

УДК 656.01:005.591.6

DOI: 10.30857/2413-0117.2019.6.2

**Оксана І. Дмитрієва**

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Україна*

### **СТАН ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЇЇ ЕФЕКТИВНОСТІ**

*Статтю присвячено питанню дослідження стану державного регулювання транспортної інфраструктури та аналізу особливостей забезпечення її ефективності в умовах глобалізаційних викликів. Систему нормотворчих та стратегічних документів, які регулюють відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури, запропоновано розглядати на міжнародному, національному та регіональному рівнях регулювання. Здійснено аналіз головних проблем, які стримують інноваційний розвиток транспортної інфраструктури України, за результатами якого виокремлено такі основні недоліки в державному регулюванні транспортної інфраструктури: відсутність єдиного органу державного регулювання в транспортній сфері, який одночасно має виконувати регулюючу, моніторингову та контролюючу функції; існування дисбалансу в розвитку транспортної інфраструктури за категоріями транспорту; відсутність надання податкових пільг інвесторам в інфраструктурні об'єкти; відсутність механізму збалансованості кількості операторів у різних секторах транспортного ринку через процес ліцензування; відсутність дієвого механізму формування цінової (тарифної) політики у транспортній сфері з урахуванням необхідності запобігання монополізації, водночас сприяння конкуренції на суміжних ринках. Усунення зазначених недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має бути побудовано на пошуку балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією в зазначеній сфері. З метою систематизації і структурування інформації із забезпечення ефективності розвитку транспортної інфраструктури на основі державного регулювання визначено такі складники основного інструментарію державного регулювання транспортної інфраструктури: організаційний, регуляторний, соціальний, економічний, інноваційний, ринковий та інформаційно-аналітичний інструментарій.*

**Ключові слова:** транспорт; державне регулювання; інфраструктура; інноваційний розвиток.

**Оксана И. Дмитриева**

*Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, Украина*

### **СОСТОЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

*Статья посвящена вопросу исследования состояния государственного регулирования транспортной инфраструктуры и анализу особенностей обеспечения её эффективности в условиях глобализации экономики. Систему нормативных и стратегических документов, регулирующих отношения, связанные с деятельностью транспорта и развитием его инфраструктуры, предложено рассматривать на международном, национальном и региональном уровнях регулирования. Осуществлён анализ главных проблем, сдерживающих инновационное развитие транспортной инфраструктуры Украины, результаты которого выявили такие основные недостатки в государственном регулировании транспортной инфраструктуры: отсутствие единого органа государственного регулирования в транспортной сфере, который одновременно должен выполнять регулиующую, мониторинговую и контролирующую функции; существование дисбаланса в развитии транспортной инфраструктуры по категориям транспорта; отсутствие предоставления*

налоговых льгот инвесторам в инфраструктурные объекты; отсутствие механизма сбалансированности количества операторов в различных секторах транспортного рынка посредством процесса лицензирования; отсутствие действенного механизма формирования ценовой (тарифной) политики в транспортной сфере с учётом необходимости предотвращения монополизации и одновременного содействия конкуренции на смежных рынках. Устранение указанных недостатков в государственном регулировании транспортной инфраструктуры должно быть построено на поиске баланса между децентрализацией и чрезмерной централизацией в указанной сфере. С целью систематизации и структурирования информации по обеспечению эффективности развития транспортной инфраструктуры на основе государственного регулирования, выделены следующие составляющие основного инструментария государственного регулирования транспортной инфраструктуры: организационный, регуляторный, социальный, экономический, инновационный, рыночный и информационно-аналитический инструментарий.

**Ключевые слова:** транспорт; государственное регулирование; инфраструктура; инновационное развитие.

**Oksana I. Dmytriieva**

*Kharkiv National Automobile and Highway University, Ukraine*

#### **INSIGHTS ON GOVERNMENT REGULATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE TO ENSURE ITS EFFICIENCY**

*The article seeks to explore the state of government regulation of transport infrastructure and to reveal its specifics in ensuring this sector efficiency in the context of economic globalization. The study suggests that the framework of legislative and strategic documents in the area of transport industry and its infrastructure development regulation should be considered at the international, national and the regional levels. The paper also provides insights to the key challenges hindering the innovative development of the transport infrastructure in Ukraine. The research findings have revealed the major gaps in the system of government regulation of the Ukrainian transport infrastructure which refer to: the absence of a single public regulatory authority in the transport sector which is empowered to perform regulatory, monitoring and the control functions; fundamental imbalances in transport infrastructure development (as to different transport categories); the lack of tax incentives for investors in infrastructure facilities; the lack of a balancing mechanism to regulate the number of operators in various transport market sectors through licensing procedures; the absence of an effective mechanism for designing appropriate pricing (tariff) policies in the transport sector focusing on the need to prevent monopolization while promoting competition in adjacent markets etc. It is argued that a strategy to eliminate the above shortcomings in government regulation practices in the area of transport infrastructure should be built through searching a balance between deregulation (decentralization) and excessive centralization in the specified sector. With the purpose of consolidating and structuring the information to ensure the efficiency of transport infrastructure development based on government intervention, the study has identified the following components of a basic government regulation toolkit which involves a wide range of organizational, regulatory, social, economic, innovative, market-based, informational and analytical instruments.*

**Keywords:** transport; government regulation; infrastructure; innovative development.

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку глобальної світової транспортної інфраструктури, який базується на впровадженні інновацій та високих технологій, вимагає від України не тільки адаптації до світових стандартів транспортної галузі в сфері технічної

та управлінської відповідності, але й зобов'язує до формування нової, інноваційно спрямованої моделі розвитку транспортного комплексу. Першочерговим завданням державного регулювання стає сприяння створенню інвестиційного клімату на засадах удосконалення законодавчої бази, оскільки значна частина інвестицій для покращення транспортної інфраструктури очікується саме від зовнішніх джерел, в першу чергу від міжнародних фінансових інституцій та іноземних приватних інвесторів. Враховуючи те, що транспортна галузь є базовою для економіки України, яка уособлює в собі залізничну мережу, мережу автомобільних шляхів, мережу авіаційних сполучень, водні термінали, та створює умови для задоволення потреб з надання транспортних послуг і формування передумов розвитку бізнесу, необхідним постає вирішення питання щодо створення інноваційно активного транспортного комплексу України, здатного відповідати статусу регіонального транспортного хабу.

Нажаль, на сьогоднішній день, сучасний стан транспортної інфраструктури нашої держави відповідає стандартам Транс'європейської мережі не повною мірою, задовольняючи лише потреби економіки та населення з точки зору обсягу, але не за якісною складовою. Світові тенденції, які спрямовані на стрімке об'єднання транспортних технологій, проектів з підвищення мобільності, впровадження енергозберігаючого, безпечного для споживачів та навколишнього середовища транспорту, мають стати основою при формуванні державної політики в транспортній сфері. Таким чином, питання дослідження стану державного регулювання транспортної інфраструктури та аналіз особливостей забезпечення її ефективності в умовах глобалізаційних викликів стає актуальним.

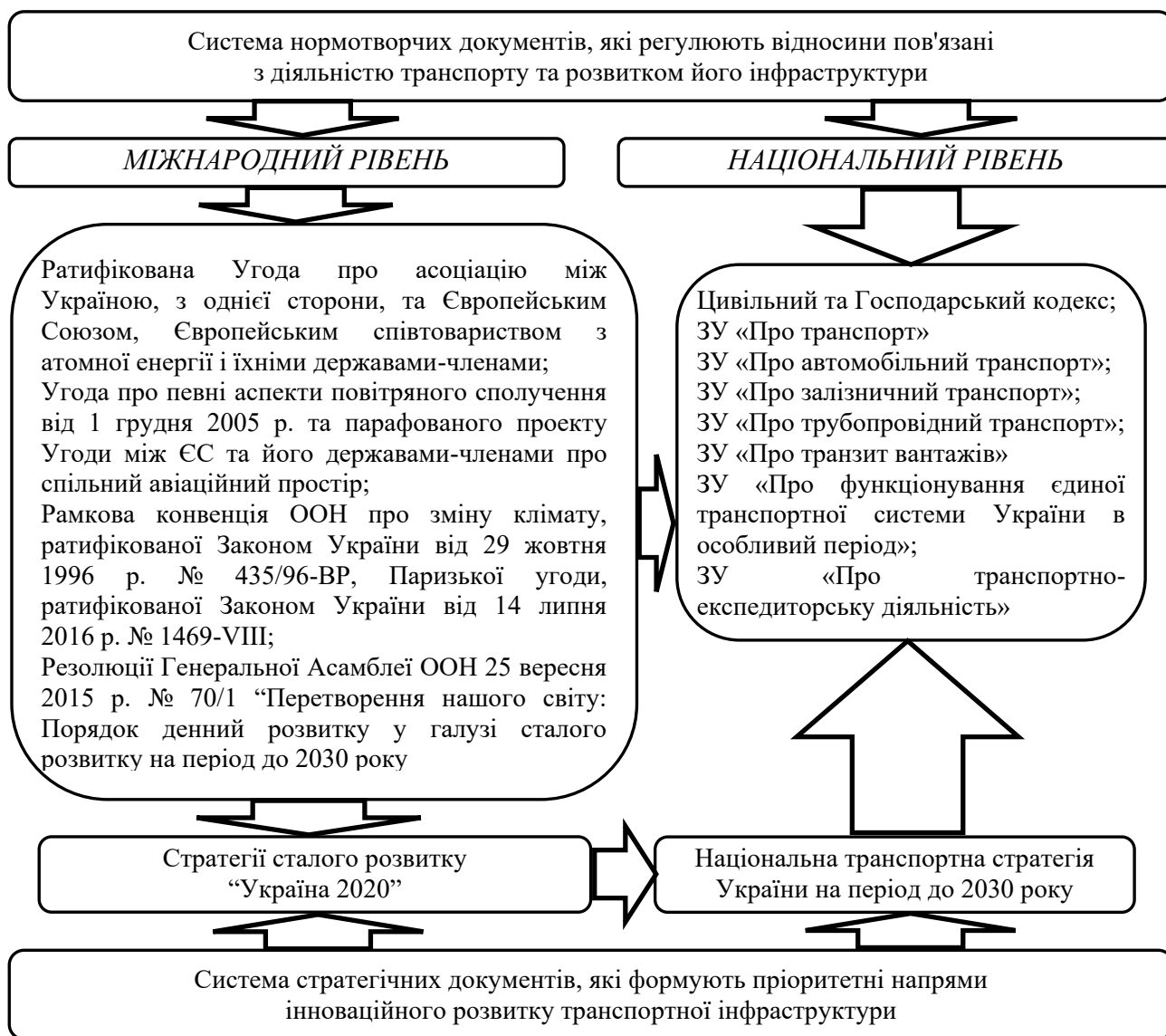
**Аналіз останніх джерел, досліджень та публікацій.** У сучасній науковій літературі питання транспортної інфраструктури з точки зору різних аспектів її дослідження висвітлено в роботі багатьох науковців. Так, наприклад, О.Ю. Рудченко та О.М. Поліщук [7] концентрують свою увагу на розробці дієвого механізму державного регулювання транспортної інфраструктури, пропонуючи зосередитись на створенні сприятливого інвестиційного середовища та залучення інвестицій у паркувальне господарство на засадах державно-приватного партнерства. В.О. Овчиннікова [8] проводить ґрунтовний аналіз зарубіжного досвіду державного регулювання транспортної інфраструктури та онові його пропонує модель державного регулювання, яка враховує пріоритетні напрями розвитку на прикладі залізничної галузі за певними складниками, приділяючи увагу енергетичним та екологічним складникам. Систематизація механізмів державного регулювання на прикладі автомобільної транспортної системи запропонована такими авторами, як С.М. Голубка та П.А. Овчар [11]. Серед груп найбільш впливових автори зазначають інституціональні, нормативно-правові, інноваційні та інформаційні, що відповідає стратегії розвитку транспортної інфраструктури. Ще один варіант класифікації методів державного регулювання запропонований Ю.Б. Степановим [9]. На його думку, обґрунтованим є виділення трьох груп: правові (законодавство), політичні (пряме втручання уряду в діяльність бізнесу шляхом зміни цін і структури суспільного виробництва) і економічні (перерозподіл доходів всередині держави за рахунок використання бюджетних механізмів та грошово-кредитної політики) методи. Певний інтерес викликають роботи О.Б. Мних [11], яка детально досліджує питання розвитку транспортної інфраструктури в Україні відповідно до вимог Європейського Союзу, акцентуючи свою увагу на вантажних перевезеннях автомобільного та залізничного транспорту.

Але, незважаючи на досить вражаючу кількість публікацій в сфері державного регулювання транспортної інфраструктури, актуальність дослідження не втрачає своєї затребуваності, оскільки динамічний розвиток нашої держави в сфері нормотворчої документації потребує постійного моніторингу та аналізу. Крім того, аналіз останніх джерел,

досліджень та публікацій показав, що поза увагою залишається саме питання забезпечення ефективності розвитку транспортної інфраструктури на основі державного регулювання.

**Мета дослідження.** Метою статті є дослідження стану державного регулювання транспортної інфраструктури та аналіз особливостей забезпечення її ефективності.

**Результати дослідження.** Відповідно до Закону України «Про транспорт» метою державного управління в області транспорту є своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та забезпечення потреб оборони держави, захист прав споживачів при транспортному обслуговуванні, безпечне функціонування транспорту, дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку транспортної системи тощо [1]. Крім зазначеного закону, відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури регулюються на різних рівнях державного управління великою кількістю нормотворчих документів, основні з яких подано на рис. 1.



Джерело: побудовано автором.

Рис. 1. Система нормотворчих та стратегічних документів, які регулюють відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури

У сфері реалізація державної політики щодо управління транспортною інфраструктурою України головну роль відіграє Міністерство інфраструктури України, основні пріоритети діяльності якого спрямовані на забезпечення відповідності національної транспортної інфраструктури європейському рівню, поступове зменшення ролі держави у роботі державних монополій; створення нормативно-правових умов акціонування бюджетоутворюючих компаній, децентралізація функцій Міністерства. Міністерству інфраструктури України підпорядковуються наступні служби та агентства [2]:

- Державна авіаційна служба України;
- Державна служба України з безпеки на транспорті;
- Державне агентство автомобільних доріг;
- Державне агентство інфраструктурних проєктів України;
- Державна служба України з морського та річкового транспорту.

Здійснення діяльності з управління транспортом на регіональному рівні також має важливе значення. Відсутність ефективної системи управління транспортною галуззю на регіональному рівні призводить до застою в її розвитку, що, своєю чергою, стримує зростання валового регіонального продукту, зменшує кількість і якість економічних зв'язків з іншими регіонами, і, як наслідок, знижуються показники соціальної сфери [7].

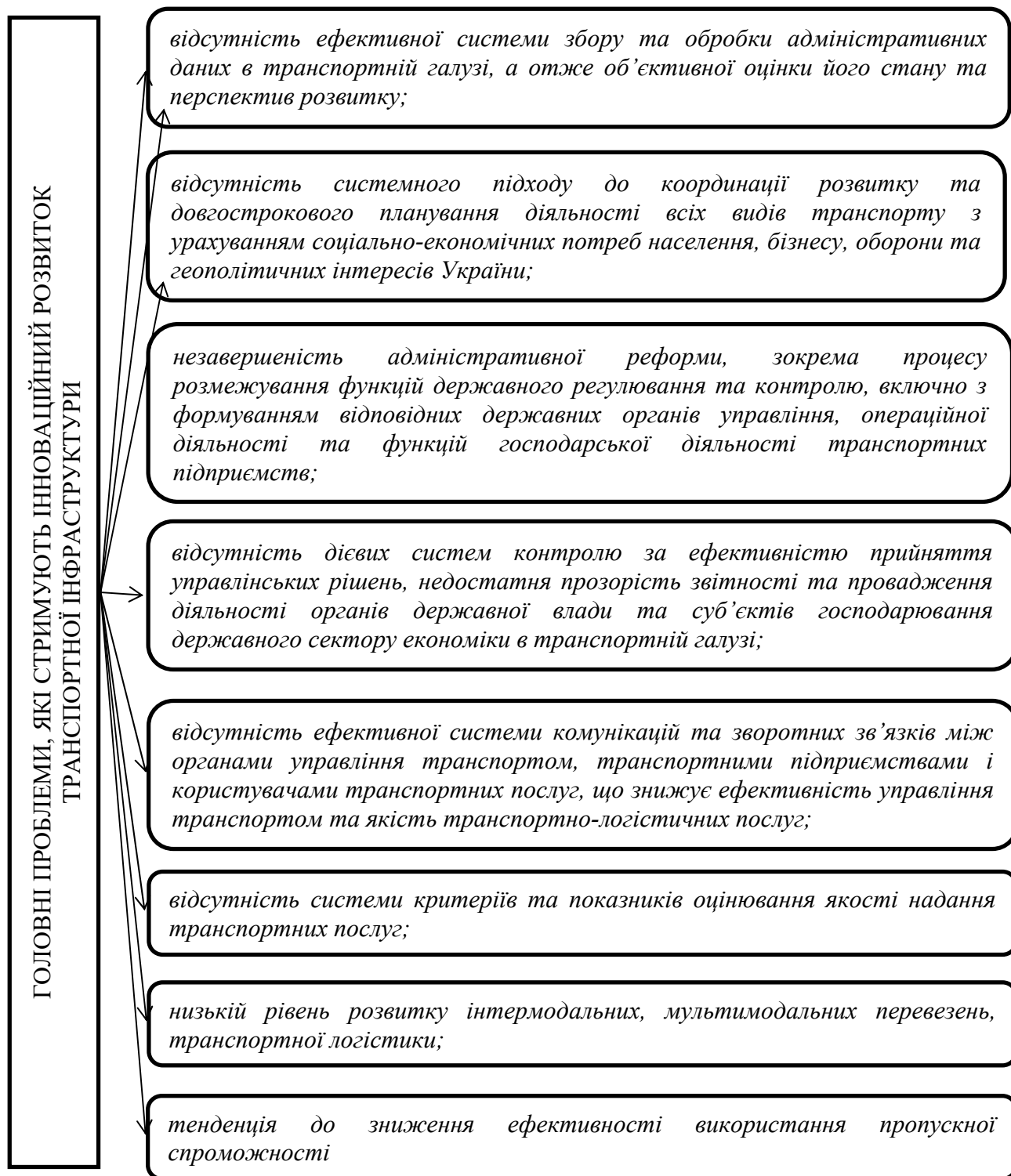
Управління транспортною системою на регіональному рівні залежить ефективність функціонування і безперебійність роботи виробництв та взаємодія інших галузей національної економіки. На наступному рівні управління транспортною галуззю задіяні органи транспортної адміністрації, неадміністративні господарсько-фінансові структури і координаційні органи. На регіональному і місцевому рівні виконуються такі функції, як контроль за ціноутворенням, питання застосування податкових пільг, покриття поточних збитків транспортних підприємств, що займаються соціально-значущими перевезеннями, розвиток регіональної транспортної інфраструктури [7].

Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року в значній мірі зачіпає різні аспекти участі держави в розвитку транспортної системи України. У числі найважливіших з них формування моделі інноваційного переходу на більш високий рівень в порівнянні з чисто інфраструктурною моделлю: орієнтування на запити клієнта, виконання вимог до якості на ринку транспортних послуг, диверсифікацію діяльності, що дозволяє в складних макроекономічних умовах отримувати більш значимий фінансовий результат. Реалізація масштабних інноваційних проєктів, зазначених в Національній транспортній стратегії України, надасть нового імпульсу розвитку не тільки галузі, а й економіці, соціальній сфері в масштабах країни, що передбачає необхідність участі держави.

Разом з тим, успішна реалізація зазначеної стратегії потребує невідкладного подолання головних проблем, які стримують інноваційний розвиток транспортної інфраструктури, сутнісний зміст яких систематизовано та подано на рис. 2.

З цією метою, регулятивні дії уряду мають бути спрямовані на своєчасну реалізацію програмних засад нормотворчих регуляторних актів на 2020 рік відповідно до національної транспортна стратегія України на період до 2030 року (рис. 3).

Крім того, у Національній транспортній стратегії України передбачено широкий спектр засобів забезпечення ефективності транспортної інфраструктури: ведення статистичної бази, моніторинг ситуації в галузі, формування транспортного балансу, проєктне управління розвитком інфраструктури, впровадження інтелектуальних транспортних систем і систем управління транспортними потоками [4]. У той же час, на сучасному етапі, на думку фахівців, застосування перерахованих інструментів обмежується відсутністю інститутів, здатних втілити програму в життя.



Джерело: складено на основі [5].

**Рис. 2. Головні проблеми, які стримують інноваційний розвиток транспортної інфраструктури України**

Формально державне регулювання транспортної інфраструктури в Україні здійснюється з використанням всього спектра розпорядчих та економічних методів регулювання. На практиці, розроблені і прийняті нормативно-правові документи суперечать цілям і завданням, сформульованим у транспортній стратегії, тарифна політика створює

додаткові економічні бар'єри, ліцензування не вирішує проблему безпеки на транспорті і не забезпечує підвищення якості транспортних послуг, податкова політика робить участь в проєктах розвитку транспортної інфраструктури непривабливим для приватних інвесторів.

Розвиток державно-приватного партнерства є, згідно Національної транспортної стратегії, пріоритетним завданням, проте надання податкових пільг інвесторам в інфраструктурні об'єкти до сих пір залишається на стадії обговорення.

Ліцензування є інструментом, що дозволяє збалансувати кількість операторів в різних секторах транспортного ринку і забезпечує допуск на ринок транспортних послуг тільки підготовлених перевізників. Але в українських реаліях має місце недостатня опрацьованість технічних нормативів, дотримання яких обумовлює прийняття рішення про видачу ліцензії. Це призводить до того, що показники безпеки транспортного процесу, в першу чергу дорожнього руху, не відповідають європейським стандартам. Частка транспорту в забрудненні довкілля досягає 26% (найбільша частка викидів парникових газів у категорії «Транспорт» припадає на автомобільний транспорт), що перевищує аналогічний показник розвинутих країн світу більш ніж в 1,5 рази [3].

Отже, до основних недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури України, на нашу думку, слід віднести:

- 1) відсутність єдиного органу державного регулювання у транспортній сфері, який одночасно має виконувати регулюючу, моніторингову та контролюючу функції;
- 2) існування дисбалансу у розвитку транспортної інфраструктури за категоріями транспорту;
- 3) відсутність надання податкових пільг інвесторам в інфраструктурні об'єкти;
- 4) відсутність механізму збалансованості кількості операторів в різних секторах транспортного ринку через процес ліцензування;
- 5) відсутність дієвого механізму формування цінової (тарифної) політики у транспортній сфері з урахуванням необхідності запобігання монополізації, водночас сприяючи конкуренції на суміжних ринках.

Усунення зазначених недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має бути побудовано на пошуку балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією у зазначеній сфері. Слід зазначити, що в умовах глобалізаційних змін та євроінтеграції така побудова має враховувати загальносвітові тенденції державного регулювання транспортної системи, які найбільш чітко простежуються у наступному [10].

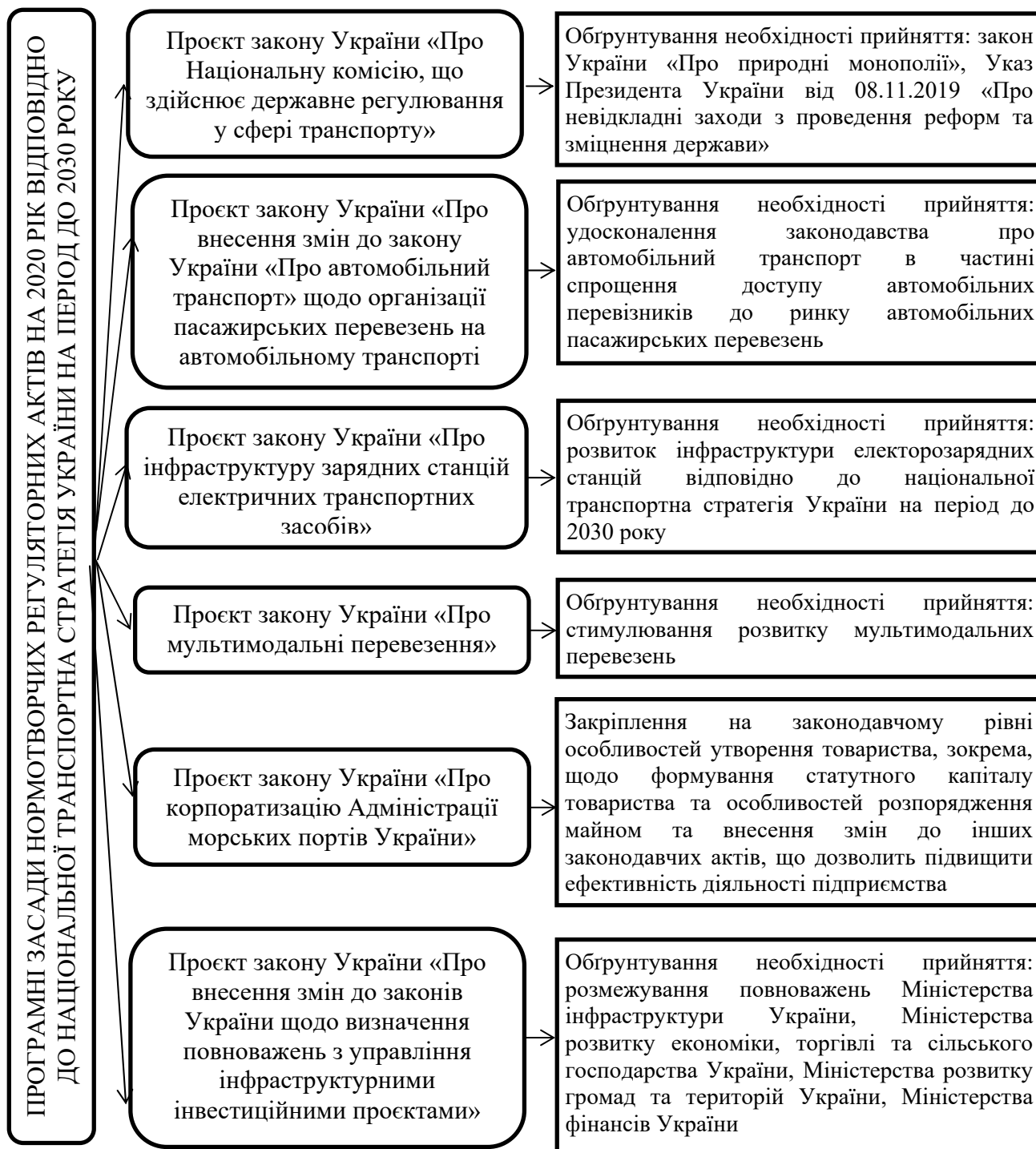
1. Децентралізація державного управління з передачею територій широкого кола повноважень у сфері регулювання розвитку транспортного сектора. При цьому неминуче постають проблеми створення регіональних адміністративних структур, рівневого розподілу сфер відповідальності, відпрацювання механізмів реалізації державної транспортної політики в регіонах тощо.

2. Державна підтримка і фінансування функціонування і розвитку транспортної системи, особливо при реалізації капіталомістких соціально-значущих проєктів.

3. Перехід від підтримки окремих транспортних галузей до комплексного планування розвитку транспорту.

4. Підтримка власних транспортних галузей і через них національного підприємництва в споріднених і підтримуючих галузях (наприклад: повітряний транспорт та літакобудування).

З метою роз'яснення питання щодо забезпечення ефективності розвитку транспортної інфраструктури на основі державного регулювання систематизуємо основні інструменти державного регулювання транспортної інфраструктури наступним чином:



Джерело: складено на основі [5, 6].

**Рис. 3. Програмні засади нормотворчих регуляторних актів на 2020 рік відповідно до національної транспортна стратегія України на період до 2030 року**

Організаційний інструментарій: серед організаційних інструментів слід виокремити ліцензування (визначення умов виходу підприємств на транспортні ринки) і встановлення обов'язкових норм з питань екологічної безпеки та безпеки руху.



Регуляторний інструментарій: прийняття нормативних актів з питань транспортної політики та комплекс заходів з управління державною власністю в транспортному секторі.

Соціальний інструментарій: залучення керівників великих транспортних підприємств до роботи в державних комітетах і комісіях з розробки державної транспортної політики.

Економічний інструментарій регулювання транспортного комплексу: надання податкових пільг, надання довгострокових низькопроцентних державних позик і державних гарантій по кредитах, пряме і приховане субсидування транспорту, контроль за ціноутворенням на транспорті.

Інноваційний інструментарій: стимулювання екологічних, соціальних (інклюзивних) та енергоефективних інновацій [11].

Ринковий інструментарій: створення інвестиційно-привабливого клімату розвитку транспортної галузі, антимонопольні дії.

Інформаційно-аналітичний інструментарій: формування і розвиток інформаційно-аналітичного супроводу всіх зазначених вище інструментів державного регулювання.

**Висновки та пропозиції.** Таким чином, функціонування і розвиток транспорту як найважливішого елемента соціально-економічної системи країни обумовлено не тільки ринковим інструментарієм, а й участю держави, яка є регулятором всіх ланок процесу перевезень вантажів і пасажирів, на регіональному, секторальному, державному та міжнародному рівнях, що відтворюється через створення інвестиційної привабливості та забезпечення конкурентоспроможності всієї транспортної галузі національної економіки, має прямий вплив на зростання національного багатства та поліпшення якості життя населення.

Враховуючи те, що рівень розвитку транспортної інфраструктури, співвідношення попиту і пропозиції на транспортні послуги, завантаженість транспортної інфраструктури, екологічна ситуація нерівноцінні в різних регіонах України, необхідним є застосування в регіонах диференційованих соціальних, екологічних та інших нормативів, пов'язаних з транспортною діяльністю. Усунення зазначених недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури має бути побудовано на пошуку балансу між дерегулюванням (децентралізацією) та надмірною централізацією у зазначеній сфері.

#### References

#### Література

1. Pro transport: Zakon Ukrainy № 232/94-VR z potочноiu redaktsiieiu vid 16.07.2019 [On Transport: Law of Ukraine No. 232/94-BP, as amended from 16.07.2019]. Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-vr> [in Ukrainian].
2. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html> [in Ukrainian].
3. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/ns.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ns.htm) [in Ukrainian].
4. Lohutova, T.H., Poltoratskyi, M.M. (2015). Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy [The current state of transport infrastructure in Ukraine]. Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti [Theoretical and practical aspects of economy and intellectual
1. Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР з поточною редакцією від 16.07.2019 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-vr>.
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html>.
3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/ns.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ns.htm).
4. Логутова Т. Г. Сучасний стан транспортної інфраструктури України / Т. Г. Логутова, М. М. Полторацький // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2015. – Вип. 2 (12). – С. 8–14.

- property], Vol. 2 (12), P. 8–14 [in Ukrainian].
5. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku [National Transport Strategy of Ukraine until 2030]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> [in Ukrainian].
6. Pro zatverdzhennia Planu pidhotovky proiektiv rehuliatornykh aktiv u Ministerstvi infrastruktury Ukrainy na 2020 rik [On approval of the Plan of preparation of draft regulatory acts in the Ministry of Infrastructure of Ukraine for 2020: Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine No. 868]. Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/documents/1598.html> [in Ukrainian].
7. Rudchenko, O.Yu., Polishchuk, O.M. (2017). Mekhanizm derzhavnoho rehuliuвання rozvytku transportnoi infrastruktury mehapolisu [The mechanism of state regulation of metropolitan transport infrastructure development]. *Universytetski naukovi zapysky* [University scientific notes], No. 61, P. 93–100 [in Ukrainian].
8. Ovchynnikova, V.O. (2017). Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rozvytku zaliznychnoho transportu v Ukraini [Peculiarities of State Regulation of Railway Transport Development in Ukraine]. *Ekonomika i suspilstvo* [Economy and Society], No. 12, P. 129–135 [in Ukrainian].
9. Stepanov, V.Yu. (2016). Derzhavne rehuliuвання transportnoiu sferoiu [State regulation of the transport sphere]. *Bulletin of the National University of Civil Protection of Ukraine. Series: Public Administration*, Vol. 1, P. 97–103 [in Ukrainian].
10. Mnykh, O.B., Hrechyn, B.D. (2012). Rozvytok transportnoi polityky v Ukraini zghidno z vymohamy YeS na prykladi vantazhnykh perevezen zaliznychnoho i avtomobilnoho transportu [Development of transport policy in Ukraine in line with EU requirements on the example of freight transportation of rail and road transport]. *Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic": Logistics*, No. 749, P. 434–440 [in Ukrainian].
11. Holubka, S.M., Ovchar, P.A. (2018). Mekhanizmy rehuliuвання avtotransportom u systemi natsionalnoho hospodarstva [Mechanisms of regulation of motor transport in the system of national economy]. *Ekonomichna nauka* [Economic Science], No. 9, P. 4–10 [in Ukrainian].
5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
6. Про затвердження Плану підготовки проєктів регуляторних актів у Міністерстві інфраструктури України на 2020 рік: Наказ Міністерства інфраструктури України № 868 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/1598.html>.
7. Рудченко О. Ю. Механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісу / О. Ю. Рудченко, О. М. Поліщук // Університетські наукові записки. – 2017. – № 61. – С. 93–100.
8. Овчиннікова В. О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні / В. О. Овчиннікова // Економіка і суспільство. – 2017. – № 12. – С. 129–135.
9. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою / В. Ю. Степанов // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління. – 2016. – Вип. 1. – С. 97–103.
10. Мних О. Б. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту / О. Б. Мних, Б. Д. Гречин // Вісник Національного університету "Львівська політехніка": Логістика. – 2012. – № 749. – С. 434–440.
11. Голубка С. М. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства / С. М. Голубка, П. А. Овчар // Економічна наука. – 2018. – № 9. – С. 4–10.