

## ПОДАТКОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

©2022 ПОНОМАРЬОВА Т. В., САЙКО О. С.

УДК 332.154  
JEL: H23; Q56; R41; R42

### Пономарьова Т. В., Сайко О. С. Податкове регулювання розвитку мультимодальних перевезень

Мультимодальні перевезення є важливою складовою транспортної системи. Розвиток мультимодальних перевезень потребує координації роботи різних видів транспорту та їх інтеграції в єдину організаційну систему, що функціонує на основі формування логістичних центрів. У статті розглянуто проблему формування екосистеми мультимодальних перевезень в Україні, розкрито особливості її оподаткування та взаємодії в умовах цифрової економіки. Також проаналізовано наявне нормативно-правове забезпечення логістичної діяльності в Україні. На теперішній час мультимодальні перевезення мають велике значення для економіки України. Це один із важливих інноваційних напрямків у розвитку транспортної системи на національному та міжнародному рівні. Попри те, що цей напрямок активно розвивається, на сьогоднішній день відсутнє чітке правове та договірне забезпечення даного інституту. У статті проаналізовано роль податкового регулювання мультимодальних перевезень і ризики впливу екологічного навантаження на навколишнє середовище. Зазначено, що в Україні внесення змін до законодавства у сфері регулювання мультимодальних перевезень надзвичайно важливе, як і необхідність прийняття окремого закону, який дозволив би розвинути сучасні способи доставки вантажів, підвищити якість обслуговування споживачів транспортних послуг, а також зменшити витрати на перевезення. Серед основних причин, що стримують розвиток змішаних перевезень, зазначено такі: недосконалість нормативно-правового врегулювання питань мультимодальних перевезень і диспропорція між рівнями розвитку потужності портів із переробки вантажів та залізничної інфраструктури. Перспективою подальших досліджень є розроблення теоретико-методичного підходу до вибору стратегій та інструментів розвитку транспортної інфраструктури та податкового регулювання мультимодальних перевезень.

**Ключові слова:** оподаткування, регулювання, мультимодальні перевезення, податкова пільга, еко-системний підхід.

**Табл.:** 3. **Бібл.:** 19.

**Пономарьова Тетяна Володимирівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри статистики, обліку та аудиту, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

**E-mail:** [tvponomareva@karazin.ua](mailto:tvponomareva@karazin.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8872-9888>

**Сайко Олена Сергіївна** – студентка, економічний факультет, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

**E-mail:** [olenasajko28@gmail.com](mailto:olenasajko28@gmail.com)

UDC 332.154  
JEL: H23; Q56; R41; R42

### Ponomarova T. V., Sayko O. S. Tax Regulation of Multimodal Transportation Development

Multimodal transportation is an important component of the transport system. The development of multimodal transportation requires coordination of various modes of transport and their integration into a single organizational system that operates on the basis of the formation of logistics centers. The article considers the problem of forming an ecosystem of multimodal transportation in Ukraine, reveals the peculiarities of its taxation and interaction in the digital economy. The existing regulatory and legal support of logistic activities in Ukraine is also analyzed. At present, multimodal transportation is of great importance for the economy of Ukraine. This is one of the important innovative directions in the development of the transport system at both the national and the international levels. Despite the fact that this direction is actively developing, today there is no clear legal and contractual support for this institution. The article analyzes the role of tax regulation of multimodal transportation along with the risks of environmental burden. It is noted that in Ukraine, amendments to the legislation in the field of regulation of multimodal transportation are extremely important, as well as the need to adopt a separate law that would allow to develop modern methods of cargo delivery, improve the quality of service for consumers of transport services, and reduce transportation costs. Among the main reasons that hinder the development of mixed transportation are the following: imperfection of the regulatory and legal settlement of multimodal transportation issues and the disparity between the levels of development of the capacity of ports for processing goods and railway infrastructure. The prospect of further research is the development of a theoretical and methodological approach to the choice of strategies and instruments for the development of transport infrastructure and tax regulation of multimodal transportation.

**Keywords:** taxation, regulation, multimodal transportation, tax benefit, eco-systematic approach.

**Tabl.:** 3. **Bibl.:** 19.

**Ponomarova Tetiana V.** – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Statistics, Accounting and Auditing, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

**E-mail:** [tvponomareva@karazin.ua](mailto:tvponomareva@karazin.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-8872-9888>

**Sayko Olena S.** – Student, Faculty of Economics, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

**E-mail:** [olenasajko28@gmail.com](mailto:olenasajko28@gmail.com)

**Н**а сьогоднішній день актуальним постає питання посилення уваги до екологічних проблем, що сприяє актуалізації пошуку питань, спрямованих на зменшення шкідливості впливу на

навколишнє середовище. Принципи екосистеми логістики вимагають комплексного підходу до вирішення соціальних, економічних та екологічних проблем національної економіки. Це має прояв у здійсненні

концепції сталого розвитку країни та визначенні пріоритетів логістичних рішень, що спрямовані на зменшення шкідливості викидів і використання більш екологічно чистого виду транспорту для переміщення товарів як у межах нашої країни, так і на міжнародному рівні. Одним із напрямків стимулювання раціонального використання є екологічне оподаткування.

Вивченням проблем розвитку екосистеми транспортної логістики, а також податковим регулюванням перевезення вантажів займалися чимало українських науковців, при цьому особливий внесок зробили: Загурський О. М. [14], Смачило В. В. [15], Лобаш О. О. зі співавторами [16], а також Кухарчик О. Г. [17], Нитсенко В., Котенко С., Ханжуренко І. та інші [18]. Окремі аспекти мультимодальних перевезень досліджені в роботах таких зарубіжних науковців, як Chen D., Zhang Y., Gao L., Thompson R. [19].

Однак, попри те, що існує чимало наукових праць, в яких розглянуто різні питання щодо розвитку податкового регулювання мультимодальних перевезень, на нашу думку, недостатньо систематизовані знання стосовно сутності поняття «податкове регулювання мультимодальних перевезень», а також проблем розвитку даних питань в Україні та шляхів їх вирішення.

**З** означеної проблеми можна зробити припущення, що основне завдання зі зменшення викидів у повітря полягає в пошуку оптимальної мультимодальної схеми перевезень товарів, а також у розробці певних податкових стимулів для використання суб'єктами господарювання.

Спочатку проаналізуємо нормативно-правову базу логістичних перевезень в Україні. Отже, відповідно до підписаної Угоди про асоціацію між Європейським Союзом і Україною останніми роками впроваджуються норми та правила в різні нормативно-правові акти, у тому числі – регулювання розвитку транспорту. Однак чинний нормативно-правовий фундамент України не створює достатньо умов для ефективної логістики та задоволення реальних потреб логістичного середовища.

Є велика кількість нормативно-правових актів, що регулюють лише певні питання та процедури, пов'язані з експедируванням, митницею та страхуванням.

Наприклад, підприємства, які здійснюють перевезення вантажів, знають, що для таких операцій ПКУ встановлює пільговий порядок оподаткування.

Згідно з п. 195.1 ст. 195 ПКУ операції з постачання послуг з міжнародних перевезень пасажирів і багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським і річковим та авіаційним транспортом оподатковуються ПДВ за ставкою 0%. Але якщо розглянути детально питання податкової пільги, можна знайти багато протиріч.

**Р**озглянемо пільгове оподаткування транзитних перевезень. Транзитні перевезення, що здійснює резидент України, оподатковуються за п. 197.8 ПКУ. Відповідно до нього послуги з перевезення та переміщення пасажирів та вантажів транзитом через митну територію України, а також послуги, пов'язані з такими транзитними перевезеннями та переміщенням, звільнюються від оподаткування.

Але ж, користуючись пільгою, платник втрачає право на податковий кредит, бо коли їх не було, то платник, користуючись загальними правилами, під час вивезення товарів скористався б нульовою ставкою ПДВ, і все одно нічого не сплатив би до бюджету. При цьому він мав би право на податковий кредит і бюджетне відшкодування.

Проте деякі перевізники, які здійснюють «транзит», хочуть зберегти право на свій податковий кредит. А тому якщо в них перевезення здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом, то вони починають наполягати, що частина перевезення багажу за кордоном, а значить, це є міжнародним перевезенням. Значить такі операції оподатковуються ПДВ за ставкою 0% (п/п. 195.1.3 ПКУ). І коли йдеться про ставку 0% ПДВ, то перевізник лишає за собою право на податковий кредит з ПДВ, а ПДВ-пільгу застосовує лише до частини перевезення територією України.

Своєю чергою, УПК № 610 зауважує, що незалежно від того, як оформлена операція, якщо товар переміщується в митному режимі «транзит», то вся операція повинна підпадати під ПДВ-пільгу.

Основне питання полягає в тому, що за Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи» від 14.01.2020 р. № 440-ІХ до обсягу транзитних перевезень не включають послуги з перевезення вантажів, надані за межами митної території України. І саме тому до такої частини перевезень ПДВ-пільга не застосовується. А щодо того, що в УПК № 610 говориться, що пільга з ПДВ діє всім маршрутом транзиту, то з цим можна сперечатися.

Ще одне важливе питання полягає в тому, що в жодному чинному законі немає слова «логістика». Тому можна зробити висновок, що держава не створює правових передумов для ефективної реалізації концепцій і засобів у матеріально-технічне забезпечення діяльності вітчизняних компаній.

Розглянемо детальніше податкове регулювання мультимодальних перевезень в Україні за останні роки. У схвалений у 2010 р. Кабінетом Міністрів України Транспортній стратегії України на період до 2020 р. було визначено одним із пріоритетних завдань забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг шляхом забезпечення розвитку мультимодальних перевезень [1]. Зауважимо, що розгляд питань мультимодальних перевезень в Україні розпочато лише з 2019 р., що підтверджує проект

Закону України від 27.12.2019 р. № 2685. Проте у практичному впровадженні законопроект не дав бажаних результатів, а, скоріше, відкрив низку питань.

Тому наприкінці 2021 р. Верховна Рада прийняла Закон «Про мультимодальні перевезення» [2]. Законом удосконалюється існуюча законодавча база та запроваджуються правові механізми для ширшого використання мультимодальних вантажних перевезень у транспортній системі України. Прийняття цього закону в цілому також вкрай важливе для України в інтеграційному напрямі, адже він регламентує положення Директиви Ради ЄС від 07 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. Разом із тим, він спрямований на приєднання України до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACECA – міжнародної транспортної програми.

**М**и вважаємо, що національне законодавство щодо логістики має визначити механізм державного регулювання, управління та контролю у сфері матеріально-технічного забезпечення, а також юридичні й організаційні основи, права та зобов'язання клієнта і бізнес суб'єкта, договірні зобов'язання в наданні логістичних послуг тощо.

Аналіз існуючих нормативних актів та юридичний супровід логістичної діяльності в Україні можна визначити на основі законів, які наведено в *табл. 1*.

Окремі нормативні акти регулюють правила перевезення пасажирів і вантажів, зокрема:

- ✦ правила перевезень залізничним транспортом;
- ✦ правила повітряних перевезень вантажів;
- ✦ правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні;

Таблиця 1

**Характеристика нормативного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні**

Назва нормативного документа	Короткий опис
Повітряний Кодекс від 19.05.2011 р. № 3393-VI	Встановлює правову базу для авіаційної діяльності та спрямований на забезпечення авіаційної безпеки та інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства й економіки в повітряному транспорті
Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР	Регулює відносини, що впливають із торговельного судноплавства, а саме, під час діяльності, пов'язаної з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу, а також для інших економічних, наукових і культурних цілей
Закон України «Про сертифіковані товарні склади та прості і подвійні складські свідоцтва» від 23.12.2004 р., № 2286-IV	Регулює правові відносини, пов'язані з реєстрацією, викупом простого і подвійного складу та визначає порядок їх реєстрації, має на меті створити правові, економічні й організаційні умови для експлуатації цих документів під час зберігання товарів у складських приміщеннях
Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР	Визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи транспорту
Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР	Визначає основні правові, економічні й організаційні принципи залізничного транспорту загального користування. Закон регулює відносини залізничного транспорту із органами виконавчої влади, місцевими урядами та іншими видами транспорту з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу
Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III	Визначає принципи організації й експлуатації автомобільного транспорту
Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-XIV	Визначає принципи організації та транзиту вантажів повітряним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України
Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III	Визначає правові, організаційні, соціальні й економічні принципи діяльності, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним і повітряним транспортом
Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-IV	Визначає правові й організаційні принципи експедиторської діяльності в Україні та має на меті створити умови для її розвитку та вдосконалення
Закон України «Про поштовий зв'язок» 04.10.2001 р. № 2759-III	Визначає юридичні, соціально-економічні й організаційні основи діяльності у сфері поштового зв'язку, а також регулює відносини між органами державної влади та місцевими урядами, поштовими операторами та користувачами їх послугами

Джерело: узагальнено на основі [3–12].

✦ правила перевезення вантажів у змішане залізнично-водне сполучення.

Аналіз існуючих нормативно-правових актів підтвердив тезу, що для того, щоб інтегруватися в діяльність транспорту та прийняти концептуальні основи європейської логістики, Україна потребує адекватних змін у регулюванні логістичної діяльності. Одним із таких актів має стати Закон про мультимодальні перевезення.

Також для вдосконалення мультимодальних перевезень може бути розроблений план заходів, необхідних для реалізації концепції шляхом знаходження компромісу між державними інститутами, відповідальними за національну та громадську безпеку, і логістичного бізнесу, який зацікавлений у розробці нових маршрутів доставки товарів.

Дослідимо показник забруднення атмосферного повітря від пересувних джерел забруднення для Харківської області.

Оскільки ми обрали для дослідження Харківську область, доцільно звернути увагу на найбільш поширену категорію пасажирських перевезень, а саме – на автотранспорт, та проаналізувати якість атмосферного повітря урбанізованих територій (табл. 2).

Таблиця 2

**Внесок пасажирських перевезень у забруднення атмосферного повітря урбанізованих територій в Україні у 2020–2021 рр.**

Забруднююча речовина	Викид, г/с		Частка викиду автотранспорту, %
	Весь потік ТЗ	Автотранспорт	
CO	2,73831125	0,316519	11,5
NOx (у перерахунку на NO <sub>2</sub> )	0,787548127	0,142227	18,1
CH	0,451551383	0,104172	23,1
Сажа	0,014471783	0,009035	62,4
SO <sub>2</sub>	0,176374133	0,036102	20,4
CH <sub>2</sub> O	0,020773257	0,008164	39,3
б(а)п	0,000001612	9,50E-07	58,9

Джерело: складено на основі [13].

За результатами розрахунків було виявлено, що автотранспорт, який рухається напрямками основних доріг Харкова та Харківської області, є джерелом викиду від 11% до 59% (див. табл. 2) викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря.

Встановлено, що реалізація пасажирських перевезень на ділянках автомобільних доріг є переважним джерелом викиду в атмосферу сажі, фенолу та вуглеводнів.

Розглянемо обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря за останні роки (табл. 3).

Таблиця 3

**Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення в Україні за 2016–2020 рр.**

Рік	Загальний обсяг, тис. т	Кількість викидів забруднюючих речовин на одну особу, кг	Темпи зростання/зниження викидів на одну особу (до попереднього року), %
2016	91397,0	33,7	–
2017	95182,3	35,3	104,7
2018	93817,9	34,9	98,9
2019	100216,3	37,6	107,7
2020	100216,3	37,9	100,8

Джерело: розраховано на основі [13].

Можна дійти висновку, що частка обсягів викидів діоксиду вуглецю залізничним, авіаційним і водним транспортом збільшилася на 4,4 п. п. і постійно підвищується останніми роками до загального обсягу викидів діоксиду вуглецю в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення.

З огляду на вищевикладене зробимо висновок, що впровадження інноваційних логістичних концепцій для дієвого функціонування транспортно-логістичної системи в Україні вкрай необхідно. Адже наразі воно стримується недостатнім розвитком логістичної інфраструктури, низькою якістю логістичних послуг та їх високою вартістю, обмеженими інвестиційними ресурсами тощо.

Для того, щоб підібрати ключ до зазначеної проблеми, на нашу думку, має бути створена екосистема мультимодальних перевезень на основі цифрової платформи.

Отже, основні інструменти для інтеграції вантажних та інформаційних потоків мають бути уніфіковані протоколами, документаціями стандартів і системи обміну даними, системи віддаленого доступу до даних, а також мобільним управлінням. Цифрова трансформація мультимодального транспорту і, як наслідок, логістика обслуговування, вимагає концентрації інвестицій ресурсів на розвиток транспорту та цифрову інфраструктуру.

Таким чином, Україні необхідно реалізувати такі заходи щодо розвитку мультимодального транспорту:

1. Надати державну підтримку та економічні стимули для розвитку мультимодального транспорту.
2. Впровадити розвиток екосистемного підходу до логістики та поліпшити транспортне обслуговування.

## ВИСНОВКИ

У процесі дослідження встановлено, що перспективи мультимодального розвитку логістичних послуг обумовлені цифровою економікою. Одним із пріоритетів є підвищення ефективності транзитного потенціалу за рахунок додаткової законодавчо визначеної диференціації стосовно пільгового оподаткування перевізника та детальнішого пояснення функціонування податкового кредиту.

На основі аналізу українського законодавства можна зазначити всеосяжний характер чинних нормативних актів. І саме це створює організаційні, економічні та технологічні бар'єри для поширення здійснення мультимодальних перевезень з використання чистіших видів транспорту.

Для зменшення викидів в атмосферне повітря доцільно перейти до екосистемного підходу та розробки концепції мультимодального транспорту в Україні, що має стимулювати учасників ринку взяти участь в інноваційній діяльності та розвитку транспортної інфраструктури.

Доведено, що екосистема дозволяє краще зрозуміти, як працює логістичний сервіс. Для того, щоб створити якісний екосистемний підхід, потрібно передусім реформувати нормативно-правову базу України. ■

## БІБЛІОГРАФІЯ

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174 «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p#Text>
2. Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
3. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
5. Закон України «Про сертифіковані товарні склади та прості і складні складські свідоцтва» від 23.12.2004 р. № 2286-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2286-15#Text>
6. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
7. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text>
8. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
9. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-XIV. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>

10. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>
11. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
12. Закон України «Про поштовий зв'язок» від 04.10.2001 р. № 2759-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2759-14#Text>
13. Економічна статистика / Навколишнє природне середовище // Державна служба статистики України. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/ns.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ns.htm)
14. Загурський О. М. Конкурентоспроможність транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації: інституціональний аналіз : монографія. Київ : ФОП О. В. Ямчинський, 2019. 373 с.
15. Смачило В. В. Новітня парадигма та методологічні засади управління кадровим потенціалом підприємств транспорту : монографія. Харків : ФОП Панов А. М., 2019. 390 с.
16. Сучасна проблематика функціонування транспортних та логістичних систем : монографія / О. О. Лобашов Ю. О. Давідч, А. С. Галкін та ін. Харків : Лідер, 2018. 228 с.
17. Кухарчик О. Г. Сутність та особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. *Вісник ХНАУ. Серія «Економічні науки»*. 2019. Вип. 1. С. 146–160. DOI: 10.31359/2312-3427-2019-1-146
18. Nitsenko V. et al. Mathematical Modeling of Multimodal Transportation Risks / Nitsenko V., Kotenko S., Hanzhurenko I. et al. In: Recent Advances on Soft Computing and Data Mining. SCDM 2020. *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020. Vol. 978. P. 439–447. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-36056-6\\_41](https://doi.org/10.1007/978-3-030-36056-6_41)
19. Chen D., Zhang Y., Gao L., Thompson R. Optimizing Multimodal Transportation Routes Considering Container Use. *Sustainability*. 2019. Vol. 11. Iss. 19. Art. ID 5320. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11195320>

## REFERENCES

- Chen, D. et al. "Optimizing Multimodal Transportation Routes Considering Container Use". *Sustainability*, art. ID 5320, vol. 11, no. 19 (2019). DOI: <https://doi.org/10.3390/su11195320>
- "Ekonomiczna statystyka / Navkolyshnie pryrodne sere dovyshe" [Economic Statistics / Environment]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/ns.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ns.htm)
- Kukharchyk, O. H. "Sutnist ta osoblyvosti rozvytku regionalnoho rynku multimodalnykh perevezen" [The Essence and Features of the Development of the Regional Market of Multimodal Transport]. *Visnyk KhNAU. Seriya «Ekonomiczni nauky»*, no. 1 (2019): 146-160. DOI: 10.31359/2312-3427-2019-1-146
- [Legal Act of Ukraine] (1994). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (1995). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

- [Legal Act of Ukraine] (1996). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вп#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (1999). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2000). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2001). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2001). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2759-14#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2004). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2286-15#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2004). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2011). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2021). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
- Lobashov, O. O. et al. *Suchasna problematyka funktsionuvannia transportnykh ta lohistychnykh system* [Modern Issues of Functioning of Transport and Logistics Systems]. Kharkiv: Lider, 2018.
- Nitsenko, V. et al. "Mathematical Modeling of Multimodal Transportation Risks". In Recent Advances on Soft Computing and Data Mining. SCDM 2020. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, vol. 978, 439-447, 2020.  
DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-36056-6\\_41](https://doi.org/10.1007/978-3-030-36056-6_41)
- Smachylo, V. V. *Novitnia paradyhma ta metodolohichni zasady upravlinnia kadrovym potentsialom pidpriemstv transportu* [The Latest Paradigm and Methodological Principles of Human Resources Management of Transport Enterprises]. Kharkiv: FOP Panov A. M., 2019.
- Zahurskyi, O. M. *Konkurentospromozhnist transportno-lohistychnykh system v umovakh hlobalizatsii: instytutsionalnyi analiz* [Competitiveness of Transport and Logistics Systems in the Context of Globalization: Institutional Analysis]. Kyiv: FOP O. V. Yamchynskyi, 2019.