>, (Accessed 09 September 2020).
16. Official site of the Seaports Administration of Ukraine (2019), Performance indicators 2019, available at: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>, (Accessed 09 September 2020).
17. Nykyforuk, O.I. and Stasyuk, O.M. and Chmyrova, L.U. and Fediai, N.O. (2019), "System of digital transformation indicators in transport sector", *Open Access Peer-reviewed Journal European Journal of Intelligent Transportation Systems*, vol. 1(2), pp. 3-12.

*Стаття надійшла до редакції 09.09.2020 р.*