

І. І. ЖЕБЕЛЕВ

аспірант кафедри публічного управління та адміністрування
Національний авіаційний університет,
начальник Служби автомобільних доріг у Вінницькій області
ORCID: 0000-0002-5467-1163

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ: СУЧАСНІ ПІДХОДИ

У статті на основі аналізу масиву публікацій, дотичних різних міжнародних та вітчизняних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; стратегічних підходів та перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни, опрацьовуються теоретичні засади бачення ролі та місця транспортної галузі в системі публічного врядування сучасних держав.

Зазначається, що від характеру розвитку та функціонування транспортної інфраструктури України у воєнний час залежить своєчасне постачання Збройних Сил України боєприпасами та усім необхідним для перемоги; в мирний час формуються умови для збільшення ВВП держави, зростання обсягів внутрішньої і зовнішньої торгівлі, покращення інвестиційного клімату, створення нових робочих місць, розвиток суміжних видів економічної діяльності, повне і якісне задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях, вреіт-реіт – хід прискорення євроінтеграційних процесів нашого суспільства.

Детально розглядаються ефекти впливу транспортної інфраструктури та транспортної галузі в цілому на економічний стан і економічне зростання сучасних держав; обґрунтування необхідності державного регулювання відносин в сфері функціонування транспортної галузі за допомогою науково обґрунтованої транспортної політики, принципи та функції такого регулювання.

Зроблено висновок, що для країн, які прагнуть не опинитися на периферії світової історії нагальною повстає необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповісти на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень, з урахуванням існуючих трендів і перспектив подальшого розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

Ключові слова: публічне врядування, транспорт, транспортна інфраструктура, державна транспортна політика, державне регулювання транспортної галузі.

I. I. ZHEBELEV

Postgraduate Student at the Department of Public Management and Administration
National Aviation University,
Head of the Highway Service in the Vinnytsia Region
ORCID: 0000-0002-5467-1163

STATE REGULATION OF THE TRANSPORT INDUSTRY: MODERN APPROACHES

In the article, based on the analysis of an array of publications, related to various international and domestic aspects of state administration in the field of transport provision and state transport policy; strategic approaches and prospects for the functioning and development of transport infrastructure and transport enterprises of the country, the theoretical foundations of the vision of the role and place of the transport industry in the system of public governance of modern states are elaborated.

It is noted that the timely supply of the Armed Forces of Ukraine with ammunition and everything necessary for victory depends on the nature of the development and functioning of the transport infrastructure of Ukraine in wartime; in peacetime, conditions are formed for increasing the state's GDP, increasing the volume of domestic and foreign trade, improving the investment climate, creating new jobs, developing related types of economic activity, full and high-quality satisfaction of the needs of business entities and the population in transportation, in the end – the course of acceleration of the European integration processes of our society.

The effects of the influence of transport infrastructure and the transport industry as a whole on the economic condition and economic growth of modern states are considered in detail, substantiation of the need for state regulation of relations in the sphere of functioning of the transport industry with the help of a scientifically based transport policy, the principles and functions of such regulation.

It was concluded that for countries that aspire not to be on the periphery of world history, there is an urgent need to improve and modernize the state transport policy, which would be able to effectively respond to existing challenges and threats, was aimed at creating prerequisites for the transition of the national transport industry to a new level, taking into account existing trends and prospects for the further development of transport systems and transport markets of the European Community and the world.

Key words: public governance, transport, transport infrastructure, state transport policy, state regulation of the transport industry.

Постановка проблеми

Російські агресори чи не щоденно наносять удари по об'єктам транспортної інфраструктури України, що ставить під загрозу функціонування не тільки транспортної галузі, але й економіки в цілому та логістику забезпечення Збройних Сил України в їх боротьбі за відновлення територіальної цілісності та незалежності нашої держави. Ворог намагається зруйнувати галузь, що забезпечує базові умови існування суспільства, при цьому вона є важливою умовою ефективного соціально-економічного розвитку будь-якої держави, оскільки "виступаючи однією з фундаментальних галузей економіки України, транспортна інфраструктура створює низку соціально-економічних ефектів, від яких залежить майбутнє Української держави та добробут її громадян" [9].

Саме від характеру розвитку та функціонування транспортної інфраструктури України у воєнний час залежить своєчасне постачання Збройних Сил України боєприпасами та усім необхідним для перемоги; в мирний час формуються умови для збільшення ВВП держави, зростання обсягів внутрішньої і зовнішньої торгівлі, покращення інвестиційного клімату, створення нових робочих місць, розвиток суміжних видів економічної діяльності, повне і якісне задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях, врешті-решт – хід прискорення євроінтеграційних процесів нашого суспільства. Зокрема, на цьому наголошує Ю. Крихтіна, яка зазначає, що "транспортна галузь є не тільки ключовим сектором національної економіки України, яка сприяє соціально-економічному розвитку держави, а й важливою складовою глобальної економіки та світової (в тому числі європейської) транспортної системи, що, у свою чергу, актуалізує процеси європейської інтеграції України, які спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної співпраці між сторонами в різних сферах, в тому числі в транспортній галузі" [6, с. 429]. Все це зумовлює особливу важливість формування та реалізації ефективної державної політики розвитку транспортної галузі, як однієї з складових нашої перемоги над російськими окупантами та, врешті-решт, – наступної європейської інтеграції України.

Відтак сьогодні й завтра Україна має перемогти не тільки зовнішнього агресора, але й розруху, здійснити відбудову країни, й найперше, з чого ми мусимо розпочинати – це відновлення транспортної інфраструктури шляхом формування та реалізації принципово нової державної політики через проведення ключових економічних, фінансових та адміністративних реформ. Ефективне здійснення останніх неможливе без втручання держави, особливо в таких сферах, як забезпечення безпеки на транспорті, недопущення розвитку недобросовісної конкуренції, формування тарифної політики, оновлення матеріально-технічної бази, розвиток об'єктів транспортної інфраструктури, приведення національного транспортного законодавства до міжнародних та європейських вимог і стандартів, створення єдиного інформаційно-економічного простору тощо.

Таким чином актуальним постає формування антикризової державної транспортної політики, яка буде здатною релевантно відповісти на всі ті виклики й загрози, які повстали перед Україною внаслідок широкомасштабної агресії російського режиму. З уваги на складність завдань транспортного забезпечення у воєнний та повоєнний час така державна політика має будуватися на вивірених теоретичних засадах та враховувати кращий досвід зарубіжних країн в цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Стан та проблеми публічного управління й регулювання сфери транспортного забезпечення, державної транспортної політики інтенсивно розглядається багатьма вітчизняними науковцями, фахівцями та експертами в цій галузі. Так, пошуковий сервіс Національної бібліотеки України імені Володимира Вернадського за ключовими словами "управління транспортом" подає 632 посилання на наукові статті, 2387 посилань на реферативну базу даних та 436 книжкових видань; за ключовими словами "транспортна інфраструктура", відповідно – 310 посилань на наукові статті, 683 посилання на реферативну базу даних та 58 книжкових видань. Зокрема, плідно працюють в дискурсному просторі проблематики державного регулювання та функціонування транспортної галузі такі дослідники як І. Г. Брітченко та Т. А. Чернявська [1], В. А. Грабельников [2], С. М. Домбровська [3], О. М. Вольська [4], Н. Є. Каличева [5], Ю. О. Крихтіна [6], Л. Л. Носач та В. В. Коломієць [7], Л. Л. Приходченко та В. П. Голинський [8], О. В. Радченко та С. О. Климович [9], Н. В. Шандова [10], О. А. Шіба [11].

Проте попри значний масив публікацій, дотичних різних міжнародних та вітчизняних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; нормативно-правового регулювання відносин в сфері транспорту; економічного, логістичного, інноваційного підходів та стратегічних перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни, все ще видається недостатньо опрацьованими теоретичні й методичні засади, бачення ролі та місця транспортної галузі в системі публічного врядування сучасних держав. Це й становитиме мету даного дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження

Історія становлення людської цивілізації яскраво свідчить, що саме винахід колеса та поява транспорту як цивілізаційного феномену спричинила революційні зміни в багатьох сферах життєдіяльності людства – суспільна комунікація вийшла далеко за межі окремих невеличких поселень; розпочалася епоха міжрегіональної торгівлі; розгорнулося будівництво з каменю та інших важких матеріалів; на основі появи технічного мислення виникли нові ремесла та нові типи зброї й військового знаряддя, що створили передумови значних територіальних

завоювань. Так від самого свого зародження транспорт вже формував інфраструктурне середовище життєдіяльності людської цивілізації, розширював і усистематизовував ноосферний простір й виступав ключовим елементом подальшого сталого розвитку людства. В контексті такого підходу Н. В. Шандова наголошує, що транспорт відіграє інтегруючу функцію, адже "транспортна система не тільки відіграє ключову роль у географічній доступності територій, але й безпосередньо впливає на підприємницьку діяльність, полегшуючи фізичний доступ на ринок товарів і послуг" [10, с. 209]. При цьому зазначені процеси мають як прямий, так і зворотній характер. З одного боку транспорт і транспортна інфраструктура забезпечують мобільність товарів, ресурсів і населення, внаслідок чого мають значний вплив на функціонування та розвиток економіки й економічних процесів, а з іншого – "економічний розвиток країни є основним фактором формування попиту на товар, що в свою чергу збільшує попит на послуги перевезення". Відповідно, робимо висновок про значний вплив розвитку транспортної інфраструктури на зростання приватної та державної капіталізації, підвищення продуктивності праці, зростання доходів та попиту на товари і послуги [11, с. 100].

Погоджуючись з таким визначенням ролі і значення транспорту транспортної інфраструктури в сталому розвитку суспільства Л. Л. Носач та В. В. Коломієць зазначають, що "транспортна система вважається третьою провідною галуззю матеріального виробництва. Функціонування транспортної системи виступає матеріальною основою в географічному та міжнародному поділу праці. Транспорт необхідний для зв'язку виробництва і споживачів, для задоволення потреб населення в перевезеннях, а також має велике значення для оборонної галузі країни" [7, с. 179]. Дійсно, "історія багатьох країн є прикладом, коли транспорт «ставив на ноги» зруйновану економіку, забезпечуючи цілеспрямований і інтенсивний розвиток її базових галузей. Будуючи автомобільні заводи, США долали кризу Великої депресії. Завдяки розвитку транспорту, на базі нових технологій і будівництва автодоріг, відновлювалася Німеччина та Японія після другої світової війни. Так само Україна має всі підстави розраховувати на унікальне географічне розташування і наявний транспортний потенціал для отримання всіх переваг від транзиту та експорту послуг" [1, с. 13].

Роль транспорту як інфраструктурного каналу впливу на економічне зростання відомі науковці П'єр-Рішар Агенор та Бланка Морено-Додсон з Манчестерського університету визначають у формі 8-ми ефектів:

1. Ефект прямої продуктивності (збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП. Транспортна інфраструктура знижує вартість входних факторів у процесі виробництва, що безпосередньо впливає на кінцеву продуктивність).

2. Ефект взаємозамінних елементів (модернізація інфраструктури здатна знижувати витрати виробництва. Підвищення продуктивності інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу і сукупну факторну продуктивність).

3. Ефект акумуляції факторів виробництва (стимулювання накопичення інших факторів виробництва).

4. Ефект сукупного попиту (великі інфраструктурні проекти зазвичай супроводжуються масованими інвестиціями в будівництво, а пізніше в ремонт і реконструкцію споруд, викликаючи попит на продукцію суміжних галузей (металургію, виробництво будівельних матеріалів і конструкцій, хімічну та деревообробну промисловість, сферу послуг тощо).

5. Ефект інструменту промислової політики (держава спонукає до інвестицій представників приватного сектору).

6. Ефект інфраструктурного зростання («Розподіл доходів» покращує перспективи зайнятості і доходів для бідних в результаті зростання в несільськогосподарських галузях економіки, а також підвищення продуктивності як в сільськогосподарському, так і несільськогосподарському секторах. Заохочуючи подальшу економічну діяльність, виробництво і зайнятість збільшує економічний приріст).

7. Ефект суміжних галузей (вплив інфраструктури на зростання досягається ще на початковому будівельному етапі: створюються робочі місця в будівництві та суміжних галузях. А також інвестиції в інфраструктуру вимагають обслуговування, що створює робочі місця на довгостроковий період).

8. Ефект масштабу та охоплення (краща транспортна інфраструктура знижує витрати на транспортування і призводить до економії від масштабу і кращого управління) [12, с. 43-44].

Зважаючи на такий всеосяжний вплив транспорту й транспортної інфраструктури на економічні процеси та в цілому на сталий розвиток суспільства і держави, особливо вагу й значення набуває державне регулювання цієї системотворчої галузі. Так, наші співвітчизники В. А. Грабельников [2, с. 102-103]. та С. М. Домбровська [3]. називають 8 причин необхідності такого науково обґрунтованого державного регулювання:

1. Основні операції транспорту слід регулювати в інтересах громадської безпеки (дорожнього руху й екології) і в інтересах національної безпеки оскільки транспортний комплекс у цілому забезпечує економічну єдність країни й відповідає вимогам забезпечення обороноздатності країни.

2. У багатьох випадках транспорт є природною монополією. Природні монополії, особливо на транспорті, зберігають цілісність економічного простору, тому їх варто розглядати як опорні конструкції стабільної і конкурентоспроможної економіки.

3. Найчастіше транспорт сильно схильний до конкурентної боротьби, що зумовлено єдністю економічного простору країни, регіону і, відповідно, транспортного ринку. Це веде до зниження заробітної плати працівників галузі.

4. Соціальні витрати транспорту значні, у зв'язку з чим їх потрібно враховувати і перерозподіляти. Автомобільний транспорт не може існувати без таких елементів, як автомобільні дороги, стоянки тощо. Це зумовлює додаткове фінансування.

5. Транспорт часто вимагає міжнародної взаємодії, що зумовлює потребу державних угод. Ефективне функціонування транспортного комплексу за обсягами і якістю перевезень потребує інтеграції національної транспортної системи до міжнародної та світової транспортної системи.

6. Транспорт разом із системою матеріально-технічного постачання і зв'язку є частиною інфраструктури національної економіки й одночасно стимулятором її розвитку.

7. Транспорт у зв'язку з високим коефіцієнтом перевозу вироблених товарів є галуззю, що прогресивно стимулює інфляційні процеси. У зв'язку з цим в умовах нестабільної економічної обстановки потрібен контроль за рівнем тарифів.

8. Транспорт є центральною ланкою при ліквідації надзвичайних ситуацій і відіграє важливу роль у забезпеченні обороноздатності країни.

Слід відзначити, що в теоретико-методологічному плані державна політика регулювання транспортної системи має спиратися на певні наукові та техніко-економічні принципи, насамперед – принцип поєднання економічних та соціальних цілей. Цей принцип передбачає, що транспортна галузь функціонує не тільки і не стільки в економічній площині, але й несе на собі значне соціальне навантаження. З економічної точки зору нерентабельно й збитково утримувати наприклад залізничну станцію в невеличкому містечку, але і соціальному плані закриття такої станції призведе до відривання жителів цього містечка від національного соціуму, неминучої стагнації та занепаду населеного пункту. Тому економічні заходи регулювання транспортної сфери мають корегуватися із заходами, спрямованими на підтримку соціальної рівноваги у суспільстві, на задоволення соціальних потреб, зокрема потреб у доступному транспортному сполученні. Наступним є принцип поєднання індикативності і директивності, який враховує особливості перехідних економік щодо періодичних проявів кризовості й нестабільності, співіснуванням елементів різнорідних систем управління.

Ще одним важливим принципом державної політики регулювання транспортної системи є принцип програмного управління, доцільність виокремлення якого ґрунтується на необхідності розробки та реалізації програм макроекономічного розвитку щодо регулювання і прогнозування найважливіших пропорцій розвитку транспортної системи країни. Яскравим прикладом застосування цього принципу була запроваджена у 2021 році програма Президента Володимира Зеленського "Велике будівництво", яка значною мірою була сконцентрована саме на розбудові сучасної транспортної інфраструктури нашої держави.

Свій варіант принципів державного регулювання транспортної галузі пропонує О. М. Вольська, згідно з якою це – "принцип правової єдності; принцип реалізації регулювальної функції всіх видів транспорту в державі через органи державної влади; принцип збалансованості бюджетних ресурсів між різними видами транспорту; принцип координації розвитку інфраструктури різних видів транспорту через освіту, транспортну безпеку й обороноздатність країни; принцип узгодженості інтересів і об'єднання зусиль різних рівнів виконавчої влади в розвитку транспортної системи за допомогою регулювання міжвидової конкуренції; принцип побудови єдиного інформаційного простору на транспорті; принцип сприяння з боку державних органів влади розвитку бізнесу та підприємництва у транспортній галузі" [4].

Агрегування принципів та причин необхідності регулювання транспортної галузі в ході формування та реалізації науково обґрунтованої державної транспортної політики дозволяє виокремити низку ключових функцій держави в цій сфері, а саме:

1. Функція формування та забезпечення цілісності транспортної системи країни, встановлення державного кордону і його захист за допомогою адміністративних (військової сили тощо) та економічних інструментів (митні збори і квоти тощо).

2. Функція забезпечення балансу національного інтересу в цілому та інтересів різних соціальних груп, в тому числі і тих членів суспільства, реалізація інтересів яких в ринкових механізмах через ті або інші причини ускладнена або є неможливою.

3. Функція вироблення "правил гри" у сфері транспортних відносин шляхом установлення правових норм.

4. Інституційна функція, відповідно до якої держава створює інститути, що координують та полегшують кооперацію господарської діяльності на транспорті, а також здійснюють нагляд і контроль за дотриманням "правил гри" і взаємних зобов'язань учасників соціально-економічних відносин в транспортній сфері.

5. Функція раціоналізації управлінської діяльності, покликана сприяти мінімізації трансакційних витрат на формування й утримання транспортної інфраструктури та організацію транспортних перевезень.

У свою чергу Н. Є. Каличева до функцій держави в сфері управління транспортним сектором відносить:

1. Функції відносно експлуатації транспортних засобів:

- створення умов для планомірного та послідовного оновлення рухомого складу в залежності від потреб;
- створення умов для гармонійної взаємодії всіх учасників транспортної системи в процесі надання послуг з перевезення;
- формування графіків руху рухомого складу всіх видів транспорту;
- створення умов для розвитку ремонтних баз із застосуванням інноваційних підходів та технологічних новинок;
- залучення вітчизняних перевізників до міжнародних перевезень не лише на території країни, а й за її межами;
- контроль за техніко-технологічним станом рухомого складу, допомога в його оновленні та осучасненні;
- контроль за проведенням ремонту рухомого складу, особливо закупленого в іноземних партнерів;
- створення умов для залучення вітчизняних підприємств при оновленні, ремонті та модернізації рухомого складу;

2. Функції правового забезпечення перевізного процесу:

- розробка та затвердження відповідно до встановленого порядку Правил перевезень вантажів, технічних умов навантаження та закріплення вантажів, Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти, Правил дорожнього руху, правил надання послуг та інших нормативних актів, які потрібні для забезпечення норм санітарного стану та гігієни, безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки, сертифікації та технічної експлуатації рухомого складу, правил поведінки громадян та забезпечення їх безпеки при здійсненні перевізного процесу;
- затвердження статутів та положень транспортних підприємств, допомога при укладанні угод чи контрактів, розірвання договорів тощо;
- проведення ліцензування діяльності перевізних підприємств;
- представлення вітчизняних транспортників на світовому ринку транспортних послуг;

3. Функції відносно фінансово-економічної діяльності:

– ведення тарифної та цінової політики:

- розробка та формування тарифів;
- інноваційно-інвестиційна діяльність;

4. Функції управління державним майном:

- закріплення за підприємствами, контроль за використанням;
- оновлення та модернізація;

5. Функції соціального розвитку та захисту довкілля:

- створення умов для підготовки кадрів відповідно до потреб транспортної системи та перевізного процесу із врахуванням вимог ринку;
 - створення умов для розвитку галузевих програм науково-дослідних проектних і проектно-конструкторських розробок, впровадження в практичну діяльність наукових досягнень та нових технологічних рішень тощо;
 - створення безпечних умов праці, забезпечення комфорту та соціального захисту, піклування про довкілля та здоров'я людини, сприяння у покращенні житлових умов тощо;
 - впровадження заходів щодо професійного розвитку трудових ресурсів;
 - застосування екологобезпечних технологій і матеріалів в перевізному процесі та під час ремонту й створення нової техніки;
 - створення умов для мінімізації впливу транспорту на навколишнє середовище, особливо при будівництві нових шляхів сполучення та виробництві нової техніки;
6. Функції адміністративної діяльності:
- створення умов щодо розвитку єдиної транспортної системи нашої країни, участь вітчизняної транспортної системи в міжнародних перевезеннях, сприяння у створенні міжнародних транспортних коридорів;
 - сприяння реалізації галузевого співробітництва України з міжнародними партнерами в сфері транспорту;
 - проведення заходів щодо профілактики і попередження правопорушень, дотриманням законодавства та міжнародних угод;
 - забезпечення національної й оборонної безпеки, збереження комерційних секретів;
 - проведення заходів з ліквідації надзвичайних подій: природних лих, аварій, катастроф, тощо [5, с. 29-30].

Необхідність виміру якості реалізації зазначених принципів та функцій вимагає встановлення відповідних критеріїв ефективності транспортної системи. Такими критеріями Л. Л. Приходченко та В. В. Голинський визнають:

- забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку;
- забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства;
- економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію марнотратства у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг;
- задоволення потреб держави в транспортних послугах при здійсненні ними функцій по забезпеченню суспільної безпеки [8, с. 7].

Висновки

Проведене дослідження надає підстави стверджувати, що релевантне формування та реалізація сучасної державної транспортної політики має особливо важливе значення для нашої країни, оскільки Україна має надзвичайно вигідне географічне розташування України – за коефіцієнтом транзитності посідає перше місце в Європі. За визначенням Ю. О. Крихтіної це обумовлює стратегічну необхідність сконцентрувати зусилля держави на створенні розгалуженої мережі транспортної інфраструктури, оскільки "транспортна галузь є не тільки ключовим сектором національної економіки України, яка сприяє соціально-економічному розвитку держави, а й важливою складовою глобальної економіки та світової (в тому числі європейської) транспортної системи. Це актуалізує процеси європейської інтеграції України, які спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної співпраці між сторонами в різних сферах, в тому числі в транспортній галузі" [6, с. 429]. Відтак для країн, що прагнуть не опинитися на периферії світової історії нагальною повстає необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповісти на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень (стимулювати впровадження нових рішень в області діджиталізації транспорту напр., в сфері розвитку зарядної/енергетичної інфраструктури, податкових пільг, знижок за розвиток інфраструктури), врешті-решт враховували існуючі тренди і перспективи подальшого розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

Список використаної літератури

1. Брітченко І. Г., Чернявська Т. А. Обґрунтування стратегії самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України. *Молодий вчений*. 2017. № 4.(4). С. 12–16.
2. Грабельников В. А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи. *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 2(40). С. 100–104;
3. Домбровська С. М. Державне регулювання розвитку транспортної сфери. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2020. № 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2020_1_12.
4. Вольська О. М. Основні напрямки державного регулювання транспортної галузі. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2019. № 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17
5. Каличева Н. Є. Державне регулювання як фактор забезпечення ефективного функціонування національної транспортної системи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки*. 2018. Вип. 31. С. 27–31.
6. Крихтіна Ю. О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2021. Вип. 2. С. 428–435.
7. Носач Л. Л., Коломієць В. В. Сучасний стан і розвиток світової транспортної системи та ринку телекомунікацій. *Молодий вчений*. 2020. № 11(2). С. 178–182.
8. Приходченко Л., Голинський В. Державне регулювання морської транспортної інфраструктури України: полісуб'єктність системи, принципи та інституційні джерела розвитку. *Актуальні проблеми державного управління*. 2018. Вип. 4. С. 75–80.
9. Радченко О. В., Климович С. О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. *Державно-управлінські студії* 2019. № 5(20). URL : http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf
10. Шандова Н. В. Перспективи стійкого розвитку транспортної водної системи. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2019. № 3. С. 208–214.
11. Шибя О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2016. Вип. 6. С. 96–102.
12. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. Public infrastructure and growth: New channels and policy implications. *World Bank Policy Research Working Paper World Bank, Washington, DC*. 2006. 23. p. 40–64.

References

1. Britchenko I. G., Chernyavska T. A. (2017). Obgruntuvannya stratehiyi samodostatn'oho rozvytku transportno-komunikatyvnoyi systemy Ukrayiny [Justification of the strategy of self-sufficient development of the transport and communication system of Ukraine]. *Molodyy vchenyy – A young scientist*. Vol. 4.(4). Pp. 12–16. (in Ukrainian)
2. Грабельников В. А. (2011). Аналіз методів державного регулювання транспортної системи []. *Aktual'ni problemy derzhavnoho upravlinnya – Actual problems of public administration*. Vol. 2(40). Pp. 100–104. (in Ukrainian)
3. Dombrovska S. M. (2020). Derzhavne rehulyuvannya rozvytku transportnoyi sfery []. *Teoriya ta praktyka derzhavnoho upravlinnya i mistsevoho samovryaduvannya – Theory and practice of state administration and local self-government*. Vol. 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2020_1_12. (in Ukrainian)

4. Volska O. M. (2019). Osnovni napryamky derzhavnogo rehulyuvannya transportnoi haluzi [The main directions of state regulation of the transport industry]. *Teoriya ta praktyka derzhavnogo upravlinnya i mistsevoho samovryaduvannya – Theory and practice of state administration and local self-government*. Vol. 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17(in Ukrainian)
5. Kalycheva N. YE. (2018). Derzhavne rehulyuvannya yak faktor zabezpechennya efektyvnoho funktsionuvannya natsional'noyi transportnoi systemy [State regulation as a factor of ensuring the effective functioning of the national transport system]. *Naukovyy visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky – Scientific Bulletin of Kherson State University. Ser. : Economic sciences*. Vol. 31. Pp. 27-31. (in Ukrainian)
6. Krykhtina Yu. O. (2021). Shlyakhy transformatsiyi derzhavnoi polityky rozvytku transportnoi haluzi v umovakh yevropeys'koyi intehtratsiyi Ukrayiny [Ways of transformation of the state policy of the development of the transport industry in the conditions of the European integration of Ukraine]. *Visnyk Natsional'noho universytetu tsyvil'noho zakhystu Ukrayiny. Seriya : Derzhavne upravlinnya – Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine. Series: Public administration*. Vol. 2. Pp. 428–435. (in Ukrainian)
7. Nosach L. L., Kolomiyets' V. V. (2020). Suchasnyy stan i rozvytok svitovoyi transportnoi systemy ta rynku telekomunikatsiy [The current state and development of the world transport system and the telecommunications market]. *Molodyy vchenyy – A young scientist*. Vol. 11(2). Pp. 178–182. (in Ukrainian)
8. Prykhodchenko L., Holynskiy V. (2018). Derzhavne rehulyuvannya mors'koyi transportnoi infrastruktury Ukrayiny: polisub'yektnist' systemy, pryntsypy ta instyutsiyni dzherela rozvytku [State regulation of maritime transport infrastructure of Ukraine: multi-subject system, principles and institutional sources of development]. *Aktual'ni problemy derzhavnogo upravlinnya – Actual problems of public administration*. Vol. 4. Pp. 75–80. (in Ukrainian)
9. Радченко О. В., Климович С. О. (2019). Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років []. Державно-управлінські студії [Assessment of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years]. *Derzhavno-upravlins'ki studiyi – Public management studies*. Vol. 5(20). URL : http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf (in Ukrainian)
10. Shandova N. V. (2019). Perspektyvy stiykoho rozvytku transportnoi vodnoyi systemy [Prospects of sustainable development of the transport water system]. *Bulletin of the Kherson National Technical University – Visnyk Khersonskoho natsional'noho tekhnichnoho universytetu*. Vol. 3. Pp. 208–214. (in Ukrainian)
11. Shyba O. A. (2016). Evolyutsiya naukovykh pohlyadiv shchodo vzayemozv'yazku rozvytku transportnoi infrastruktury ta ekonomichnoho zrostannya [The evolution of scientific views on the relationship between the development of transport infrastructure and economic growth]. *The evolution of scientific views on the relationship between the development of transport infrastructure and economic growth – Socio-economic problems of the modern period of Ukraine*. Vol. 6. Pp. 96–102. (in Ukrainian)
12. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. (2006). Public infrastructure and growth: New channels and policy implications. *World Bank Policy Research Working Paper World Bank*, Washington, DC. 2006. 23. Pp. 40–64. (in England)