

УДК 338

JEL R40

Хоменко І.О.¹

*Національний університет "Чернігівська політехніка" (Чернігів,
Україна)*

orcid.org/0000-0002-0839-4636

Волинець Л.М.²

Національний транспортний університет (Київ, Україна)

orcid.org/0000-0002-5064-2349

Колоток М.О.³

*Національний університет "Чернігівська політехніка" (Чернігів,
Україна)*

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У даній статті представлена інформація про сучасний стан транзитного потенціалу України та міжнародних перевезень. Досліджено основні особливості використання наявного транзитного потенціалу та фактори, що стримують його розвиток. Було також визначено вплив макроекономічних показників на розвиток міжнародних перевезень та прогноз майбутнього стану світової економіки. В результаті цього було встановлено, що Україна використовує свій транзитний потенціал менше, ніж на 50%, що є дуже дивним, враховуючи низку переваг України, таких як географічне положення та чимало угод про зовнішню торгівлю. Також було запропоновано ряд заходів зі сторони держави для удосконалення показників міжнародних перевезень та для максимального використання транзитного потенціалу.

¹ **Хоменко Інна Олександрівна**, доктор економічних наук, професор, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, Національний університет "Чернігівська політехніка" (Чернігів, Україна),

² **Волинець Людмила Миколаївна**, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет (Київ, Україна),

³ **Колоток Марія**, студентка групи ФК-181, Навчально-наукового інституту економіки, Національний університет "Чернігівська політехніка" (Чернігів, Україна).

Ключові слова: транзитний потенціал, міжнародні перевезення, транспортні коридори, стримуючі фактори розвитку, транспорт, методи удосконалення.

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В данной статье представлена информация о современном состоянии транзитного потенциала Украины и международных перевозок. Исследованы основные особенности использования имеющегося транзитного потенциала и факторы, сдерживающие его развитие. Было также определено влияние макроэкономических показателей на развитие международных перевозок и прогноз будущего состояния мировой экономики. В результате этого было установлено, что Украина использует свой транзитный потенциал меньше, чем на 50%, что является очень странным, учитывая ряд преимуществ Украины, таких как географическое положение и немало соглашений о внешней торговле. Также был предложен ряд мер по стороны государства для совершенствования показателей международных перевозок и для максимального использования транзитного потенциала.

Ключевые слова: транзитный потенциал, международные перевозки, транспортные коридоры, сдерживающие факторы развития, транспорт, методы совершенствования.

TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINE AND INTERNATIONAL TRANSPORTATION DEVELOPMENT

This article presents information about the current state of Ukraine's transit potential and the international transportation. The main features of the use of the available transit potential and the factors hindering its development are studied. The impact of macroeconomic indicators on the development of international transport and the forecast of the future state of the world economy were also determined. As a result, Ukraine has been found to be using its transit potential by less than 50%,

which is very surprising given Ukraine's many advantages, such as its geographical location and many foreign trade agreements. A number of measures were also proposed by the state to improve the performance of international traffic and to maximize the use of transit potential.

Keywords: transit potential, international transportations, transport corridors, restraining factors of development, transport, methods of improvement.

Актуальність проблеми. Ще за часів Київської Русі територія сучасної України перебувала на перетині світових торговельних шляхів. Основним був всесвітньовідомий потужний водяний шлях «з варяг у греки» через який перевозили коштовності, одяг, деяку зброю, при цьому сплачуючи мито. Також варто зазначити, що Україна сполучає Європу та Азію, а отже дає можливості для нових та зручних торговельних шляхів. Отже, ще з ранніх часів, маючи досить вигідне географічне положення, Україна має величезний транзитний потенціал, оскільки є своєрідним центром транспортного сполучення. Тому нині досить актуальним є питання дослідження факторів, які заважають розвитку міжнародних вантажних перевезень та транзитного потенціалу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток та стан транзитного потенціалу України цікавить багатьох дослідників та науковців. Серед них варто зазначити А.С. Аблова, Т.В. Блудову, О.М. Котлубая, Ю.О. Кутах, О.О. Бакаєва, І.А. Малярчук, А.М. Новікову, К.М. Михайліченко, Є.В. Белашова, Т.П. Лучникової, С.С. Шаповал, Т.О. Войченко, С.В. Джулай, О.В. Мініну, О.М. Клен, А.М. Пасічник, Д.К. Прейгер, С.С. Шаповал, А.М. Хахлюк та інших. Вони займалися вивченням саме розвитку міжнародних вантажних перевезень та впливу транзитного потенціалу на національну безпеку. А такі науковці, як Ю. В. Єлагін, О.Б. Мних та Б.Д. Гречин, Т.Сирийчик та ін.. вивчали наближення транспортної політики та системи України до міжнародних стандартів Європейського Союзу. Проте, незважаючи на значну кількість попередніх досліджень, питання розвитку транспортної системи

України, факторів, які його стримують та заважають розвиватися міжнародним перевезенням, залишається й досі відкритим.

Постановка завдання. Загальною проблемою є недостатнє функціонування транспортної системи України при досить вдалих можливостях для максимального використання транзитного потенціалу. На мою думку, недослідженими частинами даної проблеми є: причини такого функціонування, фактори, які стримують транзитний потенціал, державне регулювання міжнародних перевезень та необхідні заходи для поліпшення ситуації щодо транспорту та перевезень.

Результати дослідження. Україна знаходиться в досить вигідному географічному положенні, яке може забезпечити для неї сприятливі перспективи для взаємодії в торговельній та транспортній сфері з іншими країнами. Україна має мережу залізничних, автомобільних, авіаційних та трубопровідних зв'язків, а також, що дуже важливо, має вихід до морів, що забезпечує також водний транспорт. Але незважаючи на таке вдале положення, на розташування держави на перетині безлічі торговельних шляхів, що мало б привернути увагу безліч привабливих вантажопотоків, все ж таки більшість з них оминають нашу країну.

Всього у світі визначено 9 транспортних коридорів, 4 з яких проходять саме через Україну. До них відносяться: Берлін(Німеччина) – Вроцлав(Польща) - Львів-Київ(Україна); Трієст(Італія) – Любляна(Словенія) – Будапешт(Угорщина) – Братислава(Словаччина) - Ужгород Львів(Україна); Водний коридор(Дунайський) - Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна; Гельсінкі(Фінляндія) - Санкт-Петербург(Росія) – Вітебськ(Білорусь) - Київ (Москва) - Одеса (Кишинів) – Пловдив(Молдова) – Бухарест(Румунія) – Александрополіс(Греція).

Структура перевезень транзитних вантажів за країнами відправлення зображено на діаграмі 1.

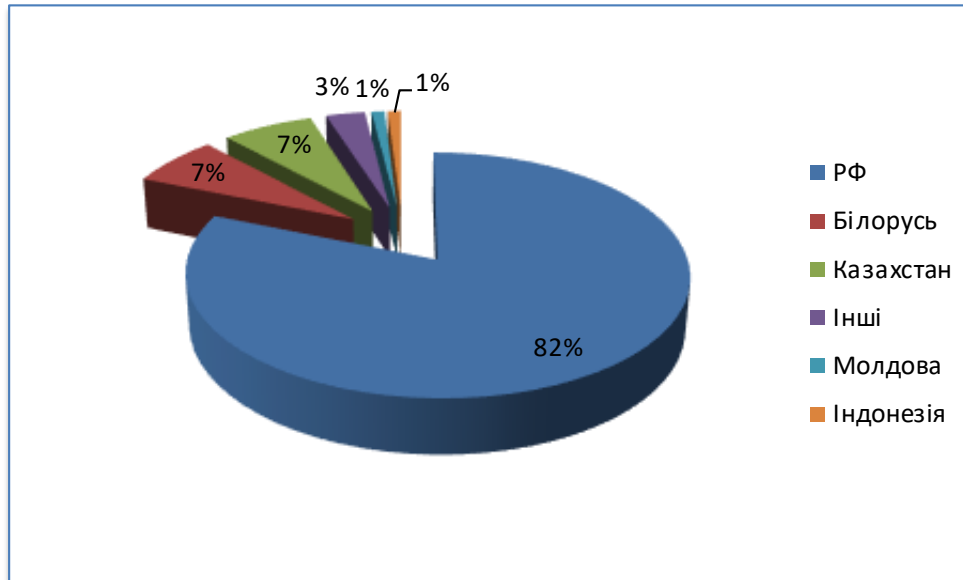


Рис.1- Структура перевезень транзитних вантажів за країнами відправлення

Джерело: складено автором на основі джерела[6].

Щодо того який саме товар перевозять через Україну, то найбільшу кількість займає руда залізна та марганцева – 40%, 21% займає кам'яне вугілля, нафта та нафтопродукти – 16%, хімічні та мінеральні добрива – 6%(діаграма 2).

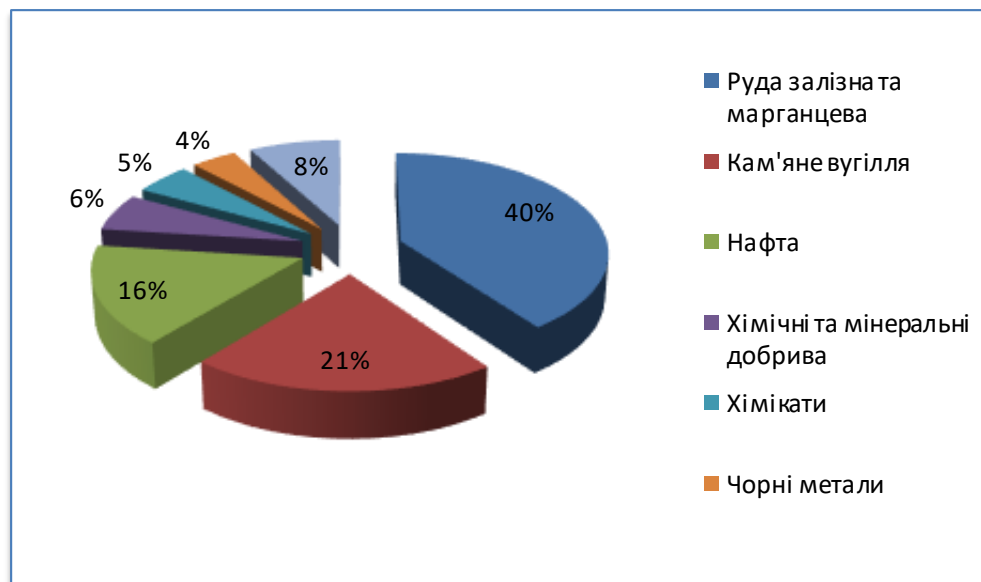


Рис.2 - Структура вантажів через територію України за основною номенклатурою

Джерело: складено автором на основі джерела [6].

Транзитний потенціал – це можливості та наявні сили для переміщення транспортних засобів під митним контролем між двома органами доходів і

зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності[2].

Варто також зазначити, що Україна має багато торгових переваг, таких як: географічний центр Європи, що робить Україну ідеалом для торгового центру до ЄС, країн Азії та Близького Сходу; угода про вільну торгівлю з країнами ЄС, СНД, ЄАВТ, КЮРМ та членами СОТ; проведення поточних переговорів з Канадою, Ізраїлем та Туреччиною.

Все вище сказане мало б суттєво підтримувати транзитний потенціал України. Проте, окрім цього, варто зосередити увагу на проблеми всередині країни з метою збільшення кількості торгових партнерів. Адже великий обсяг імпорту та експорту позитивно впливає на показники транзитного потенціалу України.

На діаграмах 3 та 4 буде продемонстровано основних торгових партнерів України за експортом та імпортом.

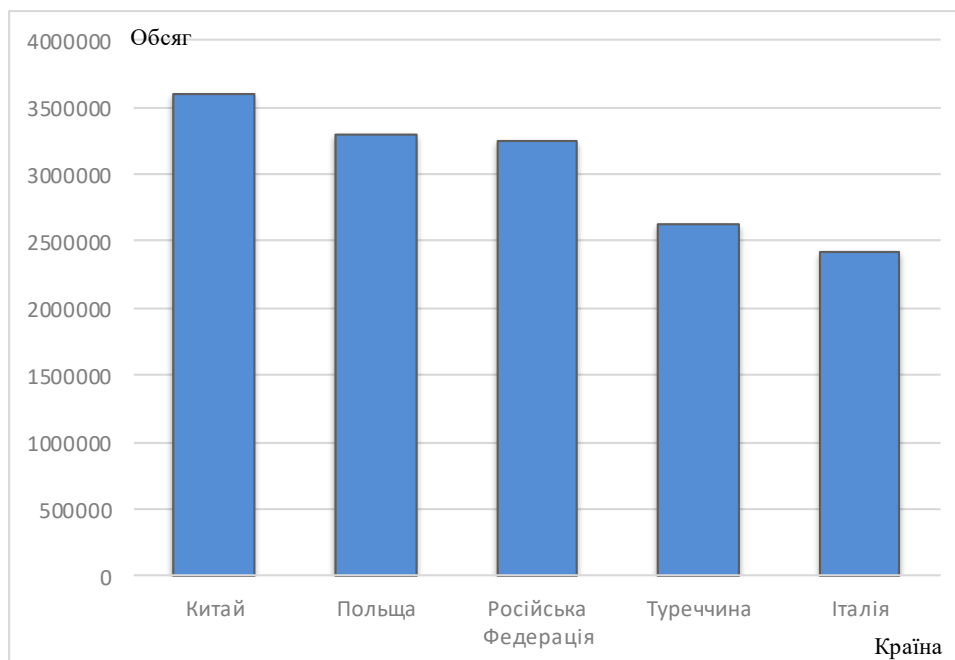


Рис.3- Обсяг перевезень головними партнерами України по експорту товарів у 2019 р, тис \$ США

Джерело: складено автором на основі джерела [1].

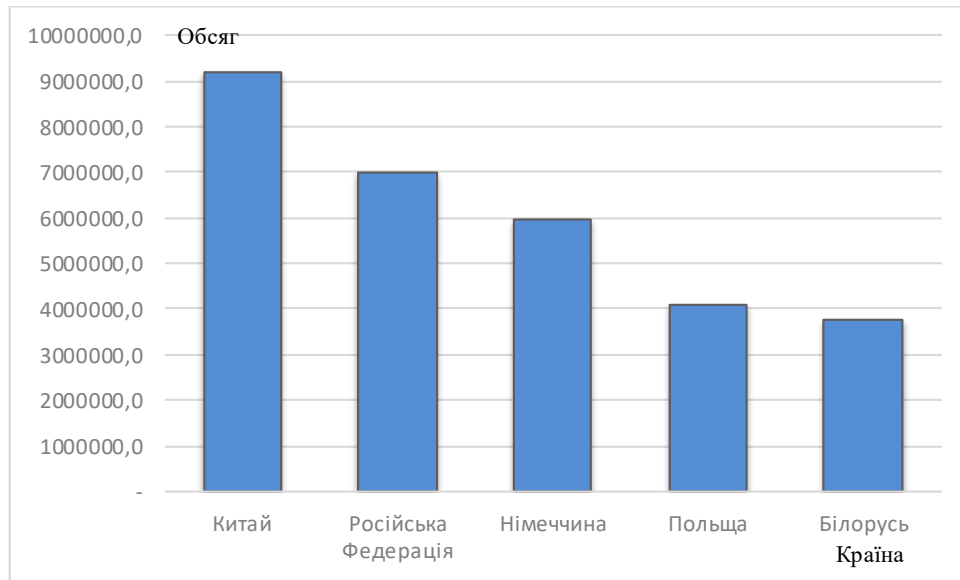


Рис. 4- Обсяг перевезень головними партнерами України по імпорту товарів у2019 р, тис \$США

Джерело: складено автором на основі джерела [1].

Незважаючи на низку переваг України в торгових та транспортних перевагах, на сьогоднішній день транзитний потенціал України становить 200 млн т на рік. Проте це лише в числах, якщо визначати у відсотках, то країна використовує свій транзитний потенціал лише на 25-30%.

Для характеристики та аналізу основного обсягу вантажних перевезень, розглянемо його динаміку на графіку 5.

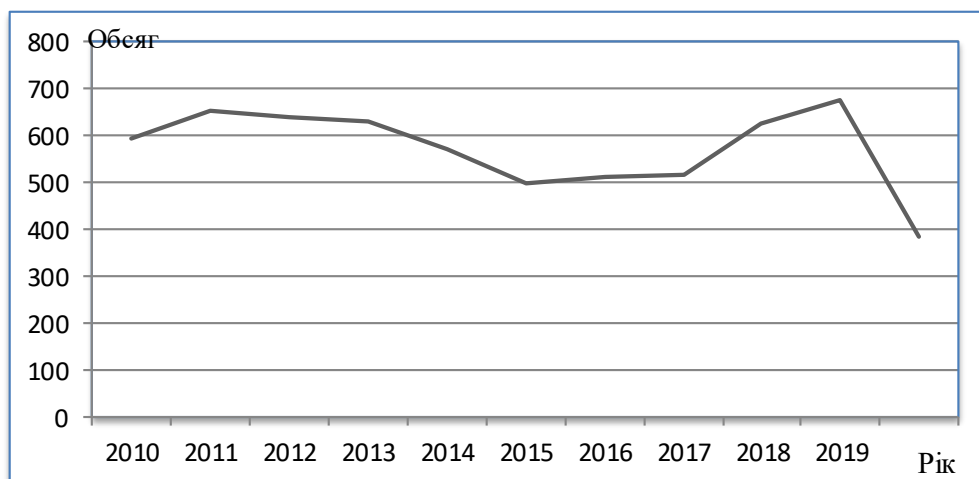


Рис.5- Динаміка загального обсягу перевезень у 2010-2019рр., млн т

Джерело: складено автором на основі джерела [1].

На графіку чітко видно, що така тенденція є досить нерівномірною, і щороку змінюється. Особливо низьким обсяг перевезень був у 2015 році, хоча почав знижуватися ще у 2013 році. Це пов'язано з початком воєнних дій

на Сході України. Основні сили держави були на той момент зосереджені на питаннях стосовно запобігання воєнних дій, спостерігалось суттєве зниження експорту, транзитних перевезень, перевезень морським та річковим транспортом.

Також дана динаміка залежить від стану транзитних потоків, які в свою чергу залежать від обсягу торгівлі через Україну. На жаль, в Україні передбачається зниження транзитного вантажопотоку. З 2007 року Україною було втрачено понад 51 млн тонн транзитного вантажопотоку[7]. Це залежить не лише від недосконалого державного регулювання, політичних чи інфраструктурних причин, а й від макроекономічних показників.

Найбільша частина вантажів перевозиться через Україну саме залізничним транспортом. На діаграмі б буде продемонстроване таке зниження.

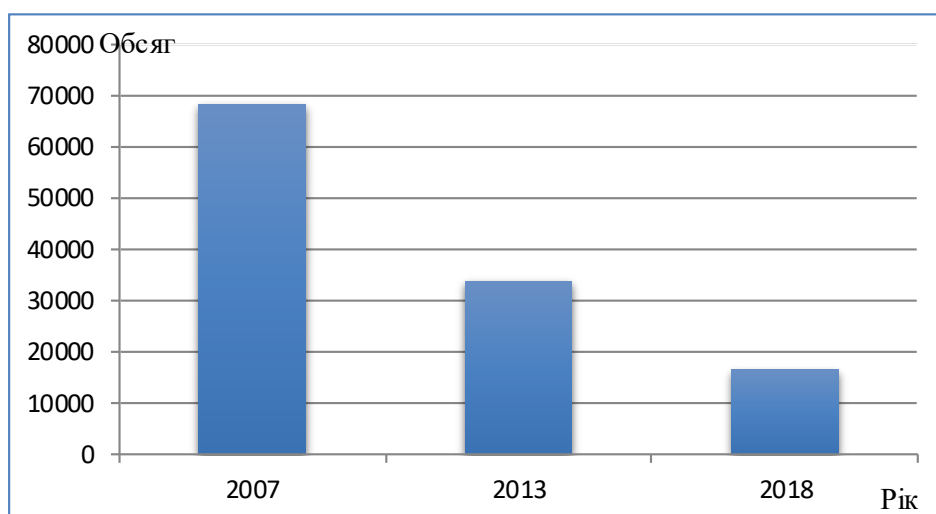


Рис.6 - Динаміка транзитних залізничних перевезень, тис.т

Джерело: складено автором на основі джерела [7].

Усього через Україну проходить 22,9% зовнішньої торгівлі ЄС. Варто зазначити, що чим більші обсяги торгівлі, тим більший товарооборот через Україну, а чим більший товарооборот, тим більший показник транзитного потенціалу. На даний момент такий показник не можна назвати високим, враховуючи всі переваги України у сфері міжнародних перевезень.

Для вирішення цього питання як альтернативу можна запропонувати розвинути залізничні термінали на кордоні з ЄС, впровадити низку тарифних та митних реформ з метою розвитку та залучення вантажопотоку.

Також варто визначити якому саме виду транспорту найбільше надають перевагу для перевезень. У таблиці 1 наведені дані про обсяг перевезень різними видами транспорту.

Таблиця 1 - Обсяг перевезень різними видами транспорту (2010-2019 рр.), млн т

Вид транспорту	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Морським та річковим транспортом	3,49	2,9	1,94	2,04	1,48	1,51	1,54	1,4	5,6	6,1
Автомобільним транспортом	158,2	178,3	179	183,5	178,4	147,3	166,9	175,6	187,2	244,2
Авіаційним транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,1	0,1	0,1
Залізничний транспорт	432,5	468,4	457,5	441,8	387	350	344,1	339,5	322,3	312,9

Джерело: складено автором на основі джерела [1].

Як бачимо все ж таки перевагу надають саме залізничному транспорту, і з кожним роком обсяг зменшується. А значне перевезення автомобільним транспортом пов'язано з тим, що не всі країни мають виходи до морів, а перевозити авіаційним транспортом досить дорого, тому його обсяг з кожним роком збільшується.

Проте варто зазначити, що перевезення водним транспортом почали зростати з 2018 року. Це пов'язано з низькими тарифами на такі перевезення, а також може перевозити достатньо великі об'єми вантажу. Проте все ж таки цей транспорт поступається у швидкості та залежить від природних умов.

Авіаційний транспорт не є в попиті, навіть незважаючи на високу швидкість, оскільки він може перевозити невеликі об'єми вантажу при значних грошових затратах. Таким транспортом користуються у випадках, якщо досить швидко перевезти вантаж або у випадках надзвичайних ситуацій, коли залишити можна лише авіацією.

Також варто не забувати й про трубопровідний транспорт. В Україні він вважається одним із розвиненим, і його основною функцією є транзит газу та

нафти. На рисунку 7 буде зображено основні газо- та нафтопроводи та напрямки їх транспортування.

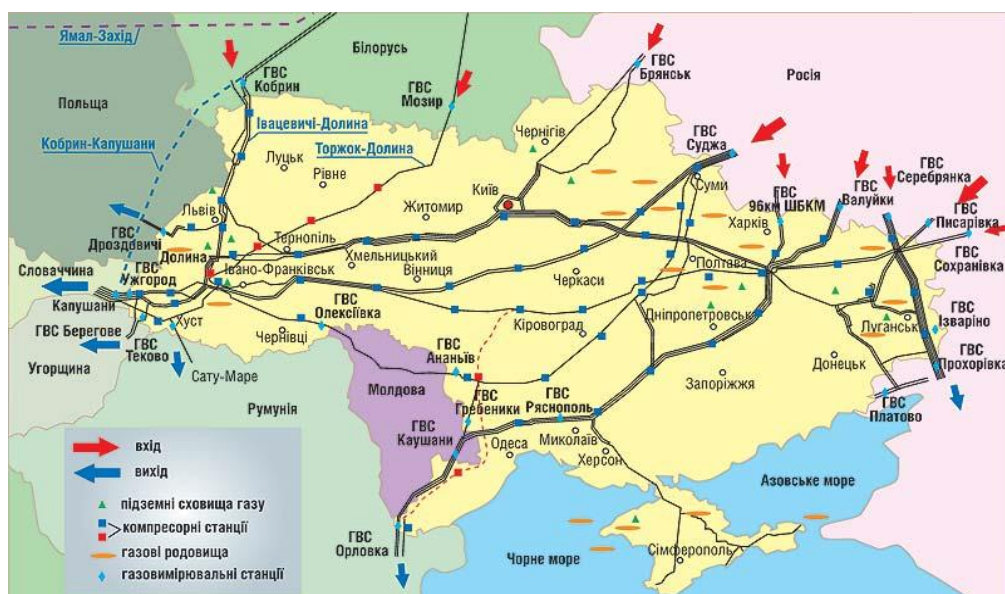


Рис.7 - Трубопровідний транспорт України

Джерело: [8].

Як бачимо, Україна в силу своїх географічних умов, відіграє вагомую роль у постачанні газу та нафти на енергетичному ринку Європи. Саме завдяки такому вигідному положенні, Україна є великим вузлом транзитних передач на європейський ринок.

Трубопровідний транспорт не є універсальним, оскільки він спеціалізується лише на окремих видах вантажу, який весь час треба контролювати. Проте як для такої вузької спеціалізації все ж таки це є найдешевший спосіб для доставки газу та нафти.

США планують поставляти зріджений газ до Європи морським транспортом. І це є економічно не вигідним, оскільки таким транспортом можна перевезти лише невеликі об'єми, до того ж це дуже дорого. А також варто зазначити, що є висока залежність такого транспорту від погодних умов. Все це ще раз доводить необхідність у трубопровідному транспорті.

Щоб детальніше розглянути стан трубопровідного транспорту, розглянемо його статистику вантажообігу за останні 5 років. Це продемонстровано на графіку 8.

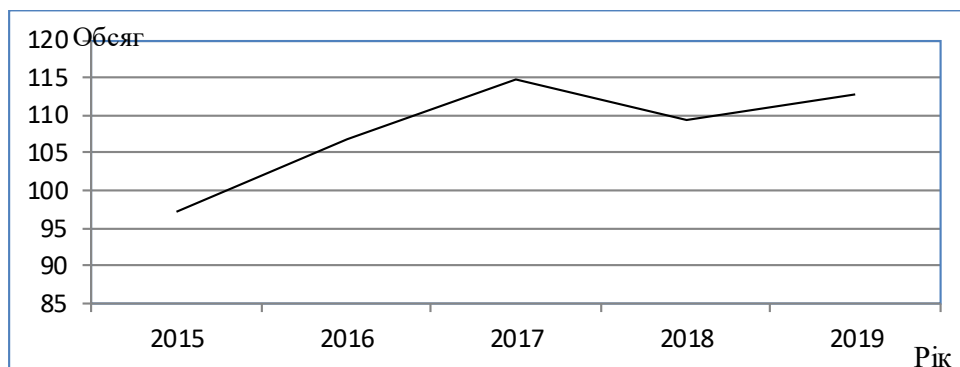


Рис.8 - Обсяги перевезення трубопровідним транспортом у 2015-2019 рр., млн т

Джерело: складено автором на основі джерела [1].

З 2015 року до 2017 спостерігається збільшення обсягів перевезення. У 2018 році, спад, а потім знову піднесення. Однією із основних причин такої ситуації у 2018 році є закінчення дії договору про постачання між Україною та Росією.

Трубопровідний транспорт є найбільш економічно вигідним способом транспортування нафти та газу, а також може похвалитися швидкістю доставки. Проте трапляються аварійні ситуації, що призводять до забруднення навколишнього середовища та капітальних витрат на ремонтування труб.

Отже, як бачимо ситуація з міжнародним транспортними перевезеннями в Україні ситуація досить нестабільна. Якщо прогнозувати на 2020-22 рр., то ситуація буде лише погіршуватись, оскільки у зв'язку з пандемією коронавірусу, було закрито кордони, відповідно всі перевезення було припинено. За період із січня до серпня 2020 р. було здійснено лише 382,2 млн т перевезень, що становить лише 56,4% у порівнянні з минулим роком.

Для розуміння чому саме в країні виникла така ситуація з міжнародними вантажними перевезеннями, розглянемо низку факторів, які мають безпосередній вплив. По-перше, це нерозвинена логістична інфраструктура та недосконала матеріально-технічна база для національних перевізників. По-друге, це неефективна робота митниці та досить ускладнена процедура митного контролю. Саме ці фактори спонукають до того, що через Україну досить проблематично здійснювати транспортні перевезення іншим країнам.

Також ще можна виділити такі фактори, як [3;4]:

1. не достатньо ефективного функціонування міжнародних коридорів, що проходять через Україну;
2. складна процедура митного контролю;
3. недостатньо швидкий розвиток інтернаціональних та інтеграційних процесів;
4. постійні зміни у законодавстві щодо зміни тарифів;
5. постійна реструктуризація держорганів управління у сфері транспорту;
6. низький рівень підтримки досліджень у транспортній сфері ;
7. нерозвинена інфраструктура;
8. високі відсоткові ставки банківських кредитів, невчасне повернення ПДВ тощо.

Отже, визначивши ці основні фактори, можна зробити висновок, що в Україні є ще чимало проблем щодо транспортних перевезень, і це дуже стримує її транзитний потенціал. Для його удосконалення, держава повинна забезпечити ряд заходів, спрямованих на поліпшення логістичної інфраструктури, спростити митну процедуру та зробити більш стійку базу у сфері транспорту та податкової політики.

Також варто проаналізувати експорт, імпорт та загальну торгівлю зі світом. Динаміка буде зображена на графіку 9.

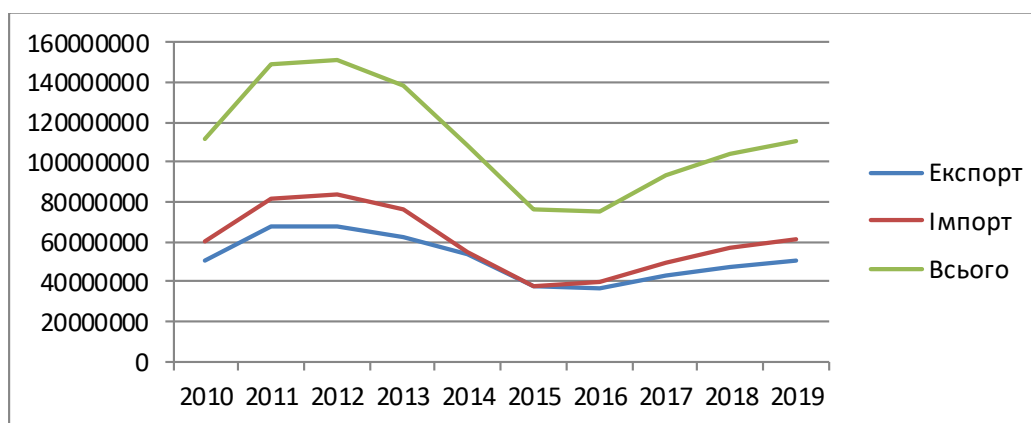


Рис.9 - Динаміка експорту та імпорту з 2010-2019 рр., тис. \$ США
 Джерело: складено автором на основі джерела [1].

До 2011 року спостерігалось зростання зовнішньої торгівлі, проте з 2012 року обсяги почали зменшуватись. Це пов'язано зі зниженням ВВП у країні, а з

2013 року ще й початком воєнних дій на Сході України. Також варто зазначити, що імпортерний ринок в Україні займає більшу частку, ніж експортерний.

МВФ зазначив, що у найближчі роки очікується послаблення темпів зростання світової економіки(таблиця 2) і така ймовірність є дуже високою.

Таблиця 2. - Прогноз МВФ щодо динаміки основних макроекономічних показників у 2018-2020рр

	2018	2019	2020
Темп зростання глобальної економіки	3,7	3,5	3,7
Темп зростання економік розвинених країн	2,3	2	1,7
Темп зростання економік країн, що розвиваються	4,6	4,5	4,9
Індекс споживчих цін	2	1,7	2
Темп зростання світової торгівлі	4	4	4

Джерело: складено автором на основі джерела [9].

Всі показники в свою чергу будуть негативно впливати на економіку кожної країни окремо, що в свою чергу буде негативно впливати на транзитний потенціал України. Наприклад, високий рівень інфляції призведе до підвищення тарифів, а скорочення імпорту та експорту внаслідок зниження темпу зростання економіки призведе до зниження обсягів імпорту та експорту.

А ще варто врахувати ситуацію у світі з коронавірусом COVID-19, внаслідок якого був величезний спад світової економіки. Через нього було закрито всі кордони, було призупинено навіть грузові перевезення. Також було закрито багато видів виробництва і продукцію для перевезення навіть не виробляли. Оскільки ситуація з цим видом коронавірусу набирає обертів, то у майбутньому варто очікувати таке ж зниження світової економіки, а відповідно і транзитного потенціалу України.

Формуванням державної політики з регулювання районів залізниць, доріг, морської, авіаційної поштової служби та інфраструктури займається орган виконавчої влади Міністерство інфраструктури. Він висунув пропозицію про створення мультимодальні перевезень та створення цифрових

транспортних коридорів, щоб дозволити Україні реалізувати транзитний потенціал.

Проект Закону «Про мультимодальні перевезення» спрямований на приєднання країни до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACECA – міжнародної транспортної програми за участі Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центральноазіатського регіонів[5].

Такий проект передбачає, що коли будуть надаватись послуги мультимодального перевезення вантажів, всю відповідальність за вантаж буде нести оператор з моменту прийняття до моменту видачі вантажу. А також такий метод буде сприяти покращенню здоров'я суспільства, оскільки використовуються переважно екологічні методи перевезення.

У 2000 р. через територію України транзитом проїхав перший контейнерний поїзд широкою колією LHS без перевантаження на кордоні із китайського міста Сіань до польського Славкува.

Висновки і пропозиції. Отже, із проведеного дослідження можна зробити висновки, що маючи таке вигідне географічне положення, угоди про вільну торгівлю, проведення поточних переговорів, Україна має чималий транзитний потенціал, оскільки через неї проходить 7 міжнародних транспортних коридорів. Проте використовується цей потенціал не повністю, навіть менше ніж половина можливого його використання. Як бачимо, фактори, які стримують розвиток тісно пов'язані з економікою держави в цілому. Сюди відноситься податкова система, логістика, інфраструктура та інші фінансово-економічні фактори. Тому для покращення розвитку міжнародних вантажних торговельних перевезень, необхідно:

1. покращити роботу митної служби, підвищення інтенсивності обслуговування вантажних і транспортних потоків, оптимізація надходжень від транспортних перевезень товарів та інших додаткових послуг, пов'язаних з їх забезпеченням видів діяльності;

2. удосконалити якість доріг та безпеку дорожнього руху залізниць тощо;

3. зробити стійкі тарифи у сфері транспорту;
4. підвищення провізної та пропускну́ї спроможності інфраструктури;
5. посилити якість та надійність функціонування міжнародних транспортних коридорів;
6. розвиток мультимодальних перевезень, а також перехід до малоопераційних технологій, що зберігають ресурси і захищають природне середовище, скороченні часу транспортування та обслуговування основних видів вантажів, розробки єдиних правил та показників для усіх видів транспорту, портів і клієнтури;
7. заходи, направлені на екологічність транспорту.

Щодо фінансово-економічних факторів, то тут складніше, бо вони потребують стійкої економіки у країні та тривалого часу для удосконалення.

Також варто робити подальші дослідження на державному рівні: розглядати тенденції функціонування, шукати шляхи для удосконалення та вирішення низки проблем у транспортній сфері, а також чітко контролювати їх виконання.

Література

1. Державна служба статистики України. Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Державна фіскальна служба України. Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/>
3. Козіна К. Г. Аналіз ринку міжнародних автотранспортних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Одеса, 2015. Вип. 10. С. 134–138.
4. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
5. Сайт Кабінету міністрів України. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/>

6. Міністерство інфраструктури України. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/infografika.html>
7. Центр транспортних стратегій. Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/tranzitniy_potentsial_vidshovkhnutisya_vid_dna_460
8. Газотранспортна система України. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>
9. Міжнародний Валютний Фонд. Режим доступу: <https://www.imf.org/>
10. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифорок ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". – К., 2018. – 200 с.
11. Петренко К.В., Мініч К.С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. URL: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/viewFile/108755/103698>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755>
12. Khomenko I. O., Gurnak V.M., Volynets L.M. Imperatives of multimodal transport development in accordance with the trends of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*. Odessa, 2018. 2 (1). P. 75-88.
13. Хоменко І.О., Волинець Л.М. Аналіз стану та перспективи вдосконалення дозвільної системи у сфері міжнародних перевезень. Сучасні питання економіки і права: зб. наук. праць. К.: КиМУ, 2018. Випуск 1(7). С. 193-208.
14. Маринина С.В. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі/С.В.Маринина// Актуальные проблемы современной науки . – 2017. - № 12. – с.11.-17.

References

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Rezhym dostupu : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Derzhavna fiskalna sluzhba Ukrainy. Rezhym dostupu: <http://sfs.gov.ua/>
3. Kozina K. H. Analiz rynku mizhnarodnykh avtotransportnykh vantazhnykh perevezen: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu*. Odesa, 2015. Vyp. 10. S. 134–138.

4. Syryichyk T., Furhalski A., Klimkevych Ch., Kamola M., Diachenko T., Puhachov M., Filipenko O. Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu / za red. Marchina Svienchitski. – K.: Analitychno-doradchyi tsentr Blakytnoi strichky, 2010. – 102 s.

5. Sait Kabinetu ministriv Ukrainy. Rezhym dostupu: <https://www.kmu.gov.ua/>

6. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Rezhym dostupu: <https://mtu.gov.ua/content/infografika.html>

7. Tsentri transportnykh stratehii. Rezhym dostupu: https://cfts.org.ua/blogs/tranzitniy_potentsial_vidshtovkhnutisya_vid_dna_460

8. Hazotransportna systema Ukrainy. Rezhym dostupu: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

9. Mizhnarodnyi Valiutnyi Fond. Rezhym dostupu: <https://www.imf.org/>

10. Rozvytok transportu z metoiu vidnovlennia i zrostannia ukraïnskoï ekonomiky : naukova dopovid / za red. d-ra ekon. nauk O.I. Nykyforuk ; NAN Ukrainy, DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy". – K., 2018. – 200 s.

11. Petrenko K.V., Minich K.S. Otsiniuvannia tranzytynykh mozhlyvostei Ukrainy v svitovomu ekonomichnomu prostori. URL: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/viewFile/108755/103698>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755>

12. Khomenko I. O., Gurnak V.M., Volynets L.M. Imperatives of multimodal transport development in accordance with the trends of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. Economics. Ecology. Socium. Odessa, 2018. 2 (1). P. 75-88.

13. Khomenko I.O., Volynets L.M. Analiz stanu ta perspektyvy vdoskonalennia dozvilnoi systemy u sferi mizhnarodnykh perevezhen. Suchasni pytannia ekonomiky i prava: zb. nauk. prats. K.: KyMU, 2018. Vypusk 1(7). S. 193-208.

14. Marynyna S.V. Vplyv protsesu hlobalizatsii na perspektyvni napriamy rozvytku mizhnarodnoi torhivli/S.V.Marynyna// Aktualnye problemy sovremennoi nauky . – 2017. - № 12. – s.11.-17.