

УДК 338.49

DOI: 10.25140/2411-5215-2019-2(18)-9-17

Наталія Іванова

**ОБНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
УКРАЇНИ: МОДЕРНІЗАЦІЙНИЙ АСПЕКТ**

Наталія Іванова

**ОБНОВЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПОТЕНЦИАЛА  
УКРАИНЫ: МОДЕРНИЗАЦИОННЫЙ АСПЕКТ**

Nataliia Ivanova

**THE UPDATING OF INFRASTRUCTURE POTENTIAL  
OF UKRAINE: THE MODERNIZATION ASPECT**

У статті розроблено концептуальні положення, обґрунтовано наукові та запропоновано практичні рекомендації щодо модернізації інфраструктурного потенціалу України з урахуванням стратегічних орієнтирів регіонального розвитку в умовах євроінтеграційного вибору України. У межах реалізації модернізаційних напрямів національної економіки підкреслено пріоритетність трансформації інфраструктурного сектору, який виступає каркасом економічних відносин та ефективним засобом реалізації інтеграційних процесів в Європейський Союз.

**Ключові слова:** інфраструктура; інфраструктурний потенціал; євроінтеграція; регіональний розвиток; інфраструктурний ефект; модернізаційний процес.

Рис.: 2. Бібл.: 11.

В статье разработаны концептуальные положения, обоснованы научные основы и практические рекомендации по модернизации инфраструктурного потенциала Украины с учетом стратегических ориентиров регионального развития в условиях евроинтеграционного выбора Украины. В рамках реализации модернизационных направлений национальной экономики акцентировано на приоритетности трансформации инфраструктурного сектора, который выступает каркасом экономических отношений и эффективным средством реализации интеграционных процессов в Европейский Союз.

**Ключевые слова:** инфраструктура; инфраструктурный потенциал; евроинтеграция; региональное развитие; инфраструктурный эффект; модернизационный процесс.

Рис.: 2. Библ.: 11.

The main purpose of this article is a formation of a system of methodological principles and practical recommendations for updating the infrastructure potential of the national economy under the conditions of the European integration vector of Ukraine. An increment of economic depression in Ukraine has affected to infrastructure development as well as to the success of European integration processes. One of the results of updating the infrastructure potential is the appearance of a number of effects. There is a multidirectional of its manifestation: external (external to the infrastructure system), internal (inherent to the infrastructure component which in the process of modernization increases its efficiency) and a synergy effect. The multiplicative effect is manifested in the form of intensive growth of productive forces on the basis of innovative approaches at the expense of the relevant level of development of the infrastructure sphere.

**Keywords:** infrastructure; infrastructure capacity; eurointegration; regional development; infrastructure effect; modernization process.

Fig.: 2. References: 11.

JEL Classification: F15; L91; R11; R40

**Постановка проблеми.** Сучасне значення інфраструктури в контексті просторового розвитку важко переоцінити. Інфраструктурна забезпеченість регіону дає змогу зменшувати територіальну відстань між об'єктами, які пов'язані економічними відносинами, забезпечує оптимізацію транзакційних витрат, є вагомим чинником під час визначення місця розташування підприємницької структури, дозволяє інтегруватись національним ринкам у глобальний економічний простір. Якість та доступність інфраструктурних послуг впливають не тільки на соціально-економічний розвиток регіону, але і створюють сприятливі умови для відтворення людського капіталу та забезпечення соціальної стабільності, мінімізують техногенний вплив на природне середовище, нівелюють асиметричність регіонального розвитку в національній економічній системі. Достатньо розвинені компоненти виробничої і ринкової інфраструктури є чинником доступу територіально віддалених населених пунктів до основних економічних процесів і сервісів. Розвиток логістичної компоненти гарантує ефективність підприємницької діяльності, дотримання угод, а споживачам – кращий вибір на ринку. Сучасна телекомунікаційна мережа забезпечує доступ до однієї з найбільших цінностей сьогодення – швидкого й вільного потоку інформації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вплив інфраструктури на розвиток продуктивних сил і регіональної економіки є найбільш дискусійним питанням у науковій сфері. Сучасне наукове поле характеризується значною кількістю досліджень у цій сфері. Зокрема, завдання стратегічного розвитку регіонів України, зокрема в контексті зростання інфраструктурного потенціалу, відображено в наукових працях таких вітчизняних та закордонних учених: Л. С. Бляхман [3], В. С. Кравець [8], Е. М. Лібанова [7], М. А. Хвесик [7], С. Л. Шульц [8] та багатьох інших.

**Виділення недосліджених частин загальної проблеми.** Однак, незважаючи на наявність значної кількості наукових праць, присвячених питанням стратегічного інноваційного розвитку, актуальності підвищення якості інфраструктурної складової національної економіки, треба підкреслити необхідність постійного вдосконалення інструментів інвестиційної підтримки інфраструктури як специфічного об'єкта інвестування, в умовах виведення національної економіки України з кризового стану, що зумовлює актуальність та необхідність цього дослідження.

**Метою статті** є формування системи методологічних засад та практичних рекомендацій щодо оновлення інфраструктурного потенціалу національної економіки в умовах євроінтеграційного вектора України.

**Виклад основного матеріалу.** Поглиблення економічної депресії в Україні позначилося зокрема й на інфраструктурному розвитку, а отже, і на успішності євроінтеграційних процесів. Невирішеність проблеми значної залежності національної економіки від зовнішньої кон'юнктури зумовила замкнене коло у взаємозв'язку «регіональний – інфраструктурний розвиток». За умов, коли світова економіка демонструє пошук адекватних післякризових моделей розвитку, відновлення докризової ролі України в міжнародному поділі праці вже неможливе, у тому числі внаслідок відсутності якісного базису міжнародних економічних зв'язків – інфраструктурного забезпечення товарних потоків. Тому нагальною потребою є модернізаційні перетворення інфраструктурного потенціалу національної економіки з урахуванням вимог глобальних ринків.

Теперішній стан об'єктів інфраструктурного комплексу України є кризовим не тільки відносно рівня зношування. У результаті порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів, технічна складова інфраструктурного потенціалу повністю спрацьована як фізично, так і морально. База, створена ще за радянських часів, нині може стати причиною втрати стійкості інфраструктурної системи. Основні засоби транспорту, зв'язку, енергопостачання, складського господарства, які є одними з найбільш фондоемних галузей господарства, потребують для модернізації значних довгострокових інвестицій. Для дотримання безпечного функціонування інфраструктурного сектору й забезпечення належного рівня регіональної та національної безпеки необхідно залучити в галузь значні кошти. Проте можливості держави тут обмежені, а власні ресурси підприємств вичерпані.

Іншою вагомою причиною кризового стану є те, що ринкові механізми дотепер не стали основним регулятором. За принципами свого функціонування інфраструктурні галузі часто не відповідають ринковим законам організації, оскільки характерні для деяких сегментів ринку інфраструктурних послуг природні монополії унеможливають конкуренцію. Механізми конкуренції та самоорганізації інфраструктурної системи часто не спрацьовують, а держава ще не виробила ефективних методів регулювання. Зберігається монополія в потенційно конкурентних сегментах перевезень на залізничному транспорті, митних послуг, обслуговуванні дорожньої інфраструктури. Це призводить до незадовільних результатів підприємницької діяльності, неспроможності забезпечити оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої техніки на паритетних із державою та приватними інвесторами засадах.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Третім вагомим фактором погіршення адаптивних можливостей вітчизняної інфраструктурної системи є світові тенденції. Розвиток товарних ринків, зростання мобільності населення, глобалізаційні процеси та євроінтеграційний вибір України зумовлюють наявність певних вимог до просторово-структурних характеристик інфраструктурних утворень. Нині державна політика в цьому питанні демонструє певні зрушення в напрямку модернізації, проте повною мірою, що є очевидним, не відповідає цим викликам. Одним із головних напрямів, який потребує активного розвитку та підтримки з боку держави, є конкурентні переваги транспортно-дорожнього комплексу України в частині обслуговування транзитних вантажопотоків. Інвестуючи в розвиток інфраструктури, Україна може стати центральним європейським транзитним хабом.

Забезпечення стійкості та модернізація інфраструктурного комплексу України в сучасну, інтегровану до європейської, логістичну мережу потребує значних капіталовкладень. Проте інвестиційна діяльність у цьому напрямі має певні проблеми. Як зазначає відомий учений Л. С. Бляхман, «інфраструктура, як свідчить світовий досвід, окупує поточні витрати, проте не інвестиції» [3]. Зважаючи на суспільний характер інфраструктурного сектору, критерієм підвищення його ефективності є не зростання обсягів виробництва та споживання послуг, а підвищення продуктивності у споживачів, покращення екологічного фактора, інтенсифікація регіонального розвитку тощо.

Починаючи з 2013 р. ситуація в інвестиційній сфері України характеризувалася безпрецедентним погіршенням інвестиційного клімату, зумовленим і наслідками економічної депресії, і зазначеними проблемами наростання рівня корупції, гальмування реформ та зниження дієздатності та прогнозованості політики держави, у чому інвестори небезпідставно вбачали підґрунтя для ймовірного загострення соціальної напруженості й політичної дестабілізації.

Дестимулювання підприємницької та інвестиційної діяльності стало одним із потужних чинників затягування економічної депресії в Україні та сповільнення адаптації національної економіки до умов післякризової глобальної економіки.

Неможливість відновити належні темпи економічного зростання викликає поширення негативних наслідків для наповнення державного бюджету, забезпечення стабільності банківської системи, валютного курсу, стабільного підвищення доходів пересічних громадян. Зазначені макроекономічні суперечності, посилені впливом значної корупованості економіки, не тільки руйнують бізнес-клімат у країні, роблячи адаптацію до нових викликів післякризового світу неможливою, поглиблюють ендегенні проблеми, у тому числі організаційно-економічну нездатність регіональних систем до стабілізації та подальшого розвитку. Отже, у контексті окресленого кола проблемних питань регіональні інфраструктурні системи потребують концептуальних рішень, спрямованих не просто на забезпечення відповідності інфраструктурному стандарту, але й досягнення належного для гармонізації з глобальним економічним простором рівня.

Протягом останнього десятиліття в Україні було розроблено та ухвалено, зокрема в межах завдань підготовки до Асоціації з ЄС, значну кількість важливих та необхідних нормативно-правових актів, які змінили правове підґрунтя підприємницького та інвестиційного клімату в країні, що мало б сприяти суттєвій активізації підприємництва та заохоченню інвестування [1, с. 193–326; 2, с. 65–111; 5, с. 27–48; 6, с. 37–50]. Проте ефективності політики економічних реформ та адекватних ринковій ситуації антикризових політик перешкоджало надто повільне формування цілісного та системного інституційного середовища, яке забезпечує реалізацію правових положень у практичній діяльності державного управління, бізнесу та населення України.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Нині провідним чинником економічного відновлення є саме роль державного регулювання, а нагальними потребами в межах стратегічного інструментарію цілеорієнтованого регіонального управління стає: формулювання основних модернізаційних процесів у всіх секторах регіональної господарської системи; виявлення структурних зрушень та досягнення пропорцій в економічній, соціальній, політичній та екологічній сферах; розроблення концепції регіонального управління в межах парадигми сталого розвитку; визначення об'єктів докладання зусиль і принципів модернізації регіональної соціально-економічної системи; діагностика й розроблення прогнозу імовірнісних наслідків модернізації економічної системи держави [7, с. 74–75].

Інфраструктура, призначенням якої є забезпечення потреб економіки, є залежною від товаропродукуючих галузей, тому будь-які зміни в них суттєво позначаються на особливостях та результатах її функціонування. Протягом минулого трирічного періоду відбулися значні події економічного та політичного характеру, що зумовили як структурний, так і територіальний перерозподіл товарних потоків, рух яких забезпечувала виробнича компонента інфраструктури.

Одним із найвпливовіших чинників, який не дозволяє повною мірою забезпечити ефективність економічних реформ в Україні – це структурна асиметричність, яка спостерігається як у структурі економіки загалом, так і на регіональному та галузевому регіональному рівнях. Проблеми, що зумовлені повільними позитивними структурними зрушеннями в національному економічному просторі, посилюються комплексом невирішених питань на рівні регіонів. Нині можемо свідчити про наявність негативних тенденцій у сфері регіонального розвитку, а саме: надмірну диспропорційність та структурну розбалансованість; триваючий протягом декількох років перерозподіл ресурсів та капіталу на користь тих самих територій. Ці проблемні питання посилюють асиметрію просторово-економічних процесів і залишаються неврегульованими [8, с. 11].

Стратегічні напрями модернізаційних процесів у інфраструктурній сфері повинні ґрунтуватися на пріоритетних орієнтирах регіонального та глобального інфраструктурного розвитку, які задекларовані відповідними документами (рис. 1) [4; 9-11].

Так, у вересні 2015 року в межах 70-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у Нью-Йорку відбувся Саміт ООН для прийняття «Порядку денного у галузі розвитку на період після 2015 року», проблематика якого охоплювала всі аспекти соціально-економічного розвитку, конкурентоспроможності країн, екологічної та енергетичної безпеки, глобального партнерства для розвитку. Серед прийнятих глобальних цілей окремий напрям стосується інфраструктурної сфери й передбачає створення стійкої інфраструктури, сприяння всеосяжній та сталій індустріалізації, а також поширенню інновацій.

Згідно з «Порядком денним у галузі розвитку» до 2030 року планується модернізувати інфраструктуру за рахунок підвищення ефективності використання ресурсів і активнішого застосування чистих та екологічно безпечних технологій. Значна увага приділяється розвитку інформаційно-комунікаційної компоненти інфраструктури, відносно якої задекларовано цілі суттєвого розширення доступу до інформаційно-комунікаційних технологій та забезпечення загального й недорогого доступу до Інтернету.

Стратегічні цілі регіонального розвитку встановлені в «Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року», у якій зазначено, що сучасна державна регіональна політика в Україні нагально потребує координації її цілей та заходів із пріоритетами галузевих політик. Зокрема, це стосується таких сфер, як транспорт та інфраструктура, економічний розвиток та інвестиції, підприємництво й регуляторне середовище, конкурентна політика, ринок праці, освіта й наука, інноваційна діяльність [4]. Отже, на державному законотворчому рівні закладено підвалини узгодження регіонального розвитку з інфраструктурним та базування на цій основі комплексного підходу до формування державної політики розвитку.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ



Рис. 1. Стратегічні напрями модернізації інфраструктурного потенціалу України

Джерело: розроблено автором.

Серед пріоритетів регіонального розвитку значну увагу приділено забезпеченню розвитку інфраструктури міст та поліпшенню транспортної доступності в межах регіону, для чого передбачено виконання таких завдань [4]:

- розвиток мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, об'їзних доріг у населених пунктах, покращення транспортної доступності сільських населених пунктів;
- оновлення рухомого складу транспортних засобів, зокрема тих, що призначені для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень;
- створення умов для збільшення обсягу інвестицій у транспортну інфраструктуру з метою покращення просторових зв'язків між територіальними адміністративними центрами та прилеглими територіями;
- використання механізму державно-приватного партнерства для модернізації та оптимізації роботи всіх сфер транспорту загального користування.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Ключовим стратегічним напрямом регіональної політики також є створення умов для розвитку конкурентного середовища на регіональних товарних ринках, у тому числі шляхом сприяння модернізації ринкової інфраструктури. В умовах посилення євроінтеграційних процесів необхідно підкреслити важливість модернізації інфраструктури прикордонних територій. У цьому контексті «Державною стратегією регіонального розвитку» передбачено розробку низки програм розвитку транскордонного співробітництва, які передбачають, серед іншого, ліквідацію інфраструктурних та адміністративних бар'єрів для активізації співпраці прикордонних територій, провадження спільної діяльності у сфері малого та середнього бізнесу, підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів, розбудову їхньої виробничої та соціальної інфраструктури [4].

Невід'ємною складовою стратегічного планування модернізаційних процесів інфраструктурної сфери є розробка процесів реалізації стратегічних напрямів. У межах цього завдання виділимо систему забезпечення та механізми реалізації. Система забезпечення модернізаційних перетворень включає ресурсну, методологічну та інноваційну підтримку стратегічних рішень. До підсистеми методологічного забезпечення ми відносимо стратегії, концепції та плани розвитку, цільові програми, проекти модернізації інфраструктурної сфери як регіонального, так і національного рівня.

Гіпотеза про взаємозв'язок інфраструктурного та регіонального розвитку підтверджує наявність мультиплікативних ефектів макроекономічного зростання. Проте щодо аналітичного підтвердження через використання поширеної в таких питаннях виробничої функції треба зауважити, що тривалий час прояву віддачі інфраструктурних інвестицій не дозволяє підтвердити гіпотезу про адекватність цього інструментарію, вивчаючи вплив інфраструктури на економічне зростання у вітчизняних реаліях. Протягом останніх двадцяти років тривалість та циклічність економічних криз і рецесії перебиває строк окупності капіталовкладень у інфраструктурні проекти, таким чином нівелюючи перспективний позитивний ефект. У даному контексті пропонуємо інфраструктурне забезпечення розглядати крізь призму відносин із використання інфраструктурних об'єктів в інтересах суб'єктів регіональної економічної системи (держава в особі органів влади, підприємницький сектор та населення). Взагалі модернізація інфраструктурного простору регіону дозволить отримати сукупність ефектів для соціально-економічної системи як локального та регіонального, так і національного рівнів (рис. 2).

Так, передусім необхідно підкреслити наявність ефекту для регіональної економіки. Поширення інновацій сприятиме економічному зростанню на рівні регіону за рахунок створення кластерів. Крім того, завдяки активізації товарних, інформаційних, фінансових та людських потоків підвищиться інвестиційна привабливість регіону.

По-друге, важливим є просторовий ефект, який проявляється в організаційно-морфологічних змінах економічного простору, а саме покращується транспортна доступність території, окреслюються центри ділової активності, оптимізуються чинники розселення тощо.

Просторові ефекти можуть виникнути в тому випадку, якщо за інших рівних умов відбувається переміщення факторів виробництва із сусідніх регіонів у регіон, в якому відбулося відносно поліпшення транспортної інфраструктури. Розширення інфраструктури веде до підвищення продуктивності ресурсів і підвищення їхніх цін у короткому періоді і притоку додаткових факторів виробництва в тривалому періоді із сусідніх регіонів. У результаті випуск сусідніх регіонів зменшується. Однак у цьому разі мається на увазі, що інфраструктура має тільки внутрішньо регіональний ефект і не враховуються можливі вигоди для сусідніх регіонів, такі як підвищення транспортної доступності, скорочення транспортних витрат, вихід на нові ринки тощо.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

По-третє, треба зауважити екстернальний (такий, що проявляється в зовнішньому щодо системи інфраструктурного забезпечення середовищі) та інтернальний (властивий для компонент інфраструктурної системи; інфраструктура у процесі модернізації підвищує свою ефективність) характери зазначених ефектів.



Рис. 2. Ефекти, отримані в результаті модернізації інфраструктурного потенціалу України

Джерело: розроблено автором.

Сукупність економічного, екологічного та соціального ефекту може носити як позитивний, так і негативний характер. Наприклад, у зростанні навантаження на природне середовище, яке не компенсується наявними позитивними екологічними ефектами.

Також зазначимо наявність синергійного ефекту, який зумовлений взаємопідсилюючою взаємодією всіх видів інфраструктурної системи. Мультиплікативний ефект має прояв у вигляді інтенсивного зростання продуктивних сил за рахунок сприятливого інфраструктурного середовища. Крім того, обсяг необхідного ресурсного забезпечення функціонування та розвитку може бути знижений через інноваційні технологічні рішення.

**Висновки і пропозиції.** Виявлено, що інфраструктурний сектор України характеризується структурною деформованою, інституційною неповнотою, неузгодженістю з потребами матеріального виробництва та незбалансованістю за компонентним складом.

## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Однак останнім часом суттєво підвищилось значення транспортно-логістичної та інформаційно-комунікаційної компоненти інфраструктури, які є пріоритетними напрямками в умовах євроінтеграційного вибору країни.

Формування стратегічних напрямів модернізації національної інфраструктури ґрунтується на комплексному підході, який передбачає поєднання цілей регіонального розвитку України та європейських цілей і пріоритетів зростання інфраструктурного потенціалу. В основу реалізації стратегічних модернізаційних напрямів покладено інформаційний, економічний та інституційний механізми. Процеси управління модернізацією інфраструктурної сфери необхідно здійснювати з урахуванням взаємозв'язку та відносин суб'єктів регіональної економічної системи (держави в особі органів влади, підприємницького сектору та населення).

Одним із результатів оновлення інфраструктурного потенціалу є поява певних ефектів. Спостерігається багатовекторність їх прояву: екстернальний (такий, що проявляється в зовнішньому середовищі щодо системи інфраструктурного забезпечення) та інтернальний (властивий для компонент інфраструктурної сфери, яка у процесі модернізації підвищує свою ефективність), а також їхній синергійний ефект. Мультиплікативний ефект має прояв у вигляді інтенсивного зростання продуктивних сил на базі інноваційних підходів за рахунок релевантного рівня розвитку інфраструктурної сфери.

#### Список використаних джерел

1. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2015 році». Київ: НІСД, 2015. 684 с.
2. Аналітична доповідь Національного інституту стратегічних досліджень до позачергового Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України у сфері національної безпеки». Київ: НІСД, 2014. 148 с.
3. Бляхман Л. С. Инфраструктура – ключевой и ограниченно рыночный сектор современной экономики. *Проблемы современной экономики*. 2014. № 2 (46). С. 9–18. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4509>.
4. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року: затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 385 від 06.08.2014 р. *Урядовий кур'єр*. 2014. № 160.
5. Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2012 році: щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. Київ: НІСД, 2012. 256 с.
6. Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2013 році : щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. Київ: НІСД, 2013. 576 с.
7. Соціально-економічний потенціал сталого розвитку України та її регіонів : національна доповідь / за ред. Е. М. Лібанової, М. А. Хвесика. Київ: ДУ ІЕПСР НАН України, 2014. 776 с.
8. Територіальний розвиток та регіональна політика в Україні / наук. ред. В. С. Кравців; наук. координатор С. Л. Шульц; НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2015. 204 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).
9. Decision No 884/2004/Ec Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.
10. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study. Prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund “Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation”. Kyiv, 2010. 127 p.
11. White Paper on Transport, Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2011. 32 p.

#### References

1. *Analitychna dopovid do Shchorichnoho Poslannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy «Pro vnutrishnie ta zovnishnie stanovyshe Ukrainy v 2015 rotsi» [Analytical report to the Annual Massage of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine «On the Internal and External Situation of Ukraine in 2015»]* (2015). Kyiv: NISS [in Ukrainian].



## ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

2. *Analitichna dopovid Natsionalnogo instytutu stratehichnykh doslidzhen do pozacherhovoho Poslannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy «Pro vnutrishnie ta zovnishnie stanovyshe Ukrainy u sferi natsionalnoi bezpeky» [Analytical report of the National Institute for Strategic Studies to the extraordinary message of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine «On the Internal and External Situation of Ukraine in the Sphere of National Security»]* (2014). Kyiv: NISS [in Ukrainian].

3. Blihan, L. S. (2014). *Infrastruktura – kliuchevoi i ogranichenno rynochnyi sektor sovremennoi iekonomiki [Infrastructure - The Key And Limited Market Sector Of The Modern Economy]. Problemy sovremennoi ekonomiki – Problems of the modern economy*, 2 (46), 9–18. Retrieved from <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4509>.

4. *Derzhavna stratehiia rehionalnogo rozvytku na period do 2020 roku [State Strategy for Regional Development up to 2020]*. № 385 (dated 06.08.2014).

5. *Pro vnutrishnie ta zovnishnie stanovyshe Ukrainy v 2012 rotsi: shchorichne Poslannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy [On the Internal and External Situation of Ukraine in 2012: Annual Massage of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine]* (2012). Kyiv: NISS [in Ukrainian].

6. *Pro vnutrishnie ta zovnishnie stanovyshe Ukrainy v 2013 rotsi: shchorichne Poslannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy [On the Internal and External Situation of Ukraine in 2013: Annual Massage of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine]* (2013). Kyiv: NISS [in Ukrainian].

7. Libanova, E. M., Khvesyuk, M. A. (Eds.). (2014). *Sotsialno-ekonomichnyi potentsial staloho rozvytku Ukrainy ta yii rehioniv: natsionalna dopovid [Socio-Economic Potential of Sustainable Development of Ukraine and Its Regions: National Report]*. Kyiv: SO IEPSP NAS of Ukraine [in Ukrainian].

8. Kravtsiv, V. S. and Shults, S. L. (Eds.). (2015). *Terytorialnyi rozvytok ta rehionalna polityka v Ukraini [Territorial Development And Regional Policy In Ukraine]*. Lviv: National Academy of Sciences of Ukraine. State Enterprise «Institute of Regional Studies named after M. I. Dolishni NAS of Ukraine» [in Ukrainian].

9. *Decision No 884/2004/Ec Of The European Parliament and of the Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network*. Retrieved from <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.

10. *Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund «Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation»* (2010). Retrieved from [www.worldbank.org/lpi](http://www.worldbank.org/lpi).

11. White Paper on Transport, Luxembourg: Publications Office of the European Union (2011).

**Іванова Наталія Володимирівна** – доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри підприємництва і торгівлі, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

**Иванова Наталья Владимировна** – доктор экономических наук, доцент, заведующая кафедрой предпринимательства и торговли, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

**Ivanova Nataliia** – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Head of Department of Entrepreneurship and Trade Affiliation, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

**E-mail:** [ivanova.nat.vlad@gmail.com](mailto:ivanova.nat.vlad@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-6622-7310>