

УДК 338.012(045)

ЛОЖАЧЕВСЬКА О.М.,
д.е.н., професор,
завідувач кафедри менеджменту
Національного транспортного університету
СИДОРЕНКО К.В.,
старший викладач кафедри економіки повітряного транспорту
Національного авіаційного університету

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

***Анотація.** Стаття присвячена дослідженню світового досвіду стратегічного розвитку транспортного сектору та розробленню практичних рекомендацій щодо імплементації кращої світової практики у даній сфері в економіку України.*

***Ключові слова:** стратегія, стратегічний розвиток, стратегічні цілі, транспорт, транспортний сектор, інфраструктура, сталий розвиток.*

Ложачевская Е.М., д.э.н., профессор, заведующая кафедрой менеджмента Национального транспортного университета
Сидоренко Е.В., старший преподаватель кафедры экономики воздушного транспорта Национального авиационного университета

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МИРОВОГО ОПЫТА СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА УКРАИНЫ

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию мирового опыта стратегического развития транспортного сектора и разработке практических рекомендаций имплементации лучшей мировой практики в данной сфере в экономику Украины.*

***Ключевые слова:** стратегия, стратегическое развитие, стратегические цели, транспорт, транспортный сектор, инфраструктура, устойчивое развитие.*

Lozhachevska O., Dr.of Econ.Sc., Professor, Head of the Department of Management National Transport University
Sydorenko K., Senior Lecturer of the Department of Air Transport Economics National Aviation University

IMPLEMENTATION OF THE WORLD EXPERIENCE OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

***Abstract.** The article is devoted to the study of world experience of strategic development of the transport sector and the development of practical recommendations for the implementation of the best world practice in this field in the Ukrainian economy.*

***Key words:** strategy, strategic development, strategic goals, transport, transport sector, infrastructure, sustainable development.*

Актуальність проблеми. На сьогоднішній день, в умовах посилення участі України в інтеграційних процесах, постає нагальною проблемою питання підвищення ефективності транспортного сектору нашої країни, що в перспективі може стати потужним стимулом до соціально-економічного зростання. Адже забезпечення надання транспортних послуг високої якості відкриває можливість отримання вигод від реалізації повною мірою транзитного потенціалу й впливає на участь країни у міжнародній торгівлі товарами й послугами. Імплементация ж світового досвіду стратегічного розвитку транспортного сектору України можлива, насамперед, шляхом приведення до відповідності законодавства, норм і правил ведення бізнесу, впровадження кращої світової практики у вітчизняну економіку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням процесів модернізації та стратегічного розвитку транспортної системи України займалися такі видатні вчені, як О. І. Амоша [1], М. Н. Бідняк [2], В. В. Біліченко, Н. М. Бондар [3], В. Борщевський [4], З. В. Валіулліна [5], В. М. Геєць, В. П. Гудкова [6], Т. Г. Загонацька [7], Л. С. Козак [9], О. І. Никифорок [10], І. П. Садловська [11], Є. М. Сич, О. М. Парубець [12], А. І. Стрілець [13] та інші. Водночас, зважаючи на наявність глибоких та ґрунтовних наукових праць, питання стратегічного розвитку транспортного сектору України залишається не вирішеним повною мірою й потребує подальшого більш детального дослідження.

Мета статті. Все вищезазначене дозволяє сформулювати основну мету статті: дослідження світового досвіду стратегічного розвитку транспортного сектору та розроблення практичних рекомендацій щодо імплементації кращої світової практики у даній сфері в економіку України.

Виклад основного матеріалу. Аналіз структури ринку як вантажних так і пасажирських перевезень за останні роки вказує на зміни динаміки майже за всіма видами транспорту, що є відзеркаленням соціально-політичної ситуації в нашій країні (табл. 1). З наведених даних видно, що лівова частка перевезень припадає на наземний транспорт, яким протягом 2016 року було перевезено 99,6% вантажів та 99,8% пасажирів, що вказує на важливість даних видів транспорту для економіки України. Домінуючу роль у перевезенні вантажів відіграє автомобільний і залізничний транспорт (70,4% і 22,2% за 2016 рік відповідно), у сфері пасажирських перевезень у 2016 році зросли показники роботи лише на авіаційному транспорті, хоча частка у загальній кількості перевезених пасажирів даним видом транспорту залишається досить незначною.

Таблиця 1

Основні показники роботи транспорту України *

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Перевезення вантажів за видами транспорту, млн. т							
Транспорт	1727	1850	1801	1802	1623	1474	1543
залізничний	426	461	431	436	386	350	343
морський	3	3	3	3	3	3	3
річковий	7	6	4	3	3	3	4
автомобільний ²	1139	1227	1235	1236	1131	1021	1086
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	152	153	127	125	100	97	107
Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту, млн. пас.							
Транспорт	6517	6621	6455	6231	5902	5167	4854
залізничний	405	408	407	404	389	390	389
морський	0,1	0,1	0	0	0	0	0
річковий	1	1	1	1	1	1	1
авіаційний	6	7	8	8	6	6	8
автомобільний (автобуси) **	3558	3452	3321	3197	2913	2250	2025
тролейбусний	1087	1189	1158	1103	1097	1081	1039
трамвайний	700	785	786	744	770	739	694
метрополітенівський	760	778	774	775	726	700	698

Примітки: * інформацію за 2014-2016 роки наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції; ** з урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб, та комерційних перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами бізнесу.

Джерело: побудовано авторами за даними [14, с. 161]

Обсяги зовнішньої торгівлі послугами України мають тенденцію зростання, до того ж у структурі зовнішньоторговельного обороту транспортні послуги посідають друге місце. Однак за останні роки Україна значно втратила досягнуті раніше позиції на світових ринках транспортних послуг (табл. 2).

Таблиця 2

Експорт-імпорт транспортних послуг, тис. дол. США

Вид послуг	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Експорт						
Транспортні послуги	7835176,2	8531843,0	8305848,5	6101923,5	5263155,3	5300545,6
послуги морського транспорту	1234311,6	1241240,3	1123732,6	850878,8	735935,8	661619,1
послуги річкового транспорту	72735,7	63091,2	42299,6	46342,3	44494,8	29944,4
послуги повітряного транспорту	1181929,8	1510704,9	1333178,2	1071262,5	853618,5	882840,3
послуги залізничного транспорту	1487123,1	1586646,9	1613856,3	1098830,7	751254,1	561118,6
послуги автомобільного транспорту	254043,4	452364,2	478396,4	459623,7	249071,0	237949,1
послуги трубопровідного транспорту	3357722,5	3248222,6	3335629,6	2207902,0	2258041,9	2630686,4
Імпорт						
Транспортні послуги	1178914,9	1727384,9	1716437,5	1376552,3	1153393,5	989274,8
послуги морського транспорту	143070,3	202830,1	195795,1	243651,7	191729,0	141180,7
послуги річкового транспорту	1214,8	372,6	360,8	1087,6	600,8	351,1
послуги повітряного транспорту	447611,9	641287,7	643550,4	431037,6	466937,6	357465,0
послуги залізничного транспорту	463495,6	643002,6	626973,1	431305,2	287002,5	259877,0
послуги автомобільного транспорту	108526,9	194594,4	197221,1	189804,7	91845,4	114860,7
послуги трубопровідного транспорту	600,4	877,5	3512,2	52588,0	98123,3	87229,5

Примітки: інформацію за 2014-2016 роки наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Джерело: побудовано авторами за даними [14, с. 37]

Найбільшими торговельними партнерами України з експорту транспортних послуг протягом 2016 року були Російська Федерація (52,3%), Велика Британія (4,5%), Швейцарія (4,4%), Німеччина та Туреччина (по 3%). Найбільші обсяги імпорту послуг транспортного сектору здійснювалися також до Російської Федерації (14,7%), Німеччини (14,3%), Словаччини (9,7%), Туреччини (7,2%), Польщі (6,2%), Швейцарії (3%) [14, с. 41].

Внесок транспорту в економіку України в контексті загальної доданої вартості як частки від ВВП інтерпретується наступними даними: підприємствами транспортного сектору у 2016 році створено 195289,9 млн. грн. загальної доданої вартості, що становить 8,2% ВВП країни (у фактичних цінах). Однак капіталовкладення і витрати на модернізацію та розширення транспортної інфраструктури залишаються на доволі низькому рівні – інвестиції, які вкладаються у розвиток транспортного сектору України, становлять 1,05% від ВВП (25107,8 млн. грн.), що свідчить про недостатню увагу та низький пріоритет розвитку транспортного сектору з точки зору державних видатків (рис. 1).

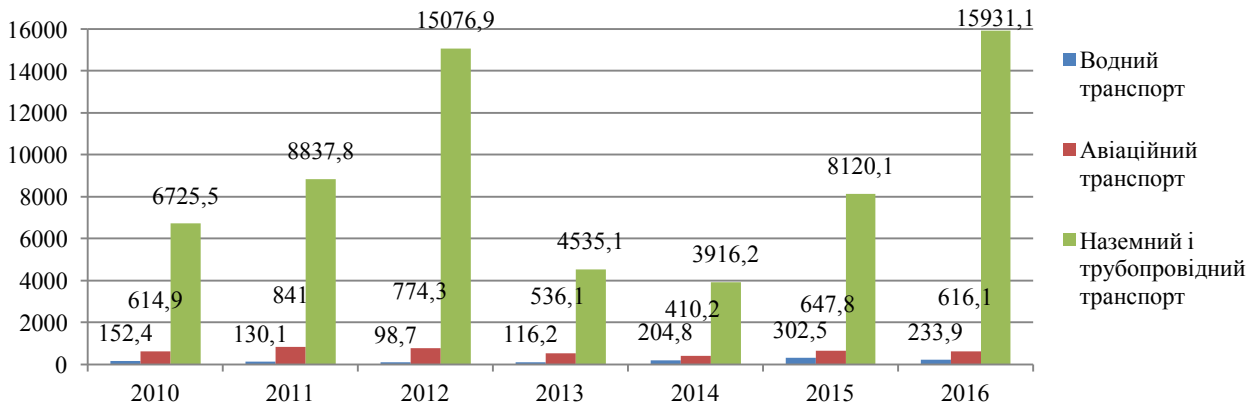


Рис. 1. Обсяги капітальних інвестицій у транспортний сектор України у 2016 році, млн. грн.

Джерело: побудовано авторами за даними [8]

Можна побачити, що лівова частка капітальних інвестицій припадає на наземний та трубопровідний транспорт, при чому 13924,8 млн. грн. вкладено в транспорт та складське господарство в м. Києві.

Необхідно зазначити про поступове скорочення капітальних інвестицій у транспортній галузі за рахунок коштів державного бюджету і збільшення обсягів надходжень іноземних інвестицій. Найбільші іноземні інвестори у транспортний сектор України у 2016 році (рис. 2) були з наступних країн: Кіпр (інвестовано 373944,1 тис. дол. США), Велика Британія (125276,4 тис. дол. США), Нідерланди (109758,5 тис. дол. США), Німеччина (92706,6 тис. дол. США). Залучення інвестицій у розширення та модернізацію транспортної інфраструктури стимулює мобільність робочої сили та інтенсифікацію як міжнародного, так і внутрішнього товарообігу.

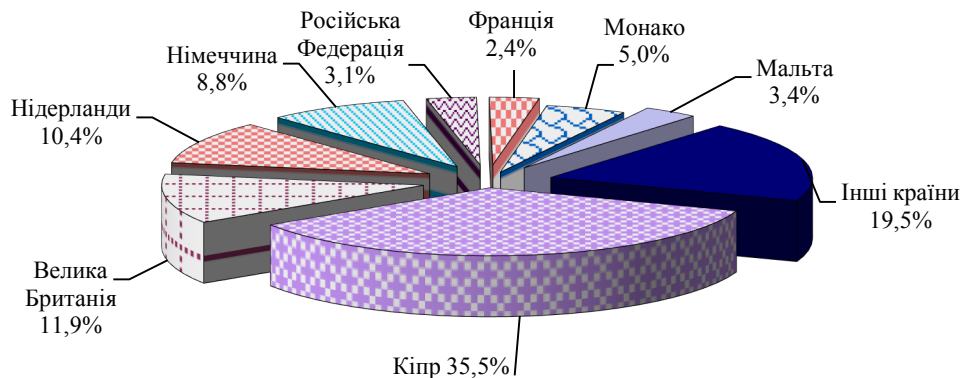


Рис. 2. Структура прямих інвестицій (акціонерного капіталу) за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у розрізі країн світу станом на 31.12.2016 року

Джерело: побудовано авторами за даними [14, с. 18]

Вітчизняні науковці, виокремлюючи низку проблем у функціонуванні системи транспорту, акцентують увагу на тому, що стратегічний розвиток транспортного сектору повинен стати пріоритетним завданням на шляху інтеграції нашої країни у світову транспортну систему.

Не можна не погодитись з З. Валіулліною, яка, досліджуючи особливості розвитку транспортного сектору України в умовах трансформації ринкових відносин та адаптації до європейських стандартів, зазначає, що за період незалежності України і до сьогодні у транспортному секторі накопичилася велика кількість проблем, що потребують негайного та першочергового вирішення. Основними з них є [5, с. 24]:

– відсутність системного підходу до забезпечення функціонування транспорту, створення конкурентного середовища, рівних умов на ринку транспортних послуг;

- невідповідність вимогам сьогодення як законодавства з питань регулювання діяльності транспортних перевізників, які забезпечують безпеку перевезення пасажирів й вантажів, так і системи державного контролю дотримання персоналом транспортного сектору норм законодавства;
- недостатній обсяг фінансування витрат пасажирських перевізників, що пов'язані з наданням соціально значущих послуг, відсутність компенсації витрат від регульованого тарифу за рахунок бюджетних коштів;
- високий рівень зношеності рухомого складу, наявність на ринку великої частки дрібних перевізників і, відповідно, низький рівень безпеки перевезень.

Т. Г. Затонацька, вивчаючи європейський досвід розвитку транспортного сектору, також зосереджує увагу на тому, що транспортна система України не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інституційного забезпечення, інфраструктури, обладнання [7, с. 180]. Вчена надала практичні рекомендації щодо ефективних методів державної підтримки та фінансування сучасної транспортної інфраструктури з урахуванням європейського досвіду, які полягають у забезпеченні чіткого та прозорого правового, фінансового й організаційного механізму державної підтримки певних секторів транспорту, фінансування розвитку дорожньої інфраструктури за рахунок поєднання бюджетних ресурсів та інших джерел фінансування (залучених коштів міжнародних фінансових організацій, кредитів під державну гарантію та коштів інвесторів, держано-приватне партнерство), децентралізація управління та фінансування об'єктів транспортної інфраструктури державного, регіонального і місцевого значення шляхом покладання необхідної відповідальності та фінансування на місцеві органи влади [7, с. 188].

Л. С. Козак та О. І. Фоменко запропонували концептуальні положення реформування підходів держави до транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, сутність яких полягає у формуванні ідеології скоординованої міжнародної транспортної діяльності в інтересах економічного розвитку країни в цілому і зовнішньої торгівлі зокрема. Науковці також зазначають, що різні причини економічного і політичного характеру призвели до того, що найбільш часто використовувані шляхи, коридори і комунікації міжнародної торгівлі стали обходити стороною територію України, її повітряний, морський і внутрішній водний простір. Зазначені обставини відбиваються на зменшенні дохідної частини українського бюджету, а також на стані соціально-економічного розвитку регіонів, по території яких проходять транспортні шляхи [9, с. 60].

О. І. Никифорук, вивчаючи зарубіжний досвід модернізації транспортної інфраструктури, вказує, що в Україні не існує Національної програми капітальних інвестицій й саме тому не відомо, які кошти в сукупності заплановані на модернізацію інфраструктури і за рахунок яких механізмів та інструментів ця модернізація відбуватиметься [10, с. 70]. Автор визначає наступні перспективні напрями фінансування транспортного сектору України для потреб модернізації і розвитку на середньострокову перспективу: збільшення частки бюджетного фінансування і збереження фінансової відповідальності держави за стан системи безпеки і базової транспортної інфраструктури; розширення інструментів для фінансування транспортної інфраструктури (використання цільових позик, емісія боргових цінних паперів, проектне фінансування, синдикувані кредити тощо); розробка механізмів державно-правового партнерства для потреб модернізації транспорту [10, с. 77].

В. Борщевський вивчав досвід Польщі щодо здійснення модернізації транспортної інфраструктури на етапах підготовки до членства та вступу в ЄС [4]. Вчений виокремив три ключові реформи, які були свого часу успішно реалізовані Польщею і можуть бути запроваджені в Україні:

- а) лібералізації економіки та зовнішньоекономічної діяльності, яка стимулювала розвиток підприємництва та нарощування його конкурентоспроможності;
- б) децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою, що дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань;
- в) адаптація до вимог і стандартів ЄС у розбудові інститутів громадянського суспільства, що передусім стосувалося формування мережі громадських організацій та інших недержавних інституцій, діяльність яких забезпечила ефективне використання інструментів фінансової підтримки ЄС для країн-претендентів на членство.

Завдяки впровадженню даних реформ, проведеним у процесі підготовки Польщі до вступу в ЄС, транспортна інфраструктура країни зазнала докорінних якісних, а також суттєвих кількісних змін.

Цікавим є досвід стратегічного розвитку транспортного сектору Хорватії. Процес стратегічного планування розвитку транспортної системи передбачає наступні етапи: 1) формування стратегії (2013 р.); 2) об'єднання галузевих стратегій в єдиний інтегрований документ (2014 р.); 3) оцінювання впливу на екологію (2014 р.); 4) перегляд стратегії (2016 р.) 5) реалізація (до 2030 р.) [17]. Стратегія носить системний характер з урахуванням секторального підходу й орієнтується на досягнення шести наступних стратегічних цілей: поліпшення транспортного сполучення з сусідніми країнами; підвищення пасажирообігу на довгі відстані всередині Хорватії; підвищення зв'язаності регіонів через транспортну систему; збільшення пасажиропотоків через основні агломеровані центри країни; підвищення вантажообігу всередині Хорватії; поліпшення організації та управління транспортом через забезпечення ефективності і сталого розвитку системи. Стратегія передбачає впровадження широкого спектру заходів із зазначенням відповідних термінів їх реалізації для досягнення кожної з визначених цілей.

Досягнення стратегічних цілей відбувається шляхом визначення регіонів з підвищеним попитом на послуги транспорту незалежно від адміністративних кордонів, забезпечення міської, приміської та регіональної

мобільності, орієнтації на безпеку транспорту та охорону навколишнього середовища. Залучення інвестицій для фінансування транспортних проєктів забезпечується через Структурні фонди ЄС, Фонд згуртування, ЄБРР.

У Болгарії стратегія розвитку транспортного сектору до 2020 року передбачає забезпечення економічного та соціального зростання шляхом надання ефективного (з максимальною вигодою) та стійкого (з мінімальним зовнішнім впливом) транспорту, збалансованого регіонального розвитку, інтеграції країни в європейські структури, враховуючи її географічне положення та транзитний потенціал [16]. Стратегія розроблена у відповідності з політикою ЄС у сфері транспорту, а система моніторингу зосереджена на реалізації наступних стратегічних документів: Стратегія розвитку транспортної інфраструктури Республіки Болгарія, Оперативні програми з транспорту 2007-2013 та 2014-2020 років, Генеральний план транспорту для Болгарії, середньострокові (4-річні) та короткострокові (річні) плани.

Бачення стратегії розвитку транспортного сектору Словаччини до 2030 року також відображає вимоги законодавчих документів ЄС та національні інтереси: стійка інтегрована система мультимодальних перевезень, що відповідає економічним, соціальним та екологічним потребам суспільства й сприяє повній інтеграції Словацької Республіки в Європейський економічний простір [15].

Глобальні стратегічні цілі:

1) забезпечення рівноправного доступу до населених пунктів та промислових зон для підтримки економічного зростання та соціальної інтеграції у всіх словацьких регіонах (національних та ЄС) через недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури та послуг;

2) сталий розвиток словацької транспортної системи з акцентом на виробництво та ефективне використання коштів відповідно до вимог користувачів;

3) підвищення конкурентоспроможності транспортних засобів шляхом встановлення відповідних операційних, організаційних та інфраструктурних параметрів, які призведуть до ефективної інтегрованої системи мультимодального транспорту, що підтримує економічні та соціальні потреби Словацької Республіки;

4) підвищення рівня безпеки на транспорті, що дозволить забезпечити безпечну мобільність через безпечну інфраструктуру, впровадження нових технологій / процесів з використанням превентивних та контрольних механізмів;

5) зниження негативних екологічних та соціально-економічних наслідків транспорту шляхом моніторингу навколишнього середовища, ефективного планування / впровадження інфраструктури та скорочення кількості автомобілів і використання альтернативних видів пального.

Стратегія розвитку транспортного сектору Словаччини передбачає планове впровадження низки заходів, а також систему індикативних показників для моніторингу їх реалізації. Фінансування передбачається через Європейські фонди, державний бюджет, власні кошти суб'єктів господарювання.

Таким чином, роль транспорту у забезпеченні соціально-економічного зростання вказує на важливість розроблення та реалізації стратегії розвитку транспортного сектору. Адже у сучасній світовій економіці жодна країна не є самодостатньою, а транспорт є ключем до підвищення мобільності людей та розвитку торгівлі товарами і послугами, забезпечуючи інтеграцію ринків у світову економіку.

Висновки. Враховуючи вектор інтеграційних пріоритетів України та досвід стратегічного розвитку транспортної системи країн ЄС, слід наголосити на тому, що стратегія розвитку транспортного сектору України повинна бути спрямована на підвищення економічної ефективності, підвищення рівня безпеки, доступності та екологічної стійкості транспортної системи, одночасно забезпечуючи безперерійну інтеграцію транспортного сектору, а також відповідати національній політиці та політиці ЄС. Стратегія повинна базуватися на визначенні стану різних транспортних об'єктів, розкривати концепцію розвитку транспортної системи, встановлювати довгострокові цілі розвитку транспортної інфраструктури та задавати детальний поетапний план дій для їх реалізації.

Основними стратегічними цілями повинні стати:

1. Соціальний добробут – переважання громадських інтересів над індивідуальними та / або місцевими, рівні умови доступу до державних послуг, захист громадського здоров'я, підвищення безпеки транспорту та поліпшення якості життя.

2. Економічний добробут – досягнення економічної ефективності та фінансової стійкості, підтримання економічного розвитку.

3. Екологічна сталість – обмеження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище, енергоефективність.

4. Безпека – підвищення рівня безпеки транспорту, безпеки людей та товарів у транспортному секторі.

5. Доступність, ефективність роботи та якість транспортних послуг – покращення доступності пересування на великі відстані та можливість отримання якісних транспортних послуг для пасажирів та вантажів з віддалених регіонів до великих міст, дозволивши участь громадян у промисловій, політичній та діловій сферах, скоротивши тим самим регіональні диспропорції та підвищивши релевантність регіональних промислових і ділових центрів.

6. Інтеграція в ЄС – гармонізація стандартів з країнами ЄС, створення транспортної мережі, повністю сумісної та інтегрованої в систему транспорту ЄС.

Для досягнення поставлених стратегічних цілей повинні бути враховані наступні пріоритетні сфери:

1. Організація транспортного сектору, зокрема шляхом створення умов для скоординованих взаємовідносин стейкхолдерів системи транспорту, оптимізації діяльності структур управління та органів управління транспортом, створення умов для розвитку державно-приватного партнерства на транспорті.
2. Залучення інвестицій для забезпечення належного рівня модернізації та розширення транспортної інфраструктури протягом всього життєвого циклу об'єктів транспорту.
3. Підтримання фінансової стійкості транспортного сектору через забезпечення альтернативних шляхів фінансування транспортних проектів, скорочення державного субсидування та залучення у розвиток інфраструктури засобів приватних інвесторів, удосконалення системи відбору проектів та розподілу фінансування їх реалізації.
4. Підвищення продуктивності транспортних мереж шляхом скорочення часу на пересування та підвищення безпеки й рівня надання транспортних послуг.
5. Забезпечення мультимодальності через створення ефективної інтермодальної транспортної системи, інтегрованої в усі регіони нашої країни та транспортну систему країн ЄС.
6. Впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем шляхом проведення наукових розробок та реалізації інноваційних продуктів у сфері транспорту.

Література

1. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – С. 179-189.
2. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
3. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. / Н. М. Бондар. – Київ: НТУ, 2014. – 336 с.
4. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України [Електронний ресурс] / В. Борщевський // Міжнародні відносини. – 2016. – №9. – Режим доступу: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/3062/0.
5. Валіулліна З.В. Транспортний сектор України в євроінтеграційних процесах / З. В. Валіулліна // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – №2. – С. 23-26.
6. Гудкова В.П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія / В. П. Гудкова. – Київ: ДЕГУТ, 2013. – 290 с.
7. Затонацька Т.Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід [Електронний ресурс] / Т. Г. Затонацька // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>.
8. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2016 роки / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Козак Л.С., Фоменко О.І. Розробка зовнішньоекономічної стратегії в Україні у сфері експорту транспортних послуг / Л.С. Козак та О.І. Фоменко // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2017. – №4. – С. 58-65.
10. Никифорок О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії / О. І. Никифорок // Економіка і прогнозування. – 2012. – №3. – С. 64-78.
11. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою: монографія / І. П. Садловська. – Київ: ПП Сердюк В.Л., 2011. – 355 с.
12. Сич Є.М., Парубець О.М. Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн: монографія / Є. М. Сич, О. М. Парубець. – Київ: Логос, 2012. – 218 с.
13. Стрілець А.І. Євроінтеграція як стратегічний напрямок розвитку залізничного транспорту України / А. І. Стрілець, А. Ю. Реброва // Збірник наукових праць Державного економіко/технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2013. – Вип. 26. – С. 128-133.
14. Транспорт і зв'язок України 2016. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2017. – 175 с.
15. Strategic Transport Development Plan of the Slovak Republic up to 2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.opii.gov.sk/download/d/sk_transport_masterplan_\(en_version\).pdf](https://www.opii.gov.sk/download/d/sk_transport_masterplan_(en_version).pdf).
16. Strategy for the development of the transport system of the republic of Bulgaria until 2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trimis.ec.europa.eu/country-profile/bulgaria>.
17. Transport development strategy of the Republic of Croatia (2014-2030) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trimis.ec.europa.eu/project/transport-development-strategy-republic-croatia-2014-2030>.