

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

О. І. Зоріна, д. е. н., професор, Український державний університет залізничного транспорту, market.kart.edu.ua@gmail.com

В. Ю. Фадєєнко, аспірантка, Український державний університет залізничного транспорту, fadeenkovaleria@gmail.com

У статті розглядається роль залізничного транспорту в економічному розвитку України. Проаналізовано міжнародні індекси, які відображають реальну ситуацію, що впливає на усі сфери функціонування економіки, в тому числі й на динамічний та стійкий розвиток залізничного транспорту. Надано пропозиції, впровадження яких забезпечить приріст інвестицій, інноваційний розвиток та модернізацію як економіки України в цілому, так і галузі залізничного транспорту, зокрема.

Ключові слова: економіка, економічний розвиток, залізничний транспорт, індекс сприйняття корупції, індекс економічної свободи, індекс інвестиційної привабливості, перевезення.

Постановка проблеми. Починаючи з моменту отримання незалежності Україною, питання забезпечення її стабільного та стійкого економічного розвитку завжди виступало одним із першочергових завдань зі сторони усіх гілок влади. Останніми роками, в умовах економічної та політичної нестабільності, євроінтеграційних процесів, ринкової економіки та все більшої глобалізації, дане питання набуло більш широкого загальнодержавного значення, досягнення та забезпечення якої певним чином характеризує безпеку держави.

У розвинених країнах світу достатньо важливу роль в економічному розвитку відіграє транспортна система, за допомогою якої здійснюються не лише пасажироперевезення, але й експорт та імпорт товарів і послуг. Однією зі складових загальної транспортної системи виступає залізничний транспорт, як порівняно недорогий, розгалужений та швидкий вид перевезення, який посідає важливе місце в житті будь-якої країни, і Україна не є тому виключенням. Саме залізничний транспорт приймає активну участь в торгових відносинах країни з іншими державами, створенні валового внутрішнього продукту, виконанні посередницької функції між вітчизняними підприємствами та багато іншого.

На жаль, на сьогоднішній час, не дивлячись на те, що вітчизняний залізничний транспорт забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, потреби

населення у перевезеннях та виступає однією із найважливіших базових галузей економіки, його потенціал та роль в економічному розвитку держави не настільки розкриті, як в деяких країнах світу.

Процес реформування вітчизняного залізничного транспорту, який відбувається протягом всього періоду незалежності України та мета якого полягає в його трансформації, більшій інноваційності та модернізації, явного глобального зрушення не показав. Більш того, на даний стан суттєво впливають саме внутрішні чинники, суть яких певним чином відображають позиції, які займає Україна в рейтингах по міжнародним індексам.

Таким чином, актуальність дослідження даного питання полягає в тому, що залізничний транспорт відіграє достатньо велику роль в економічному розвитку будь-якої країни, в тому числі і України. Але, на сьогоднішній період часу, чинники, особливо внутрішнього середовища, негативним чином впливають на повноцінний та динамічний розвиток вітчизняного залізничного транспорту, а тим самим економіку України в цілому. Для того, аби залізничний транспорт виступав повноцінною складовою економіки держави недостатньо займатися виключно його трансформаціями, реформування потребує вся система та кожна окрема її гілка.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питання, щодо ролі за-

лізничного транспорту в економічному та соціальному житті України, в своїх роботах значну увагу приділяли такі вчені, як: І. М. Аксьонов, Є. І. Балака, І. В. Белов [1], І. С. Бліох, В. Г. Галабурда, О. М. Гненний, О. М. Гудков, В. М. Гурнак, В. О. Дмитрієв [2], О. І. Зоріна [3], О. О. Коковіхіна, Н. М. Колесникова, О. М. Кривопішин, Б. М. Лапідус [4], М. В. Макаренко, Д. А. Мачерет [5], А. М. Новикова, Я. М. Панчишина, Ю. Є. Пащенко, Т. В. Пономарьова, О. М. Пшінько, О. М. Рудакова, В. М. Самсонкін, О. В. Семенцова, Є. М. Сич, В. І. Сіраков, В. В. Скалосуб, Н. П. Терьошина [6], М. Ф. Трихунков [7], Є. Д. Хануков, Ю. М. Цветов, В. В. Чорний, К. В. Шерепа та багато інших. Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методичне та практичне опрацювання визначили вибір теми даної статті.

Формулювання мети статті. Мета дослідження даної статті полягає у визначенні ролі залізничного транспорту в економічному розвитку України, шляхом дослідження міжнародних індексів, які відображають стан певних аспектів в державі, та наданні деяких пропозицій розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна – це держава з ринковою формою розвитку економіки, яка виступає основою функціонування соціально-економічної системи будь-якої сучасної розвиненої країни, та на яку діє безліч факторів, як внутрішнього, так і зовнішнього середовища, особливо в умовах нестабільності, глобалізації та військових дій.

Однією із найважливіших базових галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезень, виступає транспорт [8], який не створює ніяких матеріальних цінностей і перебуває на стику виробничої сфери та сфери послуг. Окрім того, транспорт забезпечує перевезення вантажів та пасажирів, розвиваючи зв'язки між підприємствами, галузями та регіонами країни.

Ефективна транспортна система – це необхідна умова розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної

безпеки країни, розвитку, стабілізації, піднесення та структурних перетворень, яка, окрім того виступає її важливою складовою.

Щодо вітчизняної транспортної системи, то варто зазначити, що вона складається із різних видів транспорту, кожен з яких має свою специфіку. Так, однією із її складових виступає залізничний транспорт – найбільш важлива галузь народного господарства, яка завжди відігравала та продовжує відігравати значну роль в економіці та економічному житті держави, впливає на економічні зв'язки між виробниками і споживачами продукції, областями і економічними районами України та із зарубіжними країнами, забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва та невиробничої сфери.

Окрім того, залізничний транспорт виступає необхідною умовою спеціалізації та комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення, а його важливість в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Також варто зазначити, що він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх [9].

Все більшого значення та популярності вітчизняний залізничний транспорт, без якого неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему, почав набувати після підписання економічної частини Угоди про асоціацію із Європейським Союзом. Дана частина Угоди передбачає створення зони вільної торгівлі та позитивно впливає не лише на торгово-економічні відносини між державами, але й на функціонування самого виробництва, яке набуло можливості виробляти та експортувати продукцію на європейські ринки. Саме за допомогою залізничного транспорту підприємства не лише забезпечують своє виробництво шляхом здійснення доставки сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування і т.п., але й доставляють готову продукцію до кінцевого споживача. Таким чином, в процесі виробництва

готової продукції транспорт істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва.

Незважаючи на важку економічну та політичну ситуацію, військові дії на Сході країни та анексію територій, підписана у 2014 році економічна частини Угоди про асоціацію відображає позитивний ефект. Так, станом на 2013 рік загальний обсяг вантажів склав 443601 тис. тонн із яких на імпорт припало 34931 тис. тонн, а на експорт – 145518 тис. тонн, тим часом, як за той самий аналізований період у 2014 році загальний обсяг вантажів склав 389702 тис. тонн, імпорт – 36211 тис. тонн, експорт – 141323 тис. тонн. Дана ситуація, стосовно загального обсягу вантажів, а саме її зменшення за 2014 рік певним чином відображає вплив економічної та політичної ситуації, а також розгортання широкомасштабних військових дій на Сході України [10].

Щодо обсягів даного показника у 2016 та 2017 рр., варто зазначити, що у 2017 році в порівнянні з 2016 несуттєво, але відбулося скорочення загального обсягу вантажів (2016р. – 343433 тис. тонн, а станом на 2017 – 339550 тис. тонн), однак незважаючи на це, як обсяг імпорту, так і обсяг експорту у 2017 році, в порівнянні з аналогічним періодом у 2016 році показав зростаючу тенденцію (імпорт: 2016 р. – 37728 тис. тонн, 2017 р. – 43869 тис. тонн; експорт: 2016 р. – 114469 тис. тонн, а у 2017 – 116122 тис. тонн) [10]. Окрім того, у першому півріччі 2016 року ПАТ «Укрзалізниця» отримала майже 1,5 млрд. грн. чистого прибутку [11], що свідчить про її достатньо ефективну діяльність в нинішніх умовах, але недостатньо високий рівень її продуктивності, в порівнянні з провідними країнами світу.

Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки», була затверджена ще у 2009 році, що в кінцевому результаті мала на меті забезпечити наступне, а саме:

- стійке, динамічне та ефективне функціонування вітчизняної залізниці;
- підвищити конкурентоспроможність

залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг;

- задовольнити потреби національної економіки і населення у перевезеннях;

- підвищити рівень використання транзитного потенціалу держави;

- прискорити інтеграцію вітчизняного залізничного транспорту в європейську та світову транспортні системи;

- підвищити рівень безпеки перевезень та багато іншого.

Найголовніше, ефективність даної програми мала підвищити інвестиційну привабливість галузі [12] не лише з боку вітчизняних, але й іноземних інвесторів. Однак, на сьогоднішній період часу, незважаючи на досягнення та виконання певних шляхів і способів розв'язання проблеми із загального офіційно визнаного переліку, значних зрушень, які б забезпечили не лише стабільне та динамічне функціонування вітчизняного залізничного транспорту та повноцінного його реформування визначити достатньо складно.

Як вже зазначалося вище, однією із основних складових програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки виступає підвищення інвестиційної привабливості галузі. Оскільки саме інвестиції забезпечують розвиток економіки підприємства більш швидшими темпами за рахунок інтенсивних та інноваційних шляхів розвитку, їхнє залучення можливе лише в тому випадку, якщо управлінські рішення, які приймаються у процесі управління інвестиційною діяльністю підприємства, будуть економічно обґрунтованими та ефективними. Проте, на сьогоднішній період часу, спостерігаються низькі темпи залучення інвестицій у вітчизняний залізничний транспорт, що певним чином спричинено недосконалою законодавчою базою, корупцією, відсутністю достатнього рівня транспарентності, недовірою з боку інвесторів та всією тією ситуацією, яка вже достатньо давно розгортається на теренах нашої держави. Найбільш чітко дану ситуацію характеризує позиція України за найважливішими міжнародними індексами, що характеризують інвестиційну привабливість України (табл. 1)

Місце України у світових рейтингах, що характеризують інвестиційну привабливість країни за період 2010–2016 рр.

Показники	Роки							Відхилення 2016/2015
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Індекс сприйняття корупції (Transparency International)	134 (з 178)	152 (з 182)	144 (з 174)	144 (з 177)	142 (з 175)	130 (з 167)	131 (з 176)	↓ 1
Індекс економічної свободи (Heritage Foundation)	162 (з 179)	163 (з 179)	161 (з 179)	163 (з 179)	155 (з 179)	162 (з 178)	162 (з 178)	0
Індекс інвестиційної привабливості (BDOInternational Business Compass)	-	-	115 (з 174)	99 (з 174)	109 (з 174)	89 (з 174)	130 (з 174)	↓ 41

Джерело: складено за:[13,14,15]

Отже, за рівнем сприйняття корупції Україна посідає 131 місце із наявних 176 місць в рейтингу міжнародної неурядової організації Transparency International. Серед колишніх країн СРСР рівень корупції є вищим за український тільки в державах Середньої Азії [13]. І в цьому показнику практично не відбулося жодних змін, починаючи з 2010 р. і по сьогоднішній день (у 2010 р. 134 місце із 178 країн).

Наступним індексом, що заслуговує на увагу – індекс економічної свободи. Він розраховується Американським дослідницьким центром The Heritage Foundation у співпраці з The Wall Street Journal, як щорічний рейтинг країн світу за рівнем економічної свободи.

Індекс економічної свободи виступає корисним інструментом для поглибленого аналізу економік у всьому світі та розраховується на підставі 10 кількісних і якісних факторів, згрупованих в чотири широкі категорії, або стовпи економічної свободи, а саме: верховенство права (захист прав власності, свобода від корупції); обмеження уряду (фіскальна свобода, державні витрати; регуляторна ефективність (свобода бізнесу, свобода ринку праці, монетарна свобода); відкритість ринків (свобода торгівлі, свобода інвестицій, фінансова свобода).

Кожна з десяти економічних свобод в рамках цих категорій оцінюється за шкалою від 0 до 100 балів. Загальна оцінка тієї чи іншої країни визначається шляхом виведення середнього арифметичного за десятьма економічними свободами, з рівною вагою

кожного із них.

У залежності від кількості набраних балів усі країни за цим Індексом діляться на такі групи: 80–100 балів – вільні країни; 70–79,9 балів – в основному вільні; 60–69,9 – помірно вільні; 50–59,9 – в основному не вільні; 0–49,9 – не вільні.

До першої групи країн із вільною економікою увійшли країни, що набрали більше 80 балів: Гонконг, Сінгапур, Нова Зеландія, Швейцарія та Австралія.

Останні позиції рейтингу зайняли Венесуела, Куба та Північна Корея, як країни де економічні свободи пригнічуються або відсутні взагалі.

Україна в 2016 році в рейтинговій оцінці посіла 162 місце серед 178 країн світу і визнана країною з невольною економікою. Індекс нашої економічної свободи становить 46,8 балів із 100 можливих [16].

При чому, отримання Україною доволі не позитивних результатів спостерігається багато років поспіль, а щорічні показники свідчать про ще один втрачений рік та відсутність кардинальних економічних змін.

Дослідники нарікають на збереженні у нашій країні значних проблем у боротьбі із корупцією (незважаючи на відмічений незначний прогрес у цій сфері), на слабку судову систему та отримання олігархами фінансової підтримки за рахунок тісних зв'язків із провідними політиками. В результаті: ми маємо 25 балів із 100 можливих за факторами захисту прав власності та 26 – за оцінкою корупції в державі.

За даними дослідження ми маємо най-

гірший показник Індексу серед європейських країн і поступаємось усім найближчим сусідам. Так, дані демонструють той факт, що Україна знаходиться на 162 місці в рейтингу економічної свободи. При цьому, навіть Росія, Білорусь та Молдова займають більш високі позиції (153, 157 і 117 місця відповідно).

Розглянемо наступний показник, а саме індекс інвестиційної привабливості, який вперше був розроблений німецьким офісом міжнародної мережі аудиторських і консалтингових компаній BDO у 2012 році в співпраці з Гамбургським інститутом світової економіки (HWWI). Дуже негативним є те, що у 2016 році. Україна стала країною в якій мало місце найбільше у світі (серед 174 досліджуваних країн) падіння індексу інвестиційної привабливості на 41 пункт (з 89 місця у 2015 р. до 130 місця у 2016 р.).

Отже, проведений вище аналіз свідчить про те, що основними перешкодами для інвесторів залишаються відсутність гарантій прав власності, нестабільне податкове законодавство та значний рівень корупції.

Таким чином, отримані результати свідчать про необхідність впровадження дій, які б могли стабілізувати та забезпечити стійкість даної галузі.

Один із варіантів пропозицій реформування залізничного транспорту представлені в Розпорядженні «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» Кабінету Міністрів України, суть яких полягає в тому, щоби забезпечити:

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;
- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами;
- удосконалення системи управління залізничним транспортом;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
- інтеграцію залізничного транспорту України до європейської і світової транс-

портної системи, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики;

–забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту [17].

На наш погляд, окрім зазначених пропозицій реформування залізничного транспорту, які представлені в Розпорядженні Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, також необхідно звернути увагу на те, аби держава, в особі державної влади України, почала широкомасштабну політику, по усуненню негативних наслідків від наступного, а саме:

- корупції;
- політичної нестабільності;
- інфляції;
- неефективної державної бюрократії;
- високих податкових ставок;
- складності податкового законодавства;
- невідповідності якістю інфраструктури;
- відсутності гарантій прав власності;
- нестабільності податкового законодавства;
- значного корупційного тиску;
- курсової нестабільності та ін.

Однією із основних цілей реформування залізничного транспорту є можливість створення конкурентного середовища, в тому числі з присутністю приватних операторів локомотивів та пасажирських поїздів, що дозволить в умовах конкуренції отримати кращий продукт, в тому числі і Укрзалізницею.

Окрім того, варто зазначити, що необхідно, аби на вітчизняному ринку з'явилися приватні пасажирські та вантажні пасажирські перевізники, які певним чином стануть каталізатором успішного розвитку, як державної компанії «Укрзалізниця», так і транспортної галузі в цілому [18].

Висновки. З проведеного дослідження можна зробити висновок, що в сучасних умовах економічної та політичної нестабільності все більшого значення набуває питання забезпечення стійкості, динамічності та ефективності функціонування економіки України, а тим самим кожної її окремої га-

лузі.

Однією із найголовніших складових економічного розвитку України виступає стійкий та динамічний розвиток вітчизняного залізничного транспорту, який в провідних країнах світу відіграє одну із головних ролей в економічному розвитку держави, і Україна, незважаючи на сучасні процеси розвитку, не є тому виключенням.

У зв'язку з тим, що вітчизняний залізничний транспорт перебуває не в найкращому своєму стані, Кабінет Міністрів України час від часу вносить певного роду розпорядження, або постанови, які в загальному вигляді полягають у реформуванні системи. Так, в програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, однією із основних складових виступає підвищення інвестиційної привабливості галузі. Саме від інвестицій, а точніше від їхнього обсягу, залежить інноваційна діяльність, модернізація та позитивна трансформація вітчизняного залізничного транспорту.

Однак, варто зазначити, що якою б ідеальною, з теоретичної точки зору, не була програма реформування, є великий перелік факторів, в більшій мірі внутрішнього характеру, які негативно позначаються на усіх сферах суспільного життя. До них відносяться корупція, недостатньо високий рівень транспарентності, політична нестабільність, відсутність гарантій прав власності, нестабільне податкове законодавство, значний корупційний тиск та багато іншого.

Отже, виключно при одночасній та ефективній трансформації та реформуванні усіх гілок, можливе позитивне зрушення не лише в кожній окремій галузі, а й в економіці України в цілому.

Література

1. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов / И. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. Ф. Данилин и др.; Под ред. И. В. Белова. – М. : Транспорт, 1989. – 351 с.
2. Экономика железнодорожного транспорта: [учебник для ВУЗов железнодорожного транспорта] / Под ред. В. А. Дмитриева – М. : Транспорт, 1996. – 524 с.
3. Зоріна О. І. Досвід реформування залізничного транспорту в провідних країнах світу [Електронний ресурс]. / О. І. Зоріна, О. М. Мкртчян. – Режим доступу: http://base.dnsgb.com.ua/files/journal/V-Harkivskogo-NAU/V-Harkivskogo-NAU_ekonom/2013_8/PDF/5.pdf

4. Экономика железнодорожного транспорта. / Под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – Москва, 2005. – 438 с.

5. Мачерет Д. А. Работа железнодорожного транспорта: макроэкономический аспект / Д. А. Мачерет // Железнодорожный транспорт. – №2. – 2006. – С. 7–13.

6. Терешина Н. П. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внутранспортного эффекта / Н. П. Терешина, А. Абрамов, В. Галабурда, А. Рышков // Экономика железных дорог. – №4. – 2002. – С. 12–16.

7. Трихунков М. Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. / М. Ф. Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 255 с.

8. Попович П. В. Курс лекцій «Основи економіки транспорту» [Електронний ресурс] / П. В. Попович, О. С. Шевчук, Н. Б. Гаврон. – Режим доступу: http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/20573/1/%D0%9A%D1%83%D1%80%D1%81%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9%20%D0%9E%D0%95%D0%A2_2017.pdf

9. Значення і місце залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://we.org.ua/transport/znachennya-i-mistse-zaliznychnogo-transportu/>

10. Статистичні дані про Українські залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html>

11. «Укрзалізниця» отримала майже 1,5 мільярда гривень чистого прибутку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2016/08/4/601501/>

12. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» (від 16 грудня 2009 р. N 1390) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>

13. Corruption perceptions index [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

14. The Heritage Foundation. Індекс економічної свободи. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.heritage.org/index/> - IndexofEconomic Freedom 2016)

15. International business compass Рейтинг інвестиційної привабливості [Електронний ресурс] / Режим доступу: https://www.bdoibc.com/fileadmin/dokumente/BDO-IBC-Summary-2016_ENG.pdf

16. Геращенко С. О. Вплив сучасної економічної політики на інвестиційний клімат в Україні / С. О. Геращенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ev.nmu.org.ua/docs/2017/1/EV20171_072-080.pdf

17. Розпорядженнями Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» (від 27 грудня 2006 р. №651-р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-%D1%80>

18. В Украине должны появиться конкуренты «Укрзалізниця» – министр инфраструктуры Владимир Омелян [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

https://cfts.org.ua/news/2017/10/03/v_ukraine_dolzhny_poyavitsya_konkurenty_ukrzaliznytsi_omelyan_43242

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ УКРАИНЫ

*Е. И. Зорина, д. э. н., профессор, В. Ю. Фадеенко, аспирантка,
Украинский государственный университет железнодорожного транспорта*

В статье рассматривается роль железнодорожного транспорта в экономическом развитии Украины. Проанализированы международные индексы, которые отражают реальную ситуацию, которая влияет на все сферы функционирования экономики, в том числе и на динамичное и устойчивое развитие железнодорожного транспорта. Представлены предложения, внедрение которых обеспечит прирост инвестиций, инновационное развитие и модернизацию как экономики Украины в целом, так и отрасли железнодорожного транспорта, в частности.

Ключевые слова: экономика, экономическое развитие, железнодорожный транспорт, индекс восприятия коррупции, индекс экономической свободы, индекс инвестиционной привлекательности, перевозки.

ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE

O. I. Zorina, D E., Professor, V. Yu. Fadieienko, post-graduate student, Ukrainian State University of Railway Transport

The role of rail transport in the economic development of Ukraine is examined as one of its most important components. International indexes that clearly reflect the real situation affecting all spheres of the economy are analyzed, including the dynamic and sustainable development of rail transport as a component of the Ukrainian economy as a whole. The offered proposals, once implemented, in our opinion, can provide an increase in investments, innovative development and modernization of the economy of Ukraine and each industry in general, and the rail transport industry, in particular.

Keywords: economy, economic development, railway transport, corruption perception index, economic freedom index, index of investment attractiveness, transportation.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Пилипенко Г. М.

Надійшла до редакції 10.12.17.