

Функціонування і розвиток механізмів державного управління

УДК 35. 346.7

**Бурик Мирослав Мирославович**

*здобувач*

*Міжрегіональної академії управління персоналом*

**Бурик Мирослав Мирославович**

*соискатель*

*Межрегиональной академии управления персоналом*

**Buryk Myroslav**

*Candidate for a degree*

*Interregional Academy of Personnel Management*

*ORCID: 0000-0001-8939-1324*

**ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО  
УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ УКРАЇНИ  
RESEARCH OF EFFICIENCY OF MECHANISMS OF PUBLIC  
MANAGEMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE  
ИССЛЕДОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕХАНИЗМОВ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРОЙ УКРАИНЫ**

*Анотація.* В сучасних економічних умовах, які характеризуються високими темпами розвитку ринкових відносин, інтеграційних процесів, у тому числі міжнародних, що передбачає зростання рівня конкуренції в провідних галузях економіки, до яких відноситься будівництво, зокрема, мосто-дорогобудування, як ключового інструменту підвищення якості інфраструктури, що надається населенню. Механізм взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури в зарубіжних країнах реалізується досить давно і постійно вдосконалюється. Стан дорожнього господарства має

сьогодні стратегічне значення для відродження і розвитку макроекономічних зв'язків між регіонами України та іншими країнами. Кількість і якість транспортних комунікацій являється показником науково-технічного і економічного розвитку країни, гідне значення якого покликане забезпечити дорожньо-будівельний комплекс. Мета дослідження – проведення деталізованого науково-практичного обґрунтування ефективності механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України. Методи дослідження: аналіз і синтез; аналітичного моделювання; порівняльного аналізу; систематизації, узагальнення. Результати. Актуальний механізм реалізації механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, стосовно асекурації належного мосто-дорогобудування, яким не забезпечені всі регіони країни, що спричиняє появу певних диспропорцій у реалізації економічного розвитку країни та регіонів. Сучасні тенденції трансформації соціально-економічного простору підтверджують недостатній рівень впливовості актуальних механізмів реалізації державного управління транспортною інфраструктурою, а наявність характерної асиметрії соціально-економічного розвитку країни та регіонів вимагає більшого зосередження уваги на модернізації регуляторних інструментів, зокрема механізму реалізації транспортних інфраструктурних проєктів. У результаті проведеного дослідження окреслено подальші перспективи імплементації альтернативних механізмів реалізації державного управління транспортною інфраструктурою, стосовно асекурації належного мосто-дорогобудування, виокремлено ефективні рішення щодо активізації реалізації інфраструктурних проєктів за допомогою фінансових інвестицій для виконання Стратегії сталого розвитку, задля підвищення якості транспортної інфраструктури в XXI ст. Результати дослідження доцільно рекомендувати органами законодавчої і виконавчої влади України і її суб'єктам при розробці

державних програм підтримки реалізації інфраструктурних проектів транспорту.

**Ключові слова:** державне управління, транспортна інфраструктура, дорожнє господарство, мосто-дорогобудування.

**Анотація.** В современных экономических условиях, которые характеризуются высокими темпами развития рыночных отношений, интеграционных процессов, в том числе международных, предусматривающий рост уровня конкуренции в ведущих отраслях экономики, к которым относится строительство, в частности, мосто-дорогобудування, как ключевого инструмента повышения качества инфраструктуры, предоставляется населению. Механизм взаимодействия власти и бизнеса в сфере инфраструктуры в зарубежных странах реализуется достаточно давно и постоянно совершенствуется. Состояние дорожного хозяйства имеет сегодня стратегическое значение для возрождения и развития макроэкономических связей между регионами Украины и другими странами. Количество и качество транспортных коммуникаций является показателем научно-технического и экономического развития страны, достойное значение которого призвано обеспечить дорожно-строительный комплекс. Цель исследования - проведение детального научно-практического обоснования эффективности механизмов государственного управления транспортной инфраструктурой Украины. Методы исследования: анализ и синтез; аналитического моделирования; сравнительного анализа; систематизации, обобщения. Результаты. Актуальный механизм реализации механизмов государственного управления транспортной инфраструктурой Украины, относительно асекурации надлежащего мосто-дорогобудування, которым обеспечены все регионы страны, что вызывает появление определенных диспропорций в реализации экономического развития страны и регионов. Современные тенденции трансформации социально-экономического

*пространства подтверждают недостаточный уровень влияния актуальных механизмов реализации государственного управления транспортной инфраструктурой, а наличие характерной асимметрии социально-экономического развития страны и регионов требует большего сосредоточения внимания на модернизации регуляторных инструментов, в частности механизма реализации транспортных инфраструктурных проектов. В результате проведенного исследования обозначены дальнейшие перспективы имплементации альтернативных механизмов реализации государственного управления транспортной инфраструктурой, относительно асекурации надлежащего мосто-дорогобудоування, выделены эффективные решения по активизации реализации инфраструктурных проектов с помощью финансовых инвестиций для выполнения Стратегии устойчивого развития, для повышения качества транспортной инфраструктуры в XXI в. Результаты исследования целесообразно рекомендовать органами законодательной и исполнительной власти Украины и ее субъектам при разработке государственных программ поддержки реализации инфраструктурных проектов транспорта.*

**Ключевые слова:** *государственное управление, транспортная инфраструктура, дорожное хозяйство, мосто-дорогобудоування.*

**Summary.** *In today's economic conditions, characterized by high rates of market relations, integration processes, including international, which increases the level of competition in leading sectors of the economy, which include construction, in particular, bridge and road construction, as a key tool for improving infrastructure. provided to the population. The mechanism of interaction between government and business in the field of infrastructure in foreign countries has been implemented for a long time and is constantly being improved. Today, the state of the road sector is of strategic importance for the revival and development of macroeconomic ties between the regions of Ukraine and other countries. The quantity and quality of transport communications is an*

*indicator of scientific, technical and economic development of the country, the worthy value of which is designed to provide the road construction complex. The purpose of the study is to conduct a detailed scientific and practical justification of the effectiveness of mechanisms of state management of production infrastructure of Ukraine, namely the bridge and road construction, in order to form the effective functioning of the economy. Research methods: analysis and synthesis; analytical modeling; comparative analysis; systematization, generalization. Results. The current mechanism of implementation of mechanisms of state management of production infrastructure of Ukraine, in relation to the insurance of proper bridge and road construction, which is not provided to all regions of the country, which causes certain disparities in the economic development of the country and regions. Current trends in the transformation of socio-economic space confirm the insufficient level of influence of current mechanisms of state management of production infrastructure, and the presence of characteristic asymmetry of socio-economic development of the country and regions requires greater focus on modernization of regulatory instruments, including the mechanism of bridge infrastructure projects. As a result of the study, further prospects for the implementation of alternative mechanisms for the implementation of state management of production infrastructure, in relation to the securing of proper bridge and road construction, identified effective solutions for intensifying the implementation of bridge and road infrastructure projects through financial investments to implement the Strategy of sustainable development XXI century. The results of the study should be recommended by the legislative and executive authorities of Ukraine and its subjects in the development of state programs to support the implementation of infrastructure projects for bridge and road construction.*

**Key words:** *public administration, transport infrastructure, road economy, bridge-road construction.*

**Постановка проблеми.** Оскільки транспортна інфраструктура являється невід'ємною частиною транспортної системи будь-якої країни, де у зв'язку з розвитком суспільства та активізацією міжнародних відносин внаслідок глобалізаційних процесів значення транспорту як чинника економічного та соціального розвитку посилилося. Різні аспекти діяльності, пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури, все частіше стають об'єктами наукових досліджень. Дана інфраструктура як економічний фактор являється мірою економічної діяльності і водночас транспорт є відображенням даної економічної діяльності.

У всіх країнах світу інвестування в транспортну інфраструктуру досягло найвищого показника, тому на разі приймається дедалі більша кількість рішень, які закріплять схеми розвитку для майбутніх поколінь, де дані інвестиційні вливання мотивовані бажанням підвищити економічну продуктивність та зайнятість, а транспортна інфраструктура прямо чи опосередковано впливає на досягнення значної чисельності цілей сталого розвитку. Проблемними питаннями ефективності діяльності суб'єктів управління у транспортній інфраструктурі України, являється не системність дій, відсутність координації та контролю ефективності прийняття рішень, планування та прогнозування, незавершена адміністративна реформа, недостатній рівень підзвітності та прозорості суб'єктів управління. Для того, щоб забезпечити побудову відповідної транспортної інфраструктури, уряду країни необхідно створити довгострокові візії стосовно стійких національних систем транспортної інфраструктури та розробити адаптивні плани, котрі зможуть наочно реалізувати їхнє бачення, тому актуальним являється розгляд ефективності механізмів державного управління виробничою інфраструктурою України, а саме мосто-дорогобудування для удосконалення логістичних процесів та економічним зростанням країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасній літературі існує значна чисельність різноманітних підходів та поглядів стосовно суті механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України.

Розгляд наукових досліджень механізмів державного управління дає можливість оцінити стан розробки зазначеної проблеми в сучасній науці державного управління. Теоретичним підґрунтям розв'язання проблеми реалізації механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, а саме мосто-дорогобудування є праці вчених у галузі транспортної інфраструктури (А. В. Веремчук [11], А. П. Лізунова [7], В. В. Романчукевич [1], В. І. Мельник [12], І. П. Вовк [13], Ж. В. Дерій [2], З. П. Двудіт [5], І. М. Зима [13], Н. Т. Шадура-Никипорець [2], О. В. Бойко [5], О. П. Цьонь [13], Р. А. Бігун [13], Т. І. Зосименко [2], Ю. Я. Вовк [13]), присвячені аналізу деяких аспектів та особливостей механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, а саме мосто-дорогобудування, які вплинули на генезис та становлення транспортної інфраструктури, логістичних процесів та функціонування економічних галузей країни.

**Метою статті** являється науково-практичне обґрунтування ефективності механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, а саме мосто-дорогобудування, задля формування результативного функціонування галузей економіки країни. При проведенні дослідження були використані загальнонаукові й спеціальні методи дослідження, зокрема аналіз і синтез, порівняння, узагальнення, аналітичного моделювання, систематизації.

**Результати дослідження.** В основу інноваційної парадигми державної політики має бути закладена детермінанта глобальної природи подальшого розвитку світової економічної та фінансової систем, та забезпечення якісної транспортної інфраструктури, які базуються на цілях

сталого розвитку [1, с. 127]. Оскільки транспортна інфраструктура має важливе значення для інтеграції та вільного руху людей, товарів та послуг, та являється важливим сектором економіки, який становить понад 9 % у структурі валової доданої вартості. Співпраця у сфері транспортної інфраструктури орієнтується на автомобільний, залізничний, морський, внутрішній водний види транспорту, де значна увага приділяється безпеці на транспорті та розвитку цифрових транспортних коридорів через впровадження цифрових технологій на транспорті, у логістиці, управлінні вантажними перевезеннями та їх державним управлінням мосто-дорогобудування.

Зі збільшенням мобільності сучасних суспільств політика високорозвинених країн орієнтована на підтримку транспортних систем у вирішенні їхніх основних проблем, які включають: затори руху, паралізуючи як дорожній, так і повітряний рух; більшість енергетичних потреб у транспорті все ще задовольняється нафтою, що несприятливо з економічного та екологічного погляду, які погіршують якість повітря; якість транспортної інфраструктури відрізняється між країнами світу; транспортний сектор стикається з посиленням конкуренції з боку швидко зростаючих світових транспортних ринків.

Транспортна політика високорозвинених країн стимулює економіку даних країн, оскільки підтримує побудову сучасної інфраструктурної мережі, що забезпечує безпечне та швидше пересування. Водночас транспортна політика орієнтується на стійкі та цифрові рішення в цій галузі. Використання інноваційних транспортних засобів відіграє важливу роль з погляду Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р. у сфері клімату та енергетики, що надасть змогу розв'язати суттєву частину транспортних проблем та підвищити ефективність перевезень, де дана співпраця орієнтується на досягнення Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р. [2].

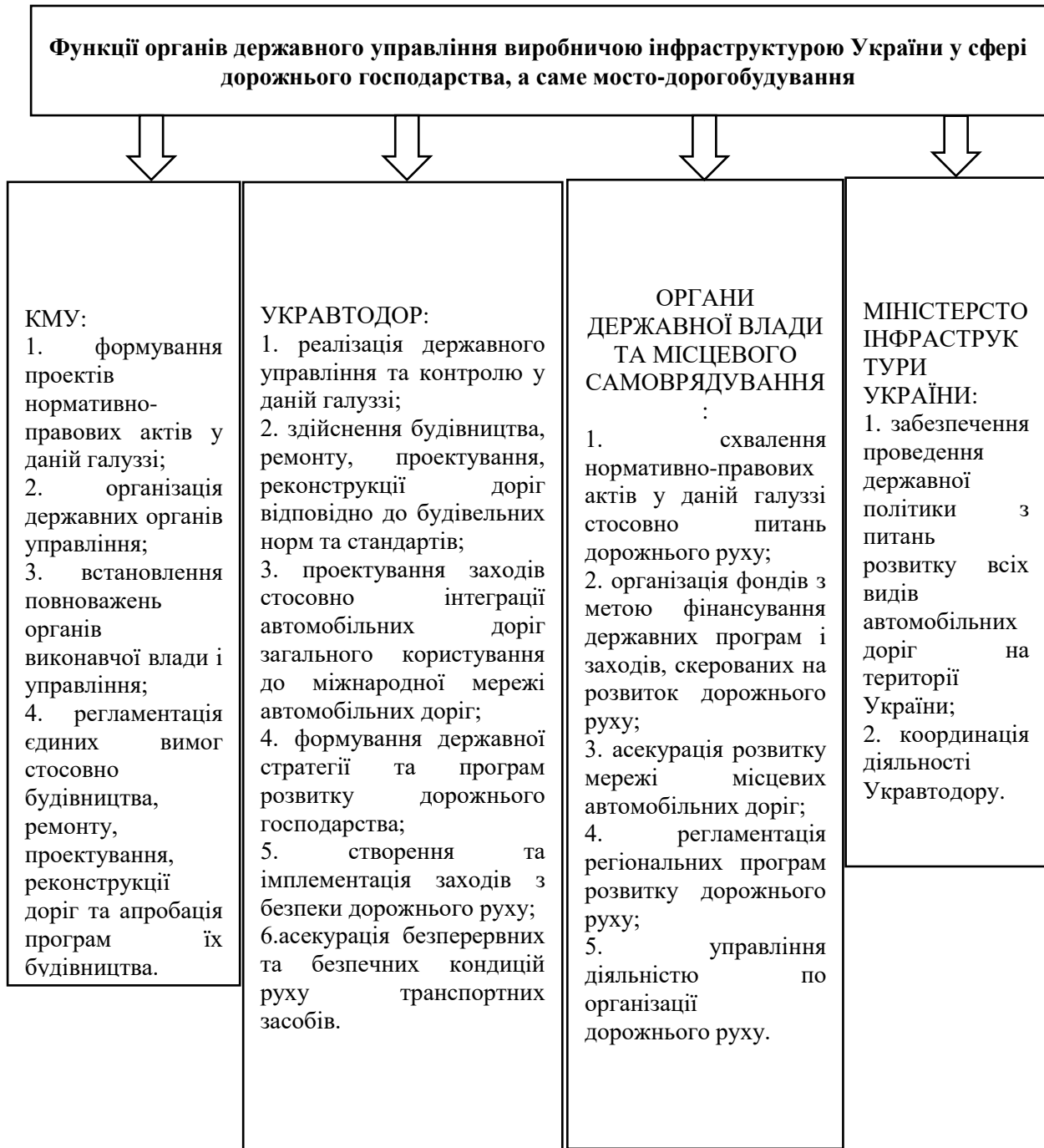


Оскільки транспортна система являється важливою складовою у структурі економіки України [3, с. 7]. Транспортна інфраструктура забезпечує функціонування і розвиток всіх галузей економіки, економічні зв'язки між виробниками та споживачами продукції різних регіонів України, а також зовнішньоекономічні зв'язки, де без його ефективної роботи неможливе подальше покращення умов, рівня життя населення та підвищення добробуту суспільства [4]. Стабільне та ефективне функціонування транспортної інфраструктури являється необхідною умовою забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави [5, с. 95].

Згідно із статистичними даними мережа автомобільних доріг загального користування на території України становить 169652 км, а статистичні показники експлуатаційної залізничної мережі становлять близько 20951,8 км, з яких 9926,4 км (47,4%) електрифіковані, де залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі. Також, країна відіграє провідну роль, в якості транзитного транспортного мосту, котрий сполучає країни Європи та Азії [6], через територію якої проходять наступні міжнародні транспортні коридори: коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; Транс'європейська транспортна мережа та коридор Європа – Кавказ – Азія [7, с. 186].

Згідно Законів України "Про автомобільні дороги" та "Про дорожній рух" органами державного управління виробничою інфраструктурою України у сфері дорожнього господарства, а саме мосто-дорогобудування являється: Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна служба автомобільних доріг України (далі — Укравтодор), регіональні функціональні управління, місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та їх уповноважені у

сфері дорожнього господарства, функціональні підрозділи — управління капітального будівництва, транспорту і зв'язку.



**Рис. 1. Основні функції органів державного управління виробничою інфраструктурою України у сфері дорожнього господарства (мосто-дорогобудування)**

Джерело: сформовано на основі джерела: [8; 9]

З наведених функцій на рис. 1. уповноважених органів державної влади та місцевого самоврядування можна виокремити механізми

управління транспортною інфраструктурою України у сфері дорожнього господарства, а саме мосто-дорогобудування, такі як: нормативно-правовий, фінансово-економічний та організаційно-управлінський.

Нормативно-правовий механізм управління транспортною інфраструктурою реалізується через розробку та прийняття нормативно-правових актів у аналізованій галузі. Окрім зазначених законів "Про автомобільні дороги" та "Про дорожній рух", до таких актів можна віднести:

— Європейську угоду про міжнародні автомагістралі, затверджену Постановою Ради Міністрів УРСР від 09.11.1982 р. № 537;

— Закони України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України", "Про внесення змін до Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг";

— Укази Президента України "Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг", "Питання Державної служби автомобільних доріг України", "Про деякі заходи щодо розвитку автомобільних доріг в Україні";

— постанови Кабінету Міністрів України "Про порядок затвердження інвестиційних програм і проектів будівництва та проведення їх державної експертизи", "Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування", "Про порядок надання державних гарантій за кредитними коштами, що залучаються Державною службою автомобільних доріг", "Про затвердження Положення про Державну службу автомобільних доріг України", "Про затвердження Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018—2022 роки", тощо [10].

Також до нормативно-правового механізму варто віднести цільові державні та відомчі будівельні норми та стандарти організацій України, розроблені Державним дорожнім науково-дослідним інститутом ім. М.П. Шульгіна, Українським державним науковим виробничо-технологічним

підприємством "Укрдортехнологія" та Державним підприємством "Державний науково-технічний центр інспекції якості та сертифікації дорожньої продукції "Дор'якість" та іншими установами.

Фінансово-економічний механізм державного управління транспортною інфраструктурою України у сфері дорожнього господарства, а саме реалізується через забезпечення фінансування програм і проектів у аналізованій галузі, встановлення тарифів на користування платними об'єктами дорожнього господарства та визначення окремих нормативів витрат при будівництві доріг [11, с. 113].

Після імплементації законодавства про децентралізацію у 2017 році, зокрема в стосовно питання управління дорожнім господарством 118,2 тис. км автомобільних доріг місцевого значення було передано Державним агентством автомобільних доріг України в управління обласним державним адміністраціям. З початку 2018 року набули чинності Закони України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» стосовно удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України стосовно удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі», на основі яких передбачається створення Державного дорожнього фонду в спеціальному фонді Державного бюджету України, дохідна частина якого формується за рахунок наступних джерел (див. рис. 2.).



**Рис. 2. Джерела формування Державного дорожнього фонду**

*Джерело:* сформовано на основі джерела [12]

Фінансові ресурси з даного фонду використовуються на будівництво, реконструкцію, утримання та ремонт автодоріг державного значення; виплати за борговими зобов'язаннями, у зв'язку із державними запозиченнями, на утримання та розвиток мережі автодоріг; фінансування державних програм стосовно асекурації безпеки дорожнього руху та інші [12].

Організаційно-управлінський механізм управління у дорожній галузі реалізується через побудову вертикалі управління та визначення функцій органів, уповноважених на реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства, які закріплені у Законах України "Про автомобільні дороги", "Про дорожній рух", КМУ "Про Положення про Міністерство транспорту і зв'язку" від 06.06.2006 р. № 789, "Про затвердження Положення про Державну службу автомобільних доріг

України" від 16.04.2007 № 628 та інших нормативно-правових актах [11, с. 114].

Оцінюючи варіанти розвитку транспортної системи України, не можна нехтувати вимогами Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р. [13, с. 69]. Для комплексного вирішення наявних проблем у транспортній галузі у контексті впровадження курсу євроінтеграції та реалізації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС була розроблена Транспортна стратегія України на період до 2030 року [6]. Дана стратегія була схвалена відповідно до реформ Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» [14], яка в свою чергу була розроблена задля виконання Глобальних Цілей Сталого Розвитку до 2030 р. [15].

Рекомендації щодо досягнення ключових цілей являється розроблення та реалізація комплексної програми транспортної безпеки, яка має передбачати жорсткий контроль безпеки дорожнього руху та транспортних засобів, підвищення якості 70 доріг, проведення навчальної та інформаційної роботи з попередження порушень, пов'язаних з дорожнім рухом та транспортним сполученням. Рівень транспортного обслуговування економіки і населення України суттєво поступається показникам розвинених країн світу. Відповідно до Індексом глобальної конкурентоспроможності 2018–2019 рр., за якістю інфраструктури Україна за рік піднялася на 1 позицію – з 57-го (140 країн) до 57-го місця (141 країна), а за якістю автомобільних доріг за рік піднялася на 9 позицій – з 123-го (140 країн) до 57-го місця (114 країна). Характерними ознаками стану транспортної інфраструктури являється високий ступінь фізичного і морального зносу основних засобів, а також невідповідність темпів автомобілізації країни стану автомобільних доріг [16].

Отже, до 2030 року країна повинна асекувати всьому населенню можливість використовувати безпечну, недорогу, доступну та екологічно стійку транспортну систему, яка базуватиметься на основі підвищення

безпеки дорожнього руху та забезпечення ефективності механізмів державного управління виробничою інфраструктурою України, а саме мосто-дорогобудування [17].

**Висновки.** В результаті проведеного дослідження було визначено, що в умовах інтенсифікації глобалізаційних процесів розвиток механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, набуває все більшої актуальності. Оскільки транспорт має значний прямий і опосередкований вплив на економічну ефективність та економічне зростання, тому транспортна інфраструктура має вирішальне значення для стійкого економічного зростання країни. Отже, перед транспортною інфраструктурою, як і перед будь-якою економічною діяльністю, пов'язаною з використанням обмежених ресурсів, стоять два основні завдання: забезпечення ефективності та якості управління транспортною інфраструктурою України. А тому одним із стратегічних завдань формування належної інфраструктури високої якості є забезпечення ефективних механізмів державного управління виробничою інфраструктурою з дотриманням Глобальних цілей сталого розвитку. В цілому, ефективна реалізація управління розвитком транспортною інфраструктурою в умовах реалізації Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р., що виявляється в якісному поліпшенні показників безпеки і комфорту життя населення, дозволяє країнам бути успішними в загальносвітовому масштабі і є одним з головних показників в глобальному індексі конкурентоспроможності.

В результаті опрацювання досліджень науковців за окресленою проблематикою, варто підкреслити значення праць таких авторів, як Веремчук А. В. (2011), Вовк Ю. Я., Цьонь О. П., Вовк І. П., Бігун Р. А., Зима І. М., Лізунова А. П., Дерій Ж. В., Зосименко Т. І., Шадура-Никипорець Н. Т., Романчукевич В. В. (2019), Мельник В. І. (2020). На нашу думку, головними факторами, що стримують реалізацію ефективних механізмів

державного управління виробничою інфраструктурою України є: ринкові умови господарювання на території України; високий рівень корупції, в тому числі й на рівні державних органів влади; нестабільність політичної ситуації в країні; нестача фінансових інвестицій в розвиток виробничої інфраструктури, зниження можливості формування нових орієнтованих на реалізацію проектів структур.

В результаті проведеного дослідження ефективних механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України, було визначено, що сучасні підходи в перспективі мають спрямовуватись на раціоналізацію та імплементацію транспортних інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства. Отримані результати дослідження можуть бути використані для вдосконалення системи державного регулювання управління розвитком транспортною інфраструктурою в умовах реалізації Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р., що дасть змогу стимулювати інноваційну та транспортну діяльність та покращити наявну транспортну інфраструктуру. Таким чином, оновлення та вдосконалення концептуальних основ реалізації механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України може стати сучасною парадигмою збереження глобалізаційних тенденцій та механізмів інтеграції національних економік держав до світового співтовариства.

### **Література**

1. Романчукевич В. В. Гармонізація концепції сталого розвитку та державної фінансової політики // Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2019. Том 30 (69). № 6. С. 126-134. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/69-6-45> (дата звернення 01.12.2020).
2. Дерій Ж. В., Зосименко Т. І., Шадюра-Никипорець Н. Т. Імплементація сталого розвитку як ключовий принцип галузевого співробітництва



- Україна – ЄС // Проблеми і перспективи економіки та управління. Теоретичні проблеми розвитку національної економіки. 2019. № 4 (20). DOI: 10.25140/2411-5215-2019-4(20)-9-18 (дата звернення 01.12.2020).
3. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics. 2016. Vol. 1(1). pp. 6-10. doi:10.14254/jsdtl.2016.1-1.1 (дата звернення 01.12.2020).
  4. Цілі Сталого Розвитку: Україна: Національна доповідь 2017 // Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, 2017. 176 с. URL: [http://un.org.ua/images/SDGs\\_NationalReportUA\\_Web\\_1.pdf](http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf) (дата звернення 01.12.2020).
  5. Бойко О. В., Двудіт З. П. Сталий розвиток транспортної системи України // Науковий вісник НЛТУ України, 2013. № 23(18). С. 94-103.
  6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 01.12.2020).
  7. Лізунова А. П. Прийняття рішень при реалізації інвестиційних проєктів у транспортній галузі // Управління розвитком складних систем. 2019. № 38. С. 186-192, dx.doi.org\10.6084/m9.figshare.9788717 (дата звернення 01.12.2020).
  8. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення 01.12.2020).
  9. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. URL:

- <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення 01.12.2020).
- 10.Офіційний сайт Державного агентства автомобільних доріг України. URL: <https://ukravtodor.gov.ua/> (дата звернення 01.12.2020).
- 11.Веремчук А. В. Механізми державного управління у сфері дорожнього господарства України // Економіка та держава. 2011. № 8. С. 112-114. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde\\_2011\\_8\\_33](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2011_8_33) (дата звернення 01.12.2020).
- 12.Мельник В. І. Особливості фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації // Інфраструктура ринку. 2020. № 42. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/42-2020> (дата звернення 01.12.2020).
- 13.Вовк Ю. Я., Цьонь О. П., Вовк І. П., Бігун Р. А., Зима І. М. Безпека транспорту в контексті Глобальних цілей сталого розвитку 2030: Україна // Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. С. 68-71.
- 14.Стратегія сталого розвитку "Україна – 2020". Указ Президента України від 12.01.2015 року № 5/2015 // Відомості Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення 01.12.2020).
- 15.The Global Goals For Sustainable Development 2030. URL: <https://www.globalgoals.org/> (дата звернення 01.12.2020).
- 16.The Global Competitiveness Reports 2018-2020. URL: <https://www.weforum.org/reports/> (дата звернення 01.12.2020).
- 17.Стратегія сталого розвитку України до 2030 року. ПРОЕКТ-2017. URL: [file:///C:/Users/111/Downloads/UNDP\\_Strategy\\_v06-optimized.pdf](file:///C:/Users/111/Downloads/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf) (дата звернення 01.12.2020).

## References

1. Romanchukevich, V.V. (2019), "Harmonization of the concept of sustainable development and public financial policy", *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Serii: Ekonomika i upravlinnia*, [Online], T. 30 (69). vol. 6. pp. 126-134. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/69-6-45> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
2. Deriy, Zh.V., Zosimenko, T.I. and Shadura-Nikiporets, N.T. (2019), "Implementation of sustainable development as a key principle of sectoral cooperation Ukraine - EU", *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia. Teoretychni problemy rozvytku natsionalnoi ekonomiky*, [Online], vol. 4 (20). DOI: 10.25140/2411-5215-2019-4(20)-9-18 (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
3. Vovk Y. (2016), "Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development", *Overview of initiatives and strategies. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, [Online], vol. 1 (1). pp. 6-10. doi: 10.14254/jsdtl.2016.1-1.1 (Accessed 01 December 2020) [in English].
4. Sustainable Development Goals: Ukraine: National Report 2017. (2017). Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine, available at: [http://un.org.ua/images/SDGs\\_NationalReportUA\\_Web\\_1.pdf](http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf) (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
5. Boyko, O.V. and Dvulit, Z.P. (2013), "Sustainable development of the transport system of Ukraine", *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 23 (18). pp. 94-103 [in Ukrainian].
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), The Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].

7. Lizunova, A.P. (2019), "Decision-making in the implementation of investment projects in the transport industry", *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system*, [Online], vol. 38. pp. 186-192, [dx.doi.org: 10.6084/m9.figshare.9788717](https://doi.org/10.6084/m9.figshare.9788717) (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2005), The Law of Ukraine of "On highways", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (1993), The Law of Ukraine of "On traffic", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
10. The Official site of the State Agency of Motor Roads of Ukraine, available at: <https://ukravtodor.gov.ua/> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
11. Veremchuk, A.V. (2011), "Mechanisms of public administration in the field of road economy of Ukraine", *Ekonomika ta derzhava*, [Online], vol. 8. pp. 112–114, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde\\_2011\\_8\\_33](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2011_8_33) (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
12. Melnyk, V.I. (2020), "Features of financing the road sector of Ukraine in the context of decentralization", *Infrastruktura rynku*, [Online], vol. 42, available at: <http://www.market-infr.od.ua/uk/42-2020> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
13. Vovk, Yu.Ya., Tsyon, O.P., Vovk, I.P., Bigun, R.A. and Zima, I.M. (2019), "Transport safety in the context of the Global Sustainable Development Goals 2030: Ukraine", *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty*, [Transport safety: legal and organizational aspects], *Materialy KhIV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* [Materials of the XIV International scientific-practical conference], Kryvyi Rih, Ukraine, pp. 68-71 [in Ukrainian].

14. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), The Decree of the President of Ukraine "Strategy of sustainable development "Ukraine - 2020"", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].
15. The Global Goals for Sustainable Development 2030. (2020), available at: <https://www.globalgoals.org/> (Accessed 01 December 2020) [in English].
16. The Global Competitiveness Reports 2018-2020. (2020), available at: <https://www.weforum.org/reports/> (Accessed 01 December 2020) [in English].
17. Strategy of sustainable development of Ukraine until 2030. PROJECT-2017. (2017), available at: [file:///C:/Users/111/Downloads/UNDP\\_Strategy\\_v06-optimized.pdf](file:///C:/Users/111/Downloads/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf) (Accessed 01 December 2020) [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 17.09.2020