УДК 338.49

DOI: <https://doi.org/10.32847/business-navigator.57-8>

Ремзіна Н.А.,
провідний інженер
відділу ринку транспортних послуг,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії аграрних наук України

Remzina Natalia,
Senior Engineer,
Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research,
The National Academy of Sciences of Ukraine

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ ПОСТІЙНИХ ПРИСТРОЇВ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

Ремзіна Н.А. Сучасний стан та детермінанти розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. Стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів функціонування та розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. У статті автор аналізує сучасний стан та проблеми розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення. Проведено SWOT-аналіз постійних пристроїв за видами транспорту. Аналіз сильних та слабких сторін транспортних терміналів і шляхів сполучення, а також можливостей та загроз дав змогу сформулювати основні детермінанти розвитку постійних пристроїв транспортних систем. Досліджено характеристики портових терміналів України та шляхів сполучення, що до них примикають, та світові тенденції суднобудування, які є основою для подальшого розвитку портів. Проаналізовано державні інвестиції в розбудову інфраструктури, а також перспективи розвитку постійних пристроїв згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року.

Ключові слова: транспортний термінал, шляхи сполучення, SWOT-аналіз, транспорт, інвестиції.

Ремзина Н.А. Современное состояние и детерминанты развития постоянных устройств транспортных систем Украины. Статья посвящена исследованию теоретических аспектов функционирования и развития постоянных устройств транспортных систем Украины. В статье автор анализирует современное состояние и проблемы развития транспортных терминалов и путей сообщения. Проведен SWOT-анализ постоянных устройств по видам транспорта. Анализ сильных и слабых сторон транспортных терминалов и путей сообщения, а также возможностей и угроз позволил сформировать основные детерминанты развития постоянных устройств транспортных систем. Исследованы характеристики портовых терминалов Украины и путей сообщения, которые к ним примыкают, и мировые тенденции судостроения, которые являются основой для дальнейшего развития портов. Проанализированы государственные инвестиции в развитие инфраструктуры, а также перспективы развития постоянных устройств согласно Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года.

Ключевые слова: транспортный терминал, пути сообщения, SWOT-анализ, транспорт, инвестиции.

Remzina Natalia. Current state and determinants of development of the permanent structures of transport systems of Ukraine. The modern transport system is one of the basic branches of the economy of Ukraine, which has an extensive network of communication routes and transport terminals. Today, the transport system of Ukraine has the low level of development of permanent structures to ensure the proper volume of transportation. There are not enough multimodal transport terminals in Ukraine. The communication routes of Ukraine do not meet the world standards. Due to the lack of state support and the lack of a favorable investment climate, there is no development of existing infrastructure facilities. The successful strategic position of Ukraine makes it possible to have a strong economy, based on the multimodal transportation. However, the transit potential is not fully engaged. The article is devoted to the study of the theoretical aspects of the functioning and development of permanent structures of transport systems of Ukraine. In the article the author analyzes the current state and problems of the development of transport terminals and communication routes. It is carried out the SWOT analysis of permanent structures by the mode of transport. An analysis of the strengths and weaknesses of the Ukrainian transport terminals and routes of communication, as well as opportunities and threats, made it possible to formulate the main determinants of the development of permanent structures of transport systems. The article explores the characteristics of port terminals of Ukraine and the routes of communication that adjoin them, and global shipbuilding trends, which are the basis for the further port development. The state investments to the infrastructure development as well as the prospects of the permanent structures development according to the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 are analyzed. The development of permanent structures of the transport systems of Ukraine is impossible without the state support. It is important to develop a state program for the harmonious development based on the analysis of existing transport terminals capacities and real and forecast freight flows.

Key words: transport terminal, communication routes, SWOT analysis, transport, investments.

Постановка проблеми. Вдале стратегічне положення України дає можливість мати потужну економіку. Проте транзитний потенціал задіяний неповною мірою. Це викликано кризовим станом сучасної транспортної системи України, оскільки стан постійних пристроїв та рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Це зумовлює необхідність подальшого розвитку транспортної системи України, зокрема її постійних пристроїв.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні засади розвитку транспортної системи України, зокрема постійних пристроїв, знайшли відображення в наукових роботах таких учених, як І.Р. Бузько, І.В. Заблудська, О.О. Зеленко, О.І. Никифорок, Н.О. Федяй, І.О. Хорошилова, Н.М. Цебенко, Л.Ю. Чмирьова. Проблеми розвитку портових терміналів знайшли своє відображення в роботах таких науковців, як А.Г. Дем'яненко, С.В. Ільченко, І.М. Ненно.

Формулювання завдання дослідження. Метою статті є аналіз стану, детермінант та перспектив розвитку постійних пристроїв транспортних систем України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Постійні пристрої транспортних систем – це комплекс стаціонарних (імобільних) інженерних транспорт-

них споруд, що забезпечують роботу рухомого складу в транспортній системі за допомогою шляхів сполучення та взаємодію різних видів транспорту, виконання вантажних робіт, господарських робіт з вантажами, обслуговування транспортних засобів та пасажирів за допомогою терміналів [1, с. 237].

Шлях є середовищем, у якому або через яке рухається транспортний засіб, виконуючи свою функцію. Проаналізуємо сучасний стан шляхів сполучення на різних видах транспорту.

За даними Акціонерного товариства «Українська залізниця» без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, територій у Донецькій та Луганській областях експлуатаційна довжина залізничних колій складає 19,8 тис. км [2].

Довжина автомобільних доріг складає 161,9 тис. км, з них із твердим покриттям – 158,5 тис. км [2]. Порівняно з європейськими країнами в Україні мережа автомобільних доріг загального користування розвинута недостатньо, адже рівень забезпеченості дорогами в 3 рази нижчий, щільність доріг – у 4,6 разів менша. Стан доріг є незадовільним, навіть дороги державного значення (міжнародні, національні та регіональні) не відповідають вимогам, адже за міцністю вони мають 39%, за рівністю – 51% [3, с. 43]. За даними Міністерства Інфраструктури України сьогодні в Україні 95% автомобільних шляхів

розбиті, 90% доріг не ремонтувались останні 30 років, а смертність на дорогах є найвищою у Європі [4].

Задля збереження автомобільних доріг та гармонізації національних та європейських габаритно-вагових параметрів на основі Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом важливим є впровадження Європейських стандартів щодо фактичної маси автомобіля.

Руйнівний вплив автомобіля на дорогу залежить не тільки від фактичної маси, але й від кількості осей у транспортному засобі. Відповідно до Директиви Ради 96/53/ЄС «Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозваної ваги під час міжнародних перевезень» масою 40 тонн у Європі можуть рухатися лише окремі, як правило, комбіновані, вантажні автомобілі з 4–6 осями, тоді як для найбільш поширених в Україні 2-вісних та 3-вісних вантажівок такі параметри встановлено на рівні 18–24 тонн [5].

Водний шлях є судноплавною частиною річок, озер, водосховищ та штучних каналів з гідротехнічними спорудами. В Україні є потужний потенціал для розвитку внутрішнього транспорту. Внутрішні водні шляхи складають 3 судноплавні річки, а саме Дунай, Дніпро і Пів-

денний Буг, які мають вихід до Чорного моря. Дунай і Дніпро входять у п'ятірку найбільших річок Європи. Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км.

Морський шлях – це простір морів та океанів, що включає протоки й канали, а також сукупність засобів, що забезпечують безпеку плавання. Морські шляхи горизонтальні та прямолінійні, завдяки чому судна під час руху не долають підйомів і прямують між портами найкоротшим шляхом. Важливою характеристикою морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна.

За останні роки кількість об'єктів, де проводить днопоглиблення Адміністрація морських портів України, поступово збільшується, а саме із семи у 2016 та 2017 роках до 10 у 2018 році. Найбільшими реалізованими проєктами у портах України у 2019 році є експлуатаційне днопоглиблення на Азові (порти Маріуполь та Бердянськ), Миколаївському й Херсонському портах, Бузько-Дніпровсько-Лиманському каналі.

Загальний аналіз портових терміналів України та шляхів сполучення наведений в табл. 1.

За минулі 15 років місткість найбільшого судна-контейнеровоза збільшилася з 4 500 до 12 000 TEU. Нині будуються судна місткістю 14 500 TEU, а в перспективі – до 18 000 TEU (типу «малакмакс»). Зазначені судна вима-

Таблиця 1

Характеристика портових терміналів України та шляхів сполучення

Порт	Довжина причальної лінії, км	Кількість причалів	Глибина акваторії, м	Пропускна спроможність терміналів, млн. т/рік	Шляхи сполучення
Бердянськ	1,6	9	до 8,4	3,7	Автомобільні та залізничні шляхи.
Білгород-Дністровський	1,1	8	до 2,8	1,1	Залізниця та автомобільна дорога.
Ізмаїл	2,6	24	до 8	9,3	Судноплавний канал «Дунай – Чорне море». Залізнична станція з трьома залізничними в'їздами, автомобільні дороги.
Чорноморськ	6	29	до 14	64,3	6 залізничних в'їздів, довжина залізничних шляхів перевищує 50 км, автомобільні дороги.
Маріуполь	3,9	22	до 9,75	18,8	Одна припортова залізнична станція «Маріуполь – Порт».
Миколаїв	3,8	20	до 11,2	29,6	Залізниця та автомобільна дорога.
Одеса	9	54	до 14	56	Припортова залізнична станція «Одеса-Порт» протяжністю під'їзних залізничних колій 20 км, шляхопровід, довжиною 6,2 км.
Рені	0,8	5	до 6	8,0	Гирло «Бистре» та Сулинський канал. під'їзні колії (21,4 км), які примикають до залізничних колій станції Рені регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».
Скадовськ	0,8	5	до 6	1,3	Автомобільні шляхи.
Октябрськ (Ольвія)	1,5	7	до 11,5	9,5	Залізнична станція «Жовтнева», автомобільні дороги.
Усть-Дунайськ	0,15	1	до 6	5,0	Автомобільні шляхи.
Херсон	1,5	10	до 9,6	8,0	Залізнична станція Херсон Порт, один залізничний в'їзд, 7 залізничних колій (3,2 км). Автомобільні шляхи.
Південний	5,9	30	16-19	61,5	Залізнична мережа (ст. «Чорноморська» – ст. «Берегова» (36 км), автошляхи міжнародного значення (М-14 «Одеса – Миколаїв» та М-28 «Одеса – Південний»).

Джерело: систематизовано автором на основі джерела [6]

гають глибин біля причалу та в акваторії не менше 15,4 м, а перспективні судна типу «малаккамакс» – до 23 м.

Проведений аналіз портових терміналів України та їх шляхів сполучення свідчить про необхідність їх розвитку з урахуванням міжнародних стандартів та тенденцій суднобудування. Важливим є продовження днопоглиблення. Реконструкцію та будівництво терміналів також необхідно проводити з урахуванням використання судів великої місткості, тобто доцільними є модернізація причальних вантажних фронтів, збільшення складських площ та збалансований розвиток постійних пристроїв усіх транспортних систем для подальшого транспортування вантажів.

Повітряний простір є шляхами сполучення, які не вимагають жодної штучної підготовки, витрат на обслуговування. Він більш універсальний, ніж океани, оскільки всі частини світу однаково доступні. Крім місць для зльоту й посадки, повітряний транспорт не має залежності від місцевості.

Унікальним видом транспорту є трубопровід, оскільки він є одночасно і шляхом, і рухомим складом, а також включає розташовані на певній відстані тягові засоби.

Задля аналізу стану, проблем та перспектив розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення

України проведемо SWOT-аналіз, за допомогою якого можна збалансувати вплив наявних переваг і недоліків з урахуванням сприятливих можливостей і загроз. SWOT-аналіз є одним з ефективних інструментів стратегічного аналізу, на основі результатів якого стає можливим вироблення пріоритетів розвитку постійних пристроїв з урахуванням можливих ризиків, а також щодо стратегії протидії негативним факторам. SWOT-аналіз є початковим етапом стратегічного планування. Результати аналізу наведені в табл. 2–5.

Проведений аналіз сучасного стану постійних пристроїв транспортних систем України дав змогу узагальнити основні детермінанти їх розвитку (рис. 1) шляхом їх розподілу на такі чотири групи впливу:

- відносно сталі, що діють протягом тривалого часу та потребують суттєвих часових інтервалів для зміни;
- змінні міжнародні, що досить швидко можуть змінюватися під впливом трансформацій міжнародних реалій та трендів;
- змінні національні та локальні, що досить швидко можуть змінюватися під впливом трансформацій національних і локальних реалій та трендів;
- ймовірнісні, що можуть виникати під впливом певних обставин.

Таблиця 2

SWOT-аналіз постійних пристроїв водного транспорту

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Географічне розташування, а саме вихід до Чорного та Азовського морів, наявність 3 судноплавних річок; – проведення систематичного днопоглиблення; – наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів; – наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні; – близькість морських портів до центрів споживання й виробництва продукції та формування масових вантажів; – кваліфікована робоча сила та управлінський персонал з багаторічним досвідом. 	<ul style="list-style-type: none"> – Знос основних засобів (понад 70%); – незадовільний технічний стан портових споруд і обладнання, а саме причального фронту (термін експлуатації 67% причалів становить 35–40 років і більше) та складських площ; – недостатня пропускна спроможність припортових станцій та автодоріг; – низька ефективність використання потенціалу наявних перевантажувальних потужностей (близько 50% від загальної пропускної здатності всіх портів); – недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на каналах паспортичним характеристикам; – низька швидкість оброблення вантажів у портах; – недостатній рівень інвестицій в оновлення портових терміналів; – високі ставки портових зборів; – негнучкість тарифної політики; – кліматично обмежений час проходу по річці Дніпро.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – Підвищення завантаженості морських портів та реалізація транзитного потенціалу; – модернізація та створення нових потужностей, синхронізована з розвитком під'їзних шляхів до морських портів; – прискорення митного та інших видів контролю; – прийняття нового Закону «Про внутрішній водний транспорт»; – впровадження нової методики розрахунку портових зборів; – реалізація проєктів державно-приватного партнерства; – розроблення генерального плану розвитку морських портів з урахуванням перспективного розвитку акваторій, програм розвитку автомобільних доріг та залізниць з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації; – впровадження інноваційних рішень; – розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – Монополізація ринку окремими портовими операторами; – тотальна приватизація; – корупція під час реалізації проєктів державно-приватного партнерства; – нецільове використання портових зборів; – зменшення вантажо потоків через високу конкуренцію з боку морських портів інших країн Чорного моря.

Джерело: розроблено автором на основі джерел [7–9]

Таблиця 3

SWOT-аналіз постійних пристроїв залізничної транспортної системи

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Стабільне забезпечення близько 80% вантажних і 50% пасажирських перевезень; – розвинута залізнична мережа; – незалежність від погодних умов; – відносно низька собівартість перевезень; – прибутковість вантажних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – Відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень; – збитковість пасажирських перевезень та їх перехресне субсидування за рахунок вантажних; – невідповідність розвитку мережі прикордонних пунктів та логістичних центрів умовам зростання обсягів торгівлі; – бюрократизм процедур оформлення вантажів під час міжнародних перевезень.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – Відновлення залізничного парку; – впровадження сучасної техніки та новітніх технологій для оптимізації роботи постійних пристроїв; – розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – Тотальна приватизація; – незадовільна якість надання послуг приватним оператором; – зниження безпеки перевезень за рахунок збільшення кількості учасників ринку.

Джерело: розроблено автором на основі джерел [10; 11]

Таблиця 4

SWOT-аналіз постійних пристроїв авіаційної транспортної системи

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Привабливе географічне розташування аеропортів, значний транзитний потенціал; – наявність повного спектру сервісних послуг у міжнародних аеропортах; – висококваліфіковані спеціалісти в авіаційній галузі; – збільшення обсягів пасажироперевезень через скасування візового режиму з ЄС. 	<ul style="list-style-type: none"> – Недостатня розвиненість внутрішніх авіаційних перевезень; – застарілість технічного оснащення аеропортів; – повільне проходження процедур перетину державного кордону; – відносно висока собівартість послуг аеропортів.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – Сертифікація аеропортів відповідно до норм ЄС; – лібералізація ринку авіаперевезень, збільшення кількості перевізників та розвиток мережі міжнародних маршрутів; – розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – Корупція під час реалізації проєктів державно-приватного партнерства; – відсутність інвестицій для розбудови сучасних аеропортів та якісних злітних смуг; – відсутність стимулів для розвитку регіональних перевезень.

Джерело: розроблено автором на основі джерел [10; 11]

Таблиця 5

SWOT-аналіз постійних пристроїв автомобільної транспортної системи

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Розвинута галузь автомобільних перевезень; – пріоритетна політика держави щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій у галузь. 	<ul style="list-style-type: none"> – Недостатньо розвинута мережа автомобільних доріг; – незадовільний стан більшості дорожнього фонду та висока вартість технічного обслуговування; – перевищення максимального навантаження під час вантажних перевезень; – недостатнє дорожнє сполучення для забезпечення мультимодальних перевезень.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – Реалізація проєктів державно-приватного партнерства; – введення плати за проїзд великовагових транспортних засобів відповідно до Директиви 99/62/ЄС; – впровадження Європейських стандартів щодо фактичної маси автомобіля; – введення відповідальності за перевищення максимального навантаження під час вантажних перевезень; – збереження мережі автомобільних доріг, приведення її до нормативних вимог шляхом проведення поточного середнього та капітального ремонтів; – будівництво швидкісних доріг та автобанів; – розвиток мультимодальних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – Відсутність контролю з боку держави щодо завантаження автошляхів; – корупція під час реалізації проєктів державно-приватного партнерства; – використання коштів Дорожнього фонду не за цільовим призначенням.

Джерело: розроблено автором на основі джерел [10; 11]

Рис. 1. Детермінанти розвитку постійних пристроїв транспортних систем України

Джерело: власна розробка

Особливість постійних пристроїв транспортних систем полягає в тому, що держава має брати активну участь у їх модернізації. Розвиток транспортної галузі має передбачати пошук ефективного співвідношення державного, корпоративного та приватного капіталу в оновленні терміналів та шляхів сполучення.

Інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування сягають в Україні тільки 2% ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3% (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33% ВВП, а в ЄС – 1,1% [12, с. 46]. В Україні за останні 7 років в усі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд. євро, або 1,5–2,2 млрд. євро щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні оцінюються у 4,5 млрд. євро [13, с. 84].

План виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [14] передбачає пріоритетні проекти з розвитку постійних пристроїв транспортних систем для кожного регіону. Стратегія має на меті такі результати: 50 працюючих аеропортів; 10 автобанів, побудованих за принципом концесійних доріг; входження українських портів до рейтингу топ-100 найбільших контейнерних портів світу тощо.

В Міністерстві інфраструктури України планують використати кошти на бюджетні програми на

суму 1,36 млрд. грн. (близько \$50,5 млн.), зокрема на підтримку впровадження транспортної стратегії України – 758 138,2 тис. грн.; забезпечення реалізації інфраструктурних проектів – 10 571,4 тис. грн.; підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі проведення днопоглиблювальних робіт – 9 039,7 тис. грн. [4].

Від розвитку постійних пристроїв транспортних систем сильно залежить стан економіки України. Будівництво доріг, зокрема міжнародних трас, дасть змогу наростити вантажо- й пасажиропотік через Україну, в результаті чого збільшаться надходження до державного бюджету, а також річний ВВП на 3–4% [4].

Висновки. Проведене дослідження свідчить про незадовільний стан постійних пристроїв транспортних систем України. Розбудова нових та розвиток наявних транспортних терміналів та шляхів сполучення відбуваються досить повільно через недостатню державну підтримку та відсутність інвестиційно сприятливого клімату. Державна політика щодо розвитку постійних пристроїв має будуватись на основі проведеного SWOT-аналізу, який визначає можливий напрям розвитку постійних пристроїв за видами транспорту.

Список використаних джерел:

1. Ремзіна Н.А. Теоретичні основи функціонування постійних устроїв транспортних систем в Україні в умовах приватизації. *Економічні інновації*. 2017. Вип. 63. С. 237–243.
2. Транспорт і зв'язок України – 2018 : статистичний збірник / Державний комітет статистики України. Київ, 2018.
3. Новікова А.М. SWOT-аналіз і аналіз прогалін (GAP-аналіз) політик, програм, планів і законодавчих актів у галузі транспорту та транспортної політики та підготовка рекомендацій щодо їх удосконалення відповідно до положень Конвенції Ріо. Херсон : ФОП Грінв Д.С., 2016. 142 с.
4. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю. URL: <https://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura-svitlo-u-kinci-tunelyu> (дата звернення: 29.03.2020).
5. Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень : Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року. URL: <http://base.garant.ru/2570357> (дата звернення: 29.03.2020).
6. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548-р. *Урядовий кур'єр*. 2013. № 151.
7. Ненно І.М. Формування державної морської політики України в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів : автореф. дис. ... докт. екон. наук : спец. 08.00.03; 08.00.04. Одеса, 2018.
8. Дем'янченко А.Г. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі. Одеса : НУ «ОМА», 2017. 325 с.
9. Лільченко С.В. Україна в світовій транспортній системі: перспективи функціонування і розвитку. Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. 455 с.
10. Заблудська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктура забезпечення розвитку транспортної системи регіону : колективна монографія. Сєвєродонецьк : вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
11. Никифорок О.І. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь. Київ : ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2018. 200 с.
12. Никифорок О.І., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. 2015. № 4. С. 45–57.
13. Цебенко Н.М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. *Наукові записки*. 2017. № 1(54). С. 82–98.
14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/nps/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 20.03.2020).

References:

1. Remzina N.A. (2017) Teoretychni osnovy funkcionuvannja postijnykh ustrojiv transportnykh system v Ukraїni v umovakh pryvatyzaciji [Theoretical bases of functioning of permanent structures of transport systems in Ukraine in the privatization conditions]. *Economic innovation*, vol. 63, pp. 237–243. (in Ukrainian)
2. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2018) Transport i zv'jazok Ukrainy [Transport and Communications of Ukraine]. Kyiv : Informatsiino-analitychne ahentstvo.

3. Novikova A.M. (2016) SWOT-analiz i analiz proghalyn (GAP-analiz) polityk, proghram, planiv i zakonodavchyykh aktiv u ghaluzi transportu ta transportnoji polityky ta pidghotovka rekomendacij shhodo jikh udoskonalennja vidpovidno do polozhenj Konvencij Rio [SWOT analysis and gap analysis (GAP analysis) of policies, programs, plans and legislation in the field of transport and transport policy and the preparation of recommendations for their improvement in accordance with the provisions of the Rio Conventions]. Kherson: FOP Grin DS, 2016. 142 p. (in Ukrainian)
4. Transportna infrastruktura: svitlo u kinci tunelju [Transport infrastructure: light at the end of the tunnel]. URL: <https://forumkyiv.org/en/analytics/transport-infrastructure-switch-in-kinci-tunelyu> (accessed: 29.03.2020). (in Ukrainian)
5. "On the fixing of maximum permissible dimensions for national and international carriage of goods and services and the maximum permissible weight for international carriage of certain land vehicles moving within the Community": Council Directive 96/53/EC of 25.07.1996. URL: <http://base.garant.ru/2570357> (accessed: 03/29/2020).
6. Pro zatverdzhennja Strateghiji rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku: Rozporjadzhennja Kabinetu ministriv Ukrainy [On approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. July 11, 2013. No. 548-p. Government courier. № 151.
7. Njenno I.M. (2018) Formuvannja derzhavnoji morskoyi polityky Ukrainy v rozrizi stvorennja dijevykh biznes-modelej rozvytku portiv [Formation of the state maritime policy of Ukraine in the context of creation of effective business models of port development] (PhD Thesis), Odessa. (in Ukrainian)
8. Dem'janchenko A.Gh. (2017) Vdoskonalennja orghanizacijno-ekonomichnogho mekhanizmu upravlinnja rozvytkom pidpryjemstv morskoyi ghaluzi [Improvement of organizational and economic mechanism of development management of maritime industry enterprises]. Odesa, 325 p. (in Ukrainian)
9. Iljchenko S.V. (2012) Ukraina v svitovij transportnij systemi: perspektyvy funkcionuvannja i rozvytku [Ukraine in the world transport system: prospects of functioning and development]. Odessa, 455 p. (in Ukrainian)
10. Zablods'ka I.V., Buzjko I.R., Zelenko O.O., Khoroshylova I.O. (2016) Infrastrukturne zabezpechennja rozvytku transportnoji systemy rehionu [Infrastructure support for the development of the transport system of the region]. Severodonetsk: Publishing House of SNU them. V. Dahl, 193 p. (in Ukrainian)
11. Nykyforuk O.I. (2018) Rozvytok transportu z metoju vidnovlennja i zrostannja ukrajins'koyi ekonomiky [Transport Development for the Recovery and Growth of the Ukrainian Economy: A Scientific Report]. State Institution "Institute of Economic and Forecasting NAS of Ukraine". Kyiv, 200 p. (in Ukrainian)
12. Nykyforuk O.I., Chmyrjova L.Ju., Fedjaj N.O. (2015) Perspektyvy finansuvannja transportnykh proektiv u ramkakh mizhnarodnoji finansovoji dopomoghy [Prospects of transport projects financing in the framework of international financial assistance]. Ukraine economy, 2015, № 4, p. 45–57. (in Ukrainian)
13. Cebenko N.M. (2017) Finansovi resursy onovlennja transportnoji infrastruktury Ukrainy [Financial resources for upgrading Ukraine's transport infrastructure]. Scientific Notes, vol. 1(54), pp. 82–98. (in Ukrainian)
14. Pro skhvalennja Nacional'noji transportnoji strategiyi Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] 30.05.2018, № 430-r. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (accessed: 20.12.2019). (in Ukrainian)