

ТРАНЗИТНІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В СИСТЕМІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

TRANSIT RAILWAY TRANSPORTATIONS IN SYSTEM OF EURO INTEGRATION POLITICS OF UKRAINE

УДК 656.2:656.073

<https://doi.org/10.32843/infrastruct41-12>**Двуліт З.П.**

д.е.н., професор,
професор кафедри зовнішньоекономічної
та митної діяльності
Національний університет
«Львівська політехніка»

Шпак Н.О.

д.е.н., професор,
професор кафедри менеджменту
і міжнародного підприємництва
Національний університет
«Львівська політехніка»

Побурко О.Я.

к.е.н., доцент, доцент кафедри фінансів
Національний університет
«Львівська політехніка»

Dvulit Zoriana

Lviv Polytechnic National University

Shpak Nestor

Lviv Polytechnic National University

Poburko Oleksii

Lviv Polytechnic National University

Розвиток та ефективність використання транзитних залізничних вантажних перевезень відіграють важливу роль у забезпеченні як євроінтеграційної політики нашої країни, так і стабільного рівня структури міжнародних перевезень українськими залізницями. Застосування структурно-динамічного аналізу задля дослідження структури транзитних вантажних перевезень за 2005–2017 рр. дало змогу зробити висновки щодо необхідності перегляду стратегії розвитку АТ «Українська залізниця» як міжнародного перевізника. Аналізування структури часток різних родів вантажів продемонструвало її нестабільність та нерівномірність. Визначено значні структурні зрушення в ретроспективі впродовж 13 років, що не відповідають стратегічним євроінтеграційним цілям АТ «Українська залізниця» як транзитного перевізника. Проведене дослідження дало змогу ідентифікувати основні проблеми у сфері транзитних залізничних вантажних перевезень.

Ключові слова: транзитні перевезення, вантажні перевезення, євроінтеграція, АТ «Укрзалізниця», підприємства залізничного транспорту.

Развитие и эффективность использования транзитных железнодорожных грузовых перевозок играют важную роль в обеспечении как евроинтеграционной политики нашей страны, так и стабильного уровня структуры международных перевозок украинскими железными дорогами. Применение структурно-динамического анализа с целью исследования структуры транзитных грузовых перевозок за 2005–2017 гг. позволило сделать выводы о необходимости пересмотра стратегии развития АО «Укрзалізниця» как международного перевозчика. Анализ структуры долей различных родов грузов продемонстрировал ее нестабильность и неравномерность. Определены значительные структурные сдвиги в ретроспективе в течение 13 лет, которые не соответствуют стратегическим евроинтеграционным целям АО «Укрзалізниця» как транзитного перевозчика. Проведенное исследование позволило идентифицировать основные проблемы в сфере транзитных железнодорожных грузовых перевозок.

Ключевые слова: транзитные перевозки, грузовые перевозки, евроинтеграция, АО «Укрзалізниця», предприятия железнодорожного транспорта.

In the current context, the entry of the transport industry in the European network is one of important aspects of Ukraine's policy as to European integration. Therefore, the efficiency and development and of the use of transit rail freight plays an important role in ensuring both the European integration policy of our country and the stable level of the structure of international transportation by Ukrainian railways. According to the calculations, it is concluded that the transit potential of Ukrainian railways is not used in full, and more than 2/3 of the potential transit volumes that railway companies are able to transport are not involved. Provided that such a negative nonlinear trend and an unjustified policy in the field of transit freight transportation by railways are maintained, with the constant tendency to reduce the volume of such transportations, the share of transit of railway cargoes through the Ukraine in the total volumes of freight Europeans will be lost. The usage of such analysis (structural and dynamic) in order to research the structure of transit freight transportation for the 13 years from 2005 till 2017 made it possible to make conclusions about the next. There is a necessity to revise the development strategy of Ukrainian railways to be the competitive international carrier. Analyzing the structure of particles of different types of cargoes showed its instability and unevenness. Significant structural changes in retrospect, which do not meet the strategic European integration goals of JSC "Ukrzaliznytsia" as a transit carrier, have been identified for these years. A comprehensive study of this problem identified in the work made it possible to identify major problems in transit freight by rail. Also, there is a need for monitoring the structure volume of transit cargoes with the use of economic and mathematical tools. To ensure the status of a strategic carrier and an important operator in the international cargo market, Ukrainian railways need to apply new managerial approaches to the planning and forecasting of the structure of transport in terms of freight and income from their transportation. And this will help in the near future to provide JSC "Ukrzaliznytsia" such status in the system of European integration policy of Ukraine.

Key words: transit, freight, euro integration, JSC "Ukrzaliznytsia", railway transport enterprises.

Постановка проблеми. Однією з головних стратегічних цілей співробітництва України з Європейським Союзом (ЄС) є залізничні вантажні перевезення через територію нашої держави. Згідно з «Білою книгою» ЄС з транспорту ці країни мають співпрацювати щодо заходів та реформ стосовно перевезень залізничним транспортом. Зазначимо, що основна частка транзитних перевезень залежить від насипних і наливних вантажів залізницями та морським видом транспорту. В цьому контексті Україна через своє вигідне географічне розташування (територією проходять головні маршрути міжнародних перевезень вантажів), а також

транзитно-транспортний потенціал становить значний інтерес для країн ЄС.

Проблематика оцінювання, ефективного використання, планування та прогнозування транзитних перевезень та його потенціалу досліджувалась багатьма науковцями, теоретиками й практиками, фахівцями у залізничній галузі. Зокрема, в їх доробку висвітлювались проблеми регіональних особливостей транзитного потенціалу, розвиток транзитного потенціалу, оцінювання транзитних можливостей України. Проте недостатньо уваги приділено питанням оцінювання стану діяльності залізниць України щодо транзитних перевезень вантажів у сфері євроінтеграційної

політики України. Значною уваги також потребують дослідження структури транзитних вантажів за їх родами, що не лише сприятиме покращенню фінансових результатів АТ «Укрзалізниця», але й забезпечуватиме нашій державі статус стратегічного транзитного перевізника.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

У напрацюваннях [1–3] досліджувались проблеми зростання транзитного потенціалу в розрізі регіональних особливостей. Іншими вченими [4; 5] запропоновано стратегії розвитку транзитного потенціалу України. Т.В. Блудова [6], А.М. Новікова [7], О.І. Платонов [8], І. Брітченко, Т. Чернявська [9] розглядали розвиток транзитного потенціалу через призму економічної безпеки. Інші дослідники [10] вивчали транзитні можливості України та її оцінювання в контексті економічного простору. Щодо можливостей інтегрування української економіки в європейську спільноту через ефективне використання транзитного потенціалу, то вони перебували в полі зору інших вчених [11]. Інтегральні показники ефективності, що дають змогу визначати вплив на загальну ефективність функціонування транспортних систем як одну з умов використання транзитного потенціалу, вивчалися у праці [12].

Зауважимо, що базу нашого дослідження склали офіційні статистичні дані Державної служби статистики України та АТ «Укрзалізниця» [13; 14], статична звітність регіональних залізниць.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження стану діяльності АТ «Укрзалізниця» щодо транзитних вантажних перевезень регіональними залізницями за 13 років, а саме з 2005 по 2017 рр.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах сьогодення входження транспортної галузі до європейської мережі є одним із головних аспектів політики України щодо євроінтеграції. Отже, розвиток та ефективність використання транзитних залізничних вантажних перевезень відіграють важливу роль у забезпеченні як євроінтеграційної політики нашої країни, так і стабільного рівня структури міжнародних перевезень українськими залізницями.

Зазначимо, що транзитні перевезення залізницями України значно переважають такі перевезення іншими видами транспорту. Особливістю залізничних вантажних перевезень є можливість транспортування вантажів масового виробництва, серед яких слід назвати чорні метали, кам'яне вугілля, лісові вантажі, руду марганцеву й залізну та інші генеральні вантажі. Транзитні перевезення порівняно з іншими міжнародними перевезеннями є найвигіднішими, отже, найдохіднішими.

Важливим кроком у сфері ефективного використання транзитного потенціалу стало підписання Угоди про асоціацію [14], виконання якої дає можливість Україні в подальшому стати повноцінним членом Євросоюзу, тому необхідним є створення

такої європейської моделі ринку залізничних перевезень, яка сприятиме розвитку конкуренції на ринку міжнародних транзитних вантажних перевезень. Також задля інтеграції транспортної системи України в європейську необхідно гармонізувати національне законодавство в транспортній галузі із загальноєвропейськими нормами.

Керівництво АТ «Українська залізниця» здійснює активну політику щодо участі в міжнародних організаціях із залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій та угод. У зв'язку з тим, що між підписанням і набуттям чинності цими документами в Україні проходить багато часу, це негативно впливає на ефективність використання залізничного транзитного потенціалу.

Проведене дослідження порівняння темпів приросту вантажних перевезень усіма видами транспорту та вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» на основі офіційних даних [12; 13] дало змогу зробити такі висновки. Впродовж 2005–2016 рр. мала місце нерівномірність цих темпів для цих двох порівнюваних показників. Причому за коефіцієнтом випередження їх зростання та зменшення відбувалися однаковими темпами з різницею в межах від -0,01 до +0,03 включно до 2015 р. Наступний 2016 р. характеризувався скороченням обсягів залізничних вантажних перевезень на 5,9 млн. т за одночасного зростання вантажних перевезень усіма видами транспорту України на 23,5 млн. т. Як видно з рис. 1, обсяги транзитних вантажних перевезень за 2005–2017 рр. ілюструють лінійну спадну тенденцію. У 2016 р. обсяг вантажних перевезень залізничними підприємствами зменшився на 1,7% порівняно з 2015 р., становлячи 344,1 млн. т вантажів. При цьому обсяг транзиту скоротився на 30% та становив 16,93 млн. т. У загальному обсязі перевезених вантажів залізничними підприємствами питома вага транзитних вантажів у 2016 р. та 2017 р. склала 4,92%, що є найменшими значеннями за 2005–2017 рр., а найвищого рівня цей показник досяг у 2007 р., становлячи 19,48%.

Згідно з проведеними розрахунками зроблено висновок про те, що транзитний потенціал залізниць України використовується не в повному обсязі, а понад 80% потенційно можливих обсягів транзиту, який залізничні підприємства спроможні перевезти, не залучено. Отже, залучення можливостей транзитного резерву в ретроспективі та перспективі дало б змогу посісти чільне місце залізничним перевезенням на ринку міжнародних вантажних перевезень, отже, забезпечити роль та місце України як стратегічного транзитного перевізника на європейському ринку вантажних перевезень.

Для детальнішого ретроспективного дослідження структури вантажних перевезень залізницями, які здійснюються транзитом, був здійснений

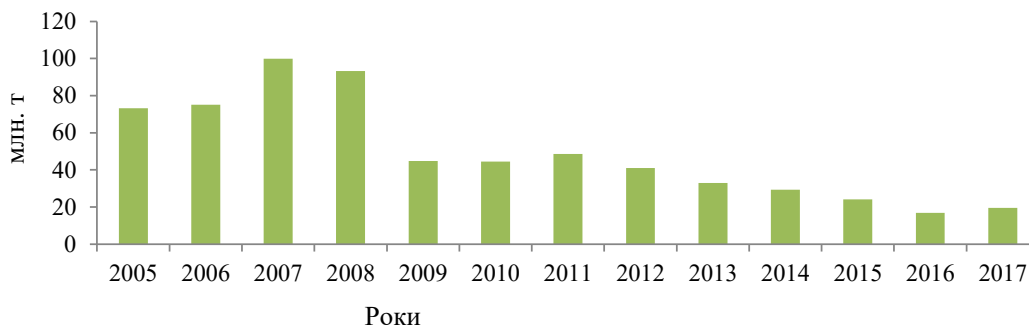


Рис. 1. Обсяги транзитних вантажних перевезень ПАТ «Українська залізниця» за 2005–2017 рр.

Джерело: розраховано та систематизовано на основі [13]

структурно-динамічний аналіз їх обсягів за 13 років, а саме з 2005 р. по 2017 р., в розрізі 18 найменувань родів вантажів згідно з офіційними даними [13].

За 2005 р. обсяги транзитних перевезень становили 51 878 533 т, найбільша частка за цей рік у структурі різних родів вантажів припала на кам'яне вугілля, руду залізну й марганцеву, хімічні і мінеральні добрива та чорні метали. Найменшу частку становили позиції «Автомобілі» та «Цемент». Транзитні перевезення за 2006 р. продемонстрували таку ж структуру за найменуваннями родів вантажів для найбільших обсягів перевезень, яка була характерною для попереднього року. Загалом 2016 р. характеризувався зростанням показника транзитних перевезень порівняно з 2015 р. на 4,85 млн. т, склавши 56 731 673 т. У трійку показників за найменшими питомими вагами за цей рік увійшли такі вантажі, як автомобілі, цемент, кольорові метали й вироби з них. У 2007 р. через територію України підприємствами залізничного транспорту було перевезено 68 574 231 т транзитних вантажів. Спостерігалась тенденція їх зростання порівняно з 2 попередніми роками. У структурі вантажів найбільшу частку мали кам'яне вугілля, руда залізна й марганцева, хімічні і мінеральні добрива (0,2609; 0,2444; 0,0922 відповідно), а найменшу – цемент (0,0001), кольорові метали і вироби з них (0,00072), автомобілі (0,00074).

За обсягами транзитних вантажів залізницями України за 13 досліджуваних років, а саме з 2005 по 2017 рр., 2008 р. характеризувався найбільшим їх значенням. Необхідно зазначити, що у цьому році змінилась трійка лідерів у структурі найменувань за родами вантажів. Згідно з проведеними розрахунками до них увійшли такі роди вантажів, як кам'яне вугілля, руда залізна й марганцева, нафта і нафтопродукти, що загалом склали приблизно 60% усіх транзитних залізничних перевезень за 2008 р. Зазначимо, що впродовж 2008–2017 рр. щороку зберігалась така ж тенденція. Саме ці три

найменування родів вантажів у загальній структурі цього виду перевезень мали найбільшу частку. При цьому їх частки за вказаний період також змінювалися по-різному. Всім їм були притаманні стрибкоподібні тенденції по роках. Проте їх питомі ваги залишалися найбільшими, становлячи сумарно від 59,36% у 2008 р. до 75,18% у 2017 р. Обсяги перевезень кольорових металів і виробів з них та автомобілів склали найменшу частку в структурі залізничного транзиту, становлячи 0,0014 та 0,0015, або 94 825 т та 103 696 т відповідно.

Наступний 2009 р. продемонстрував різкий спад на 24,34 млн. т обсягів вантажних транзитних перевезень, склавши 45 450 626 т. Проведені розрахунки засвідчили, що найменше транзитом за цей рік перевозилося цементу (7 364 т, або 0,02%), коксу (14 439 т, або 0,03%) та кольорових металів і виробів з них (21 238 т, або 0,05%). Незначне зростання на 1,224 млн. т обсягів транзитних залізничних перевезень відбулось у 2010 р. Їх загальний обсяг становив за цей рік 46 675 010 т. У структурі найменувань вантажів цемент, кольорові метали і вироби з них та автомобілі становили найменші їх частки. Про це свідчать офіційні дані щодо незначних обсягів їх транзитних перевезень, а саме 7 850 т (0,02%), 17 676 т (0,04%) та 49 333 т (0,11%) відповідно. Впродовж наступних чотирьох років, а саме з 2011 р. по 2014 р., саме цемент та кольорові метали і вироби з них характеризувалися найменшими значеннями показника транзитних перевезень. Їх питомі ваги коливалися та показували значення від 0,05% за 2011 р. до 0,03% за 2014 р. для цементу та від 0,01% за 2011 р. до 0,001% у 2014 р. для кольорових металів і виробів з них. Загальні обсяги перевезень транзитних вантажів залізницями України за 2011 р. становили 50 992 838 т, що на 4 317 828 т більше, ніж за 2010 р., проте вже з 2012 р. спостерігається стійке скорочення таких перевезень. Саме 2012 р. продемонстрував найбільший спад, що склав 9,1 млн. т. Проведені обчислення

засвідчили зменшення обсягів транзитних вантажів за 2013 р. порівняно з попереднім на 7,9 млн. т. Дані за 2014 р. також ілюструють спад у розмірі 4,5 млн. т порівняно з 2013 р. Отже, 2012–2014 рр. була притаманна спадна тенденція обсягів транзитних перевезень, проте в структурі таких перевезень мало місце спочатку зростання, потім зменшення й знову зростання обсягів кам'яного вугілля; спочатку зменшення, потім зростання й знову зменшення обсягів нафти і нафтопродуктів; постійне зростання частки руди залізної і марганцевої за одночасного збереження їх значень показників найбільших часток серед 18 найменувань вантажів за родами.

Підприємствами залізничного транспорту за 2015 р. було перевезено 24,17 млн. т транзитних вантажів, що на 7,24 млн. т менше, ніж за 2014 р. Цей рік характеризувався відсутністю брухту чорних металів у структурі вантажів. Також було перевезено незначні обсяги кольорових металів і виробів з них та руди кольорової, сірчаної сировини. В натуральному вираженні ці 2 роди вантажів становили 78 т та 1 950 т відповідно.

За показником обсягів залізничних транзитних перевезень 2016 р. був найгіршим за всі досліджувані роки, маючи 16 930 040 т. Зазначимо, що цьому року були притаманні такі особливості. Два з вісімнадцяти найменувань вантажів взагалі транзитом не перевозилися, а саме кольорові метали і вироби з них та брухт чорних металів. Мали місце зміни у структурі родів таких вантажів порівняно з 2015 р. Зокрема, частка руди залізної і марганцевої зросла з 28,44% за 2015 р. до 39,03% за 2016 р. Тенденцією до зростання також характеризувалися такі вантажі, як лісні вантажі, автомобілі, зерно та продукти перемолу, кокс, цемент, сіль, мінбудматеріали та інші вантажі. Решта 8 найменувань продемонстрували зменшення питомих ваг у загальній структурі залізничних вантажних транзитних перевезень за 2016 р. порівняно з 2015 р. Транспортування транзитом брухту чорних металів впродовж 2015–2016 рр. залізничним транзитом взагалі не здійснювалося.

Наступного 2017 р. загалом підприємствами залізничного транспорту було перевезено 19 554 130 т транзитних вантажів, що на 2,624 млн. т більше, ніж за 2016 р. Структура розподілу за родами вантажів свідчить про зростання майже вдвічі частки кам'яного вугілля, що склало 40,7% від загального обсягу; вагоме скорочення обсягів нафти і нафтопродуктів та руди залізної і марганцевої (відповідно до статичних даних, зменшилися обсяги нафти і нафтопродуктів приблизно на 0,5 млн. т, а руди залізної і марганцевої – майже на 2 млн. т порівняно з 2016 р.).

Узагальнюючи все вищевикладене, доходимо таких висновків. За досліджуваний період часу мала місце нелінійна тенденція зміни обсягів

транзитних вантажних перевезень залізницями України. Для більшості з переліку найменувань вантажів є характерними стрибкоподібні зміни обсягів часток перевезень у динаміці. Впродовж 2015–2016 рр. брутт чорних металів та протягом 2016–2017 рр. кольорові метали і вироби з них були відсутні серед найменувань вантажів, які перевозилися залізницями транзитом через територію України. Аналізування структури розподілу часток 18 найменувань вантажів по роках дало змогу зробити висновок щодо їх нерівномірного та нестабільного характеру. Структура їх розподілу по роках характеризувалась незначними змінами їх питомих ваг. У 3–3,5 рази змінилися за досліджуваний період питоми ваги лісних вантажів, інших вантажів та хімікатів (з 0,17% за 2010 р. до 3,66% за 2017 р.; з 3,17% за 2017 р. до 6,13% за 2005 р.; з 4,36% за 2016 р. до 7,29% за 2013 р. відповідно).

Зазначимо, що транзитні перевезення чорних металів, хімічних і мінеральних добрив, зерна та продуктів помелу характеризувалися стрімким зростанням їх часток майже в 6 разів.

Отже, має місце дуже нерівномірна структура розподілу обсягів транзитних вантажних перевезень залізницями України в розрізі як 13 досліджуваних років, так і видів вантажів. За умови збереження такої негативної нелінійної тенденції та необґрунтованої політики у сфері транзитних вантажних перевезень залізницями за умов незмінної тенденції щодо скорочення обсягів таких перевезень доходимо такого висновку. Прогнозується втрата частки транзитного залізничних вантажів через територію України в загальних обсягах вантажних світових перевезень, зокрема європейських перевезень [15].

Висновки з проведеного дослідження. Застосування структурно-динамічного аналізу задля дослідження структури транзитних вантажних перевезень за 2005–2017 рр. дало змогу зробити висновки щодо необхідності перегляду стратегії розвитку АТ «Українська залізниця» як конкурентного міжнародного перевізника. Аналізування структури часток різних видів вантажів продемонструвало її нестабільність та нерівномірність. Впродовж 13 років були визначені значні структурні зрушення, що в ретроспективі не відповідатимуть стратегічним євроінтеграційним цілям АТ «Українська залізниця» як транзитного перевізника.

Проведене комплексне дослідження за поставленою проблемою дало змогу ідентифікувати такі основні проблеми у сфері транзитних залізничних вантажних перевезень, як незадовільний стан мережі вітчизняних залізниць, що мають вузькі місця на основних вузлах та перевантаження ділянок, що потребують подвійних колій, а також застарілий рухомий склад; перешкоди на митних

кордонах України; нерівномірна структура розподілу залізничних шляхів; недосконале нормативне виконання та регулювання транспортних питань, низький обсяг угод, які ратифікувала Україна, недостатня кількість комплексних досліджень у сфері транзитних вантажних перевезень залізницями України. Також постає необхідність здійснення постійного моніторингу та дослідження структури й змін в обсягах транзитних перевезень із застосуванням економіко-математичного інструментарію.

Для забезпечення статусу стратегічного перевізника та важливого оператора на ринку міжнародних перевезень вантажів, вітчизняним залізницям необхідно застосовувати нові управлінські підходи до планування та прогнозування структури перевезень в розрізі вантажів та доходів від їх транспортування. Це сприятиме найближчою перспективою забезпеченню АТ «Українська залізниця» такого статусу в системі євроінтеграційної політики України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Мініна О.В. Інституційний базис ефективної реалізації транзитного потенціалу регіону. *Економічний простір*. 2010. № 43. С. 95–103.
2. Лифар В.В. Побудова моделі реалізації стратегії використання транзитного потенціалу регіону. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_12_73 (дата звернення: 15.03.2020).
3. Ковальська Л.Л., Савош Л.В., Павлюк Л.В. Транзитний потенціал регіону: оцінка та напрями оптимізації. *Економічний часопис – XXI*. 2014. № 3–4 (1). С. 82–85.
4. Ткаченко Н.Ю. Совершенствование системы управления развитием транзитного потенциала Украины. *Економіка: проблеми теорії та практики*. 2008. № 242. С. 886–899.
5. Маров І.В. Економічні завдання реалізації транзитного потенціалу шляхом розвитку контрейлерних перевезень. *Збірник наукових праць Донецького державного університету управління*. 2014. № 282. С. 290–298.
6. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ: НІПМБ, 2006.
7. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПМБ, 2003.
8. Платонов О.І., Чорний В.В. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів. *Економічний часопис – XXI*. 2015. № 7–8 (1). С. 50–53.
9. Britchenko I., Cherniavska T. Transport security as a factor of transport and communication system of Ukraine self-sustaining development. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 1 (1(9)). С. 16–24.
10. Петренко К.В., Мініч К.С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. URL: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/viewFile/108755/103698>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755> (дата звернення: 14.03.2020).

11. Stroiko T., Bondar V. Transport infrastructure of Ukraine: The modern realities and development prospects. URL: <http://www.baltijapublishing.lv/index.php/issue/article/view/188/194>. DOI: <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-2-141-146> (дата звернення: 16.03.2020).

12. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 01.03.2020).

13. Офіційний сайт Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 02.03.2020).

14. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18> (дата звернення: 10.03.2020).

15. Shpak N., Dvulit Z., Luchnikova T., Sroka W. Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. 2018. № 10 (4). P. 76–84. DOI: 10.2478/emj-2018-0024.

REFERENCES:

1. Minina O.V. (2010) *Institucijnyj bazis effektivnoyi realizaciyi tranzitnogo potencialu regionu* [Institutional basis for effective realization of the region's transit potential]. *Ekonomichnij prostir*, 43, 95–103.
2. Lifar V.V. (2011) *Pobudova modeli realizaciyi strategiyi vikoristannya tranzitnogo potencialu regionu* [Building a model for implementing a strategy for using the region's transit potential]. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_12_73 (accessed 15 March 2020).
3. Kovalska L.L., Savosh L.V., Pavlyuk L.V. (2014) *Tranzitnij potencial regionu: ocinka ta napryami optimizaciyi* [Transit potential of the region: estimation and directions of optimization]. *Ekonomichnij chasopis – HHI*, 3–4 (1), 82–85.
4. Tkachenko N.Yu. (2008) *Sovershenstvovanie sistemy upravleniya razvitiem tranzitnogo potenciala Ukrainy* [Improving the system for managing the development of Ukraine's transit potential]. *Ekonomika: problemi teorii ta praktiki*, 242, 886–899.
5. Marov I.V. (2014) *Ekonomichni zavdannya realizaciyi tranzitnogo potencialu shlyahom rozvitku kontrejlernih perevezhen* [Economic tasks of realization of transit potential through development of piggyback transportation]. *Zbirnik naukovih prac Doneckogo derzhavnogo universitetu upravlinnya*, 282, 290–298.
6. Bludova T.V. (2006) *Tranzitnij potencial Ukrayini: formuvannya ta rozvitok* [Transit potential of Ukraine: formation and development]. Kyiv: NIPMB. (in Ukrainian)
7. Novikova A.M. (2003) *Ukrayina v sistemi mizhnarodnih transportnih koridoriv* [Ukraine in the system of international transport corridors]. Kyiv: NIPMB. (in Ukrainian)
8. Platonov O.I., Chornij V.V. (2015) *Principi ekonomichnoyi bezpeki pidpriyemstv u multimodalnih perevezennyah vantazhiv* [Principles of economic security of enterprises in multimodal freight transportation.]. *Ekonomichnij chasopis – HHI*, 7–8 (1), 50–53.
9. Britchenko I., Cherniavska T. (2017) *Transport security as a factor of transport and communication sys-*

tem of Ukraine self-sustaining development. *Naukovij visnik Polissya*, 1 (1(9)), 16–24.

10. Petrenko K.V., Minich K.S. (2017) Ocinyvannya tranzitnih mozhlivostej Ukrayini v svitovomu ekonomichnomu prostori [Assessing Ukraine's transit capabilities in the global economic space]. URL: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/viewFile/108755/103698>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755> (accessed 14 March 2020).

11. Stroiko T., Bondar V. (2017) Transport infrastructure of Ukraine: The modern realities and development prospects. URL: <http://www.baltijapublishing.lv/index.php/issue/article/view/188/194>. DOI: <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-2-141-146> (accessed 16 March 2020).

12. Oficijnij sajt Derzhavnoyi sluzhbi statistiki. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 01 March 2020).

13. Oficijnij sajt Publichnogo akcionernogo tovaristva "Ukrayinska zaliznyca". URL: <https://www.uz.gov.ua> (accessed 02 March 2020).

14. Pro ratifikaciyu Ugodi pro asociaciyu mizh Ukrayinoyu, z odniyeyi storoni, ta Yevropejskim Soyuzom, Yevropejskim spivtovaristvom z atomnoyi energiyi i yihnimi derzhavami-chlenami, z inshoyi storoni [On the ratification of the Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18> (accessed 10 March 2020).

15. Shpak N., Dvulit Z., Luchnikova T., Sroka W. (2018) Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*, 10 (4), 76–84. DOI: 10.2478/emj-2018-0024.