

Lapin, Ye. V. "Ekonomichniy potentsial pidpriemstv promyslovosti: formuvannya, otsinka, upravlinnia" [Economic Potential of Industrial Enterprises: Formation, Evaluation, Management]: *dys. ... d-ra ekon. nauk*: 08.07.01, 2006.

Lapko, O. O., and Aleksandrova, V. P. "Naukovo-tekhichniy potentsial ta yoho rozvytok" [Scientific and Technical Potential and its Development]. In *Ekonomika Ukrainy: stratehiia i polityka dovrostokovoho rozvytku*, 373-390. Kyiv: Feniks, 2003.

Salyha, S. Ya. et al. *Udoskonalennia metodiv otsinky efektyvnosti diialnosti pidpriemstva* [Improvement of Methods of Evaluation of Efficiency of Enterprise Activity]. Zaporizhzhia: ZIDMU, 2007.

Savchenko, M. V. "Upravlinnia ekonomichnym potentsialom promyslovykh pidpriemstv" [Management of Economic Potential of Industrial Enterprises]: *dys. ... kand. ekon. nauk* : 08.06.01, 2004.

Shishkov, G. N. "Effektivnost deyatelnosti predpriyatiya" [The Effectiveness of the Enterprise]. http://www/anp.ru/books/m5/3_3.htm

Svintsova, A. P. "Promyshlennyy potentsial: ponyatiye, kriterii, struktura" [Industrial Potential: Concept, Criteria, Structure]. *Ekonomicheskyy vestnik UGNTU*. 2001. <http://ogbus.ru/files/ogbus/authors/Rodionova/Svintsova.pdf>

УДК 332.65
JEL: R41

ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

©2019 ЛУК'ЯНОВ В. І.

УДК 332.65
JEL: R41

Лук'янов В. І. Дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України

Зазначено, що транспорт є одним із базових видів діяльності національної економіки країни. За рахунок транспорту створюються умови для успішного збалансованого та пропорційного розвитку економіки регіонів. Але сьогодні рівень транспортної системи та транспортного забезпечення як фактора функціонування господарств регіонів та системи їх транспортно-економічних зв'язків знаходиться не в найкращому стані та потребує змін як в організації управління у сфері транспортної діяльності, так і в оновленні основних засобів. Проведено аналіз питомої ваги регіонів України щодо обсягів транспортних послуг. Визначено, що протягом 2014–2018 рр. серед регіонів України найбільшу питому вагу в обсягах транспортних послуг займали м. Київ (у середньому 122,2%, спостерігається чітка тенденція до збільшення показника: з 21,9% у 2014 р. до 23,0% у 2018 р.) та Одеська область (у середньому 12,7%, відмічено зростання показника: зі 11,0% у 2014 р. до 13,2% у 2018 р.). Найменшу питому вагу в обсягах транспортних послуг серед регіонів України займали Чернівецька (у середньому 0,76%) та Житомирська області (у середньому 1,2%). Відзначено, що транспортна система є найважливішою складовою інтеграції світової економіки. Беручи до уваги дуже вдале географічне положення України та її потенційні можливості, постає необхідність у вдосконаленні інфраструктури, реалізації існуючих транспортних стратегій і впровадженні нових, а також у підвищенні конкурентоспроможності на міжнародних ринках. У результаті дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України зроблено висновок, що значну увагу необхідно приділити впровадженню ділових стимулів НТП, заходам з підвищення конкурентоспроможності й одночасному зниженню собівартості запропонованих послуг.

Ключові слова: дослідження, умови розвитку, регіон, транспортна галузь, управління, стратегія.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-160-165>

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 12.

Лук'янов Віктор Іванович – кандидат економічних наук, директор Житлово-комунального коледжу Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова (вул. Шевченка, 233а, Харків, 61033, Україна)

E-mail: jkt45@ukr.net

УДК 332.65
JEL: R41

UDC 332.65
JEL: R41

Лукьянов В. И. Исследование условий развития транспортной отрасли в регионах Украины

Отмечено, что транспорт является одним из базовых видов деятельности национальной экономики страны. За счет транспорта создаются условия для успешного сбалансированного и пропорционального развития экономики регионов. Но сегодня уровень транспортной системы и транспортного обеспечения как фактора функционирования хозяйств регионов и системы их транспортно-экономических связей находится не в лучшем состоянии и требует изменений как в организации управления в сфере транспортной деятельности, так и в обновлении основных средств. Проведен анализ удельного веса регионов Украины по объемам транспортных услуг. Определено, что в течение 2014–2018 гг. среди регионов Украины наибольший удельный вес в объемах транспортных услуг занимали г. Киев (в среднем 122,2%, наблюдается четкая тенденция к увеличению показателя: с 21,9% в 2014 г. до 23,0% в 2018 г.) и Одесская область (в среднем 12,7%, отмечен рост показателя: с 11,0% в 2014 г. до 13,2% в 2018 г.). Наименьший удельный вес в объемах транспортных услуг среди регионов Украины занимали Черновицкая (в среднем 0,76%) и Житомирская области (в среднем 1,2%). Отмечено, что транспортная система является важнейшей составляющей интеграции мировой экономики. Принимая

Lukyanov V. I. Researching the Conditions of Development of the Transport Industry in the Regions of Ukraine

It is noted that transport is one of the basic types of activities of the national economy of the country. Transport creates conditions for the successful balanced and proportional development of the regional economy. But today the level of transport system and transport provision as a factor in the functioning of regional economies and the system of their transport-economic relations are not in their best condition and require changes in the organization of management both in the sphere of transport activities, and in renewal of fixed assets. An analysis of the proportion of Ukraine's regions in terms of transport services has been carried out. It is defined that during 2014-2018 among the regions of Ukraine, the largest proportion in the volume of transport services was occupied by the city of Kyiv (on average 122,2%, there is a clear upward trend: from 21,9% in 2014 to 23,0% in 2018) and Odesa region (on average 12,7%, the indicator increased: 11,0% in 2014 to 13,2% in 2018). The smallest proportions in the volumes of transport services among the regions of Ukraine were occupied by Chernivtsi region (on average 0,76%) and Zhytomyr region (on average 1,2%). It is noted that the transport system is an essential component of the integration of global economy. Taking account

во внимание очень удачное географическое положение Украины и её потенциальные возможности, возникает необходимость в совершенствовании инфраструктуры, реализации существующих транспортных стратегий и внедрении новых, а также в повышении конкурентоспособности на международных рынках. В результате исследования условий развития транспортной отрасли в регионах Украины сделан вывод, что значительное внимание необходимо уделить внедрению деловых стимулов НТП, мер по повышению конкурентоспособности и одновременному снижению себестоимости предоставляемых услуг.

Ключевые слова: исследование, условия развития, регион, транспортная отрасль, управление, стратегия.

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Библ.:** 12.

Лукьянов Виктор Иванович – кандидат экономических наук, директор Жилищно-коммунального колледжа Харьковского национального университета городского хозяйства имени А. Н. Бекетова (ул. Шевченко, 233а, Харьков, 61033, Украина)

E-mail: jkt45@ukr.net

of Ukraine's very good geographical location and potentials, there is a need to improve infrastructure, implement existing transport strategies and introduce new ones, as well as enhance competitiveness in international markets. As a result of the research of the conditions of development of the transport industry in the regions of Ukraine, it was concluded that significant attention should be paid to the introduction of business stimuli of NTP, measures to improve competitiveness and at the same time reduce the self-cost of the provided services.

Keywords: research, development conditions, region, transport industry, management, strategy.

Fig.: 2. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 12.

Lukyanov Viktor I. – PhD (Economics), Director of the Housing and Communal College of O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (233a Shevchenko Str., Kharkiv, 61033, Ukraine)

E-mail: jkt45@ukr.net

Транспорт є одним із базових видів діяльності національної економіки країни. Завдяки транспорту створюються умови для успішного збалансованого та пропорційного розвитку економіки регіонів. Але сьогодні рівень транспортної системи та транспортного забезпечення, як фактора функціонування господарств регіонів та системи їх транспортно-економічних зв'язків, знаходиться не в найкращому стані та потребує змін як у плані організації управління у сфері транспортної діяльності, так і стосовно оновлення основних засобів.

На теперішній час функціонування на ринку транспортної сфери України має низку викликів та зауважень, і тільки їх вирішення забезпечить можливість досягнення нових горизонтів для зростання, створення додаткових і нових робочих місць і загального розвитку економіки держави та її регіонів.

Питанням розвитку транспортної сфери на рівні країни та її регіонів присвячено багато праць провідних учених і практиків. Серед них: М. Габрель [1], Р. Гудима [2], Д. Бурко [3], І. Мандрик [4], В. Павлов [5], Д. Прейгер [6], Є. Сич [7], І. Хорошилова [8] та ін. Але деякі питання щодо формування умов ефективного розвитку транспортної галузі в регіонах України залишаються недостатньо вивченими та потребують подальших досліджень.

Метою статті є дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України.

На сьогодні транспортна галузь України та її регіонів задовольняє лише основні потреби населення та підприємств у перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не задовольняє вимогам інтеграції національної транспортної сфери в трансєвропейську транспортну мережу.

Однією з причин критичного рівня розвитку галузі транспорту є системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури і транспорту та технічна відсталість, що загрожує соціально-економічному розвитку регіонів і національній безпеці країни.

Для вирішення означених проблем необхідне збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектора економіки, вдосконалення дієвих механізмів державно-приватного партнерства в галузі транспорту, посилення взаємодії державного та приватного секторів транспортної сфери, органів державної влади та органів місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ у галузі.

Підґрунтям для цих процесів є Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [9]. На перспективу таким документом вважається Національна транспортна стратегія України, яка враховує певні напрями розвитку на період до 2030 року [10], укладена Угода про асоціацію України з ЄС та всебічна гармонізація стандартів та політики з правовими актами, чинними в ЄС. Оновлена Національна транспортна стратегія враховує сильні та слабкі сторони даної галузі, можливості та загрози функціонування транспорту на макrorівні. Сильні сторони дають переваги, що забезпечують подальший розвиток галузі транспорту. Можливості виокремлюють перспективи розвитку, які Україна може використати для істотного поліпшення роботи галузі.

Відповідно до Національної транспортної стратегії виокремлюються основні вектори поліпшення якості існуючих транспортних послуг, прогнозується наближення їх рівня та вдосконалення інфраструктури до існуючих європейських стандартів, що передбачає реагування на необхідність вдосконалення системи управління, подальше проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень органів виконавчої влади. Також постає необхідність: подальшого підвищення рівня безпеки та зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище завдяки впровадженню певних заходів, інструментарію та контролю в межах антикорупційної політики, здійсненню ефективного корпоративного управління та соціальної відповідальності в державному секторі економіки.

Надомість прийнята транспортна стратегія розвитку України до 2030 р. має на меті позитивні моменти, щоб забезпечити всебічне спрощення процедурних моментів стосовно відкриття бізнесу та ведення господарської діяльності через поширення існуючої практики електронного врядування. Також до 2030 р. планується не тільки зменшити ступінь зносу основних засобів до 40%, але й забезпечити їх оновлення на рівні 50% у таких видах економічної діяльності, як транспортні послуги, забезпечення складського господарства, поштові послуги та кур'єрська діяльність. Цілі стратегії, що стосуються транспортної галузі: заохочувати подальший розвиток підприємств різних розмірів (мікро-, малих і середніх); сформувати ефективну організаційну інфраструктуру для підтримки підприємництва; збільшувати кількість зайнятих співробітників на підприємствах, особливо у фізичних осіб – суб'єктів малого підприємництва; а також розвивати якісну, всебічно надійну, збалансовану та життєстійку транспортну інфраструктуру [10].

Відповідно до чинного законодавства України [10], необхідним є:

- ✦ підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі та подальше збільшення її ефективності;
- ✦ вдосконалення інструментарію для більш дієвого функціонування правового механізму партнерства між державним і приватним секторами;
- ✦ покращення взаємодії між державним і приватним сектором, а також знищення бар'єрів між органами місцевого самоврядування та органами державної влади;
- ✦ впровадження та проведення контролю за здійсненням необхідних реформ;
- ✦ продовження подальшого запровадження децентралізації, відповідним чином збалансованих і скоординованих ініціатив державної політики.

Зазначені напрями зможуть забезпечити міцний фундамент сталого розвитку транспортної складової національного розвитку та створити необхідні умови для вільного та конкурентного ринку в межах транспортної галузі.

Проведемо аналіз питомої ваги регіонів України щодо обсягів транспортних послуг (табл. 1).

Дані табл. 1 доводять, що протягом 2014–2018 рр. серед регіонів України найбільшу питому вагу в обсягах транспортних послуг займали м. Київ (у середньому 122,2%, спостерігається чітка тенденція до збільшення показника: з 21,9% у 2014 р. до 23,0% у 2018 р.), Одеська область (у середньому 12,7%, відмічено зростання показника: з 11,0% у 2014 р. до 13,2% у 2018 р.). Найменшу питому вагу в обсягах транспортних послуг серед регіонів України займали Чернівецька (у середньому 0,76%) та Житомирська області (у середньому 1,2%).

Транспортні потоки є однією з головних складових економіки України, вони займають значний відсоток у структурі ВВП. Щоправда, за останній період цей внесок знижується (2012 р. – 7%, 2015 р. – 6,7%, 2017 р. – 6,4%).

У 2018 р. висвітлена кількість суб'єктів господарювання в галузі транспорту складала 119 000 (6% від загальної кількості), з яких підприємства – 15,1 тис. (12,7%), фізичні особи – підприємці – 103,9 тис. (87,3%). При аналізі даних, запропонованих Держслужбою статистики України, помітно, що кількість перевезених пасажирів, зокрема в секторі, який нас цікавить, а саме: автомобільному транспорту, за останні 5 роки потроху знижується (рис. 1).

Одночасно спостерігається, що обсяг перевезених вантажів, відповідно автомобільним транспортом, за останні 4 роки помітно зростає на відміну від багатьох інших (рис. 2). За оприлюдненими даними Міністерства інфраструктури України виокремлено, що у структурі АТП транспортної галузі переважають малі підприємства – 14007 (92,5%), потім йдуть середні – 1109 (7,3%) та 32 (0,2%) є великими підприємствами [11].

За 2018 р. автомобільним транспортом (автобусами) у міжміському сполученні перевезено 148 000 тис. пасажирів із 225 000 тис. загальної чисельності та 621 000 тис. пасажирів із 990 000 тис. – у приміському сполученні. Загальний пасажирооборот, здійснений автомобільним транспортом (автобусами), становив 49 000 млн пас/км, що приблизно дорівнює 38% від усіх видів запропонованого транспорту.

В Україні сучасна транспортна система на теперішній час налічує в секторі автомобільної складової більше 9200 тис. транспортних засобів, у тому числі: 6900 тис. легкових автомобілів, 250 000 автобусів, 1300 тис. автомобілів вантажних [11].

У цілому, розглянувши оприлюднені дані, можна зробити висновок, що в сегменті ринку комерційних перевезень на сьогодні підприємницьку діяльність здійснюють понад 56 200 перевізників, які для своєї діяльності залучають понад 154 000 транспортних засобів.

Виокремимо деякі цікаві моменти стосовно України на теперішній час, а саме: нараховується близько 16 000 суб'єктів господарювання, які отримали ліцензію та мають право здійснювати міжнародні перевезення пасажирів. Логістична мережа України єднає її з 23 країнами світу та налічує понад 1 тис. регулярних маршрутів автобусами, які якісно обслуговують близько 0,27 тис. автомобільних перевізників [11].

Основні засоби автопарку, відповідно до зазначених даних Міністерства інфраструктури України, а саме: автобуси, призначені для здійснення міжнародних перевезень, мають термін дії понад десять років (приблизно 80%), що негативно відбивається на комфортності послуг. Дана проблема існує за відсутності

Питома вага регіонів України у обсягах транспортних послуг, %

Адміністративно-територіальні одиниці	Рік				
	2014	2015	2016	2017	2018
Вінницька	1,8	2,0	2,1	2,0	1,9
Волинська	1,5	1,6	1,5	1,6	1,5
Дніпропетровська	7,5	7,4	7,6	7,3	7,5
Донецька	11,8	8,8	8,6	8,4	8,5
Житомирська	1,3	1,2	1,3	1,2	1,0
Закарпатська	1,6	1,7	1,7	1,7	1,5
Запорізька	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0
Івано-Франківська	1,8	1,9	1,8	1,7	1,6
Київська	6,2	7,5	6,5	6,8	7,0
Кіровоградська	2,1	2,3	2,2	2,0	2,0
Луганська	2,0	0,7	0,8	0,7	0,7
Львівська	5,1	5,7	6,4	6,0	6,3
Миколаївська	2,8	3,5	3,1	3,2	3,1
Одеська	11,0	12,8	13,4	13,1	13,2
Полтавська	3,3	3,6	3,2	3,0	3,0
Рівненська	1,5	1,3	1,2	1,5	1,3
Сумська	1,5	1,2	1,0	1,0	1,1
Тернопільська	1,5	1,2	1,2	1,5	1,4
Харківська	5,8	6,2	5,9	6,0	6,4
Херсонська	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2
Хмельницька	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3
Черкаська	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7
Чернівецька	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8
Чернігівська	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0
м. Київ	21,9	21,2	22,5	22,5	23,0
Україна	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Джерело: складено за даними [11].

Примітка: без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення ООС.

вітчизняного виробника автотранспорту даної категорії, а також високої ставки ввізного мита, що значно перешкоджає ввезенню нових одиниць техніки.

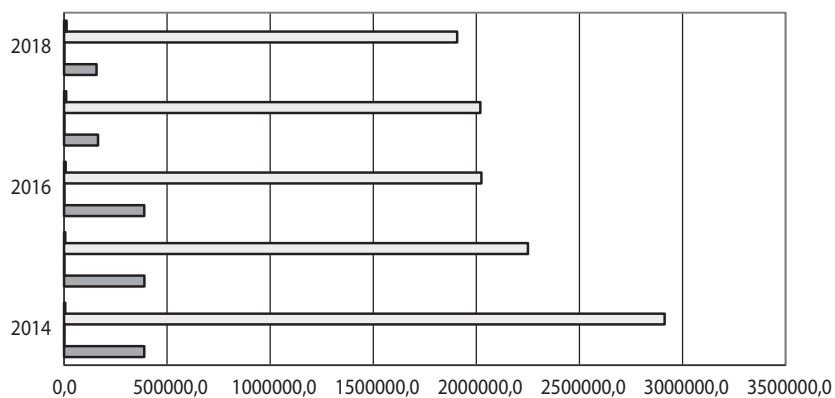
Упродовж 2016–2018 рр. у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності працювали в середньому близько 990 000 осіб, що приблизно складає 6% від загальної чисельності усього зайнятого населення країни [11].

Транспортна система є найважливішою складовою інтеграції світової економіки. Приймаючи до уваги дуже вдале географічне положення України та її потенційні можливості, необхідно вдосконалювати інфраструктуру, реалізувати існуючі транспортні стратегії та впровадження нових, а також підвищувати конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Однією з головних рис привабли-

вості для виробників і закордонних інвесторів національного ринку є транзитне положення країни.

Проаналізувавши дані Міністерства інфраструктури України та Державної служби статистики України за останні роки, можна зробити висновок, що у транспортному сегменті постійно зростає конкуренція. На це впливає багато факторів, але найвагомішим із них є збільшення кількості АТП (автотранспортних підприємств).

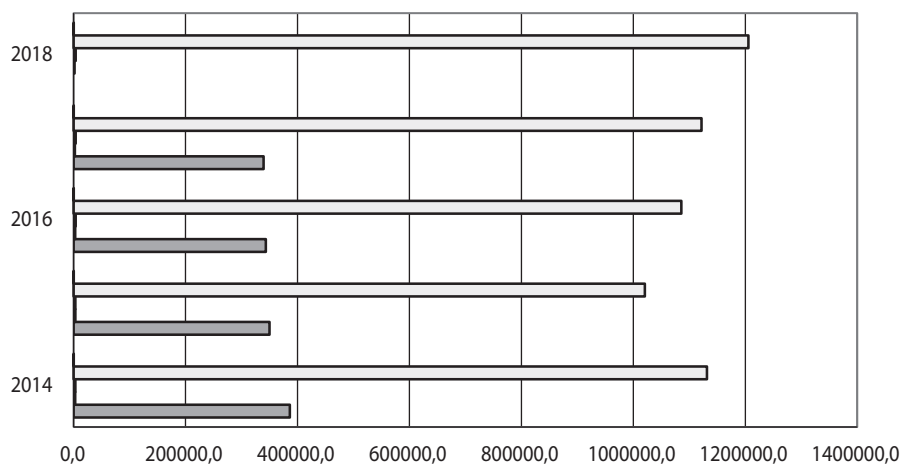
У даній галузі для підприємств малого бізнесу, які постійно працюють у даному сегменті, виникає безліч проблем, які чинять безпосередній вплив на їх функціонування. Щоб раціональніше функціонувати та підвищувати ефективність своєї діяльності, організація, перш за все, повинна бути конкурентоспроможною. Аби цього досягти, АТП малого бізнесу треба правильно визначити ринкову стратегію, провести аналіз ринку та аналіз ефективності діяльності на



	2014	2015	2016	2017	2018
■ Авіаційний	6473,3	6302,7	8277,9	10555,6	12529,0
□ Автомобільний (автобуси)	2913318,1	2250345,3	2024892,9	2019324,9	1906852,1
□ Річковий	565,1	550,8	448,5	562,9	596,2
■ Морський	29,4	25,5	30,3	28,6	71,9
■ Залізничний	389305,5	389794,1	389057,6	164941,6	157962,4

Рис. 1. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту, тис. пас.

Джерело: складено за даними [11].



	2014	2015	2016	2017	2018
■ Авіаційний	78,6	69,1	74,3	82,8	99,1
□ Автомобільний (автобуси)	1131312,7	1020604,0	1085663,4	1121673,6	1205530,8
□ Річковий	3144,8	3155,5	3641,8	3640,2	3698,0
■ Морський	2805,3	3291,6	3032,5	2253,1	1892,0
■ Залізничний	386276,5	349994,8	343433,5	339550,5	

Рис. 2. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. т

Джерело: складено за даними [11].

даному ринку, раціонально та бережливо використовувати наявні ресурси та запаси, а також шукати нові, більш вигідні, для здобуття кращих фінансово-економічних результатів [12].

Для покращення управління ефективністю діяльності малих АТП у регіонах пропонується залучити один із основних економічних методів управління – ціноутворення. Оскільки в умовах зростаючої жорсткої конкуренції та формування непростих ринкових взаємовідносин значною мірою зростає роль цін, постає необхідність визначення ефективності витрат і підвищення результатів господарської діяльності.

П перевезення пасажирів автодорогами в регіонах України на сьогодні залишається переважно в межах діяльності приватного бізнесу, а держава лише регулює цю сферу покращення нашого життя через відповідні законодавчі акти та створення наглядових структур, які працюють не завжди ефективно та підкреслюють розбіжності функціонування в єдиному правовому полі. Більше того, значна кількість організацій в даному секторі є посередниками, які лише надають необхідну інформацію, тому вони не несуть відповідальності та нехтують якістю послуг.

ВИСНОВКИ

Таким чином, у результаті дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України зроблено висновок, що значну увагу необхідно приділити впровадженню ділових стимулів НТП, заходам з підвищення конкурентоспроможності й одночасного зниження собівартості запропонованих послуг. Водночас не треба забувати, що ціноутворення, як один із методів управління будь-яким об'єктом, значною мірою залежить від впливу податкової системи. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Габрель М. Транспортна інфраструктура міст. Класифікація та проблеми дослідження. *Формування ринкової економіки в Україні. 2007. Спецвип. 16: Проблеми економічної кібернетики. С. 47–52.*

2. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці, 2009. С. 238–239.

3. Бурко Д. Л. Закономірності формування транспортних потоків у містах (на прикладі м. Харкова) : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Харків, 2015. 20 с.

4. Мандрик І. П., Маковецька Л. О. Перспективні напрямки розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. 2009. № 4. С. 201–207.*

5. Павлов В. І., Бортник С. М. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси : монографія. Луцьк : Надстир'я, 2005. 256 с.

6. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / за заг. ред. Я. А. Жаліла. Київ : НІСД, 2012. 112 с.

7. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку : монографія. Київ : Логос, 2006. 264 с.

8. Хорошилова І. О. Розвиток транспортної системи в контексті інфраструктурного забезпечення регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Северодонецьк, 2015. 20 с.

9. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. URL: <http://mtu.gov.ua>

10. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>

11. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

12. Стадник В., Петрицька О. Складові і чинники формування потенціалу розвитку малого підприємництва. *Актуальні проблеми економіки. 2006. № 12. С. 124–128.*

REFERENCES

Burko, D. L. "Zakonomirnosti formuvannia transportnykh potokiv u mistakh (na prykladi m. Kharkova)" [Patterns of Formation of Traffic Flows in Cities (for Example, Kharkiv)]: *avto-ref. dys. ... kand. tekhn. nauk : 05.22.01, 2015.*

Habrel, M. "Transportna infrastruktura mist" [Transport Infrastructure of Cities]. *Klasyfikatsiia ta problemy doslidzhenia. Formuvannia rynkovoї ekonomiky v Ukraini. Special issue 16: Problemy ekonomichnoi kibernetiky (2007): 47-52.*

Hudyma, R. R. "Problemni aspekty rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy" [Problematic Aspects of Development of Transport Infrastructure of Ukraine]. In *Problemy i perspektyvy rozvytku natsionalnoi ekonomiky v umovakh yevrointehratsii ta svitovoi finansovo-ekonomichnoi kryzy*, 238-239. Chernivtsi, 2009.

"Kontseptsiiia rozvytku transportno-dorozhnyoho kompleksu Ukrainy na serednyostrokovyi period ta do 2020 roku" [The Concept of Development of the Transport and Road Complex of Ukraine for the Medium Term and up to 2020]. <http://mtu.gov.ua>

Khoroshylova, I. O. "Rozvytok transportnoi systemy v konteksti infrastrukturnoho zabezpechennia rehionu" [Development of the Transport System in the Context of the Infrastructure Provision of the Region]. *avto-ref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.05, 2015.*

[Legal Act of Ukraine] (2018). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>

Mandryk, I. P., and Makovetska, L. O. "Perspektyvnyi napriamy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy v konteksti protsesiv yevropeiskoi intehratsii" [Perspective Directions of Development of the Transport System of Ukraine in the Context of the Processes of European Integration]. *Naukovyi visnyk Volynskoho natsionalnoho universytetu im. Lesi Ukrainky*, no. 4 (2009): 201-207.

Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Pavlov, V. I., and Bortnik, S. M. *Transportno-lohistychnyi kompleks rehionu: intehratsiini protsesy* [Transport and Logistics Complex of the Region: Integration Processes]. Lutsk: Nadstyyria, 2005.

Preiher, D. K., Sobkevych, O. V., and Yemelianova, O. Yu. *Stratehichni napriamy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy u pislakryzovyi period : analit. dop.* [Strategic Directions of Development of the Ukrainian Transport Industry in the Post-crisis Period: An Analytical Report]. Kyiv: NISD, 2012.

Stadnyk, V., and Petrytska, O. "Skladovi i chynnyky formuvannia potentsialu rozvytku maloho pidpriemnytstva" [Components and Factors of Formation of Small Business Development Potential]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 12 (2006): 124-128.

Sych, Ye. M., and Ilchuk, V. P. *Innovatsiino-investytsiini kompleksy transportnoi haluzi: metodolohiia formuvannia ta rozvytku* [Innovation and Investment Complexes of the Transport Industry: Methodology of Formation and Development]. Kyiv: Lohos, 2006.