

Петро А. Овчар

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СФЕРИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: КОРОТКОСТРОКОВІ ПРІОРИТЕТИ

У статті визначено місце стратегії розвитку автотранспорту в існуючій нормативній базі з пріоритетом європейської інтеграції. Проведено SWOT-аналіз умов розвитку автотранспорту в Україні. Виявлена ідеологія стратегії розвитку автотранспорту на різні періоди часу. Запропоновано цілі Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткостроковий період.

Ключові слова: сфера автомобільного транспорту; стратегія розвитку; внутрішні і міжнародні перевезення; транзитний потенціал; євроінтеграція.

Рис. 2. Табл. 1. Літ. 13.

Петр А. Овчар

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ: КРАТКОСРОЧНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

В статье определено место стратегии развития автотранспорта в существующей нормативной базе с приоритетом европейской интеграции. Проведен SWOT-анализ условий развития автотранспорта в Украине. Обнаружена идеология стратегии развития автотранспорта на различные периоды времени. Предложены цели Стратегии развития автомобильного транспорта Украины на краткосрочный период.

Ключевые слова: сфера автомобильного транспорта; стратегия развития; внутренние и международные перевозки; транзитный потенциал; евроинтеграция.

Petro A. Ovchar*

THE DEVELOPMENT OF AUTO TRANSPORT IN UKRAINE IN THE FOCUS OF INTERNATIONAL COMPARISONS

The estimation of the state of development of auto transport in Ukraine in the focus of international comparisons of production, service and competitiveness of auto transport infrastructure in the article was carried out. The analysis of the International Index of Logistics Efficiency from the point of view of rating positions and points of Ukraine was conducted. International comparisons of manufacturing practice in the field of auto transport, as well as volumes and costs of fuel consumption in Ukraine, the countries of the European Union and the world, were implemented.

Keywords: auto transport; logistics; auto transport infrastructure; production of motor vehicles; fuel.

Peer-reviewed, approved and placed: 02.09.2018.

Постановка проблеми. Актуальність забезпечення розвитку автомобільного транспорту в Україні обумовлює необхідність правової визначеності стратегічних цілей окремо для даної сфери. З 2018 року в Україні діє оновлена Національна транспортна стратегія на період до 2030 року. Експертна оцінка її змісту є дискусійною, але все одно цілі даного нормативу окреслюють пріоритети стратегічного розвитку автомобільного транспорту. У той же час, євроінтеграційний вектор розвитку транспортної системи робить необхідним враховувати стратегію Європейського Союзу. Тому в площині діючих нормативів національного і міжнародного рівня, а також враховуючи процеси

¹ National University Universities Biological Resources i Nature Resource Ukraine. Kyiv. Ukraine.

децентралізації в Україні, необхідно розробити цілісний документ, що б регламентував стратегію розвитку автомобільного транспорту на різнострокову перспективу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дане дослідження розвиває ідеї українських науковців, експертів, державних службовців щодо подальших пріоритетів розвитку транспортної системи України з прицілом на сферу автомобільного транспорту. При цьому брались до уваги положення нормативно-правових документів – Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [1], Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [4], Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки [6] та ін. Також враховані деякі праці вчених з відповідної тематики, серед яких К. Мітелаєва [3], Р. Ляшук [9], офіційні повідомлення Міністерства інфраструктури України [11, 12] та дані державної статистики [13].

Метою статті є наукове обґрунтування короткострокових стратегічних пріоритетів розвитку автомобільного транспорту України.

Завдання статті наступні:

- визначити місце стратегії розвитку автомобільного транспорту в чинній нормативно-правовій площині з євроінтеграційним пріоритетом;
- провести SWOT-аналіз щодо умов розвитку автомобільного транспорту в Україні;
- розкрити ідеологію стратегії розвитку автомобільного транспорту в різностроковій перспективі;
- запропонувати цілі Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу.

Основні результати дослідження. Стратегія розвитку автомобільного транспорту України первинно має впроваджуватись на національному рівні. У цьому проявляється її сила.

Стратегія розвитку автомобільного транспорту України має формувати логічну горизонтальну ієрархію стратегічних пріоритетів на різних інституційно-просторових рівнях: стратегія розвитку автотранспортного підприємства стратегія розвитку галузі для поселення стратегія розвитку галузі для регіону стратегія розвитку галузі для країни глобальна стратегія розвитку. Положення стратегії розвитку автомобільного транспорту мають, окрім того, відповідати регламентованим стратегічним пріоритетам соціального, економічного, екологічного характеру (вертикальна ієрархія).

Концепція стратегії розвитку автомобільного транспорту для країни має орієнтуватись на: забезпечення мобільності населення і ресурсів; забезпечення конкурентоспроможності (продукції, бізнесу) та привабливості країни (мається на увазі вплив даного виду транспорту на розвиток економіки і безпеку).

На рис. 1 відображено місце Стратегії розвитку автомобільного транспорту України в чинній нормативно-правовій базі з євроінтеграційним пріоритетом.



Рис. 1. Місце Стратегії розвитку автомобільного транспорту в чинній нормативно-правовій площині з євроінтеграційним пріоритетом, побудовано автором

Базуючись на стратегічних цілях співробітництва України та Європейського Союзу, впроваджена в дію 2018 року Національна транспортна стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики й ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року [1]. Відносно розвитку автомобільного транспорту України даний норматив окреслює стратегічні пріоритети розвитку вищого функціонального змісту.

Преамбула Національної транспортної стратегії розкриває основні проблеми розвитку галузі транспорту. Вони дозволяють виокремити ті, які вказують на особливості розвитку сфери автомобільного транспорту. Враховуючи цю інформацію, можна здійснити SWOT-аналіз умов розвитку автомобільного транспорту України в контексті стратегічного планування (табл. 1). Він дозволить розділити стратегічні пріоритети на різні проміжки часу.

Ідеологію Стратегії розвитку автомобільного транспорту в різностроковій перспективі наступним чином:

- 1) короткострокові стратегічні пріоритети:
 - вирішення проблем, які мають системоруйнуючий характер;
 - підтримка позитивних явищ і процесів, які мають каталізуючий характер;
- 2) середньострокові стратегічні пріоритети:
 - реалізація ефективних інституційно-управлінських реформ, орієнтованих на децентралізацію державного регулювання стратегічним розвитком сфери;

Таблиця 1. **SWOT-аналіз щодо умов розвитку автомобільного транспорту в Україні, узагальнено автором за даними [1]**

МОЖЛИВОСТІ	СИЛЬНІ СТОРОНИ
- Визначальна роль для розвитку всіх сфер суспільного життя (економіки і соціуму) - Високий попит на послуги - Розгалужена мережа автомобільних доріг, що можуть бути модернізовані - Реалізація адміністративної реформи (децентралізація) та активізація громад у розвитку автотранспортної інфраструктури - Розвиток сегменту екологічного чистого транспорту	- Високий транзитний потенціал країни та її регіонів - Кадровий потенціал сфери - Високий інтерес країн Європейського Союзу до реалізації спільних проектів - Утворення Державного дорожнього фонду та можливості ефективного використання його коштів
ЗАГРОЗИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
- Нестабільне політичне й економічне середовище, військовий конфлікт - Недобросовісна конкуренція на ринку, прихований монополізм в особливо прибуткових видах діяльності - Низька ефективність регулювання сферою, формалізм нормативно-правового регулювання, програмно-цільового підходу в забезпеченні розвитку сфери - Обмежена практика державно-приватного партнерства та співпраці з органами місцевого самоврядування	- Низька якість послуг - Технологічна відсталість, інноваційна пасивність суб'єктів господарювання - Низькі виробничі потужності (автобусів, легкових і вантажних автомобілів) - Високий травматизм на дорогах - Непрозорий механізм надання послуг на пільгових умовах, недосконала система компенсації витрат на пільгові перевезення - Неефективне використання кадрового потенціалу, порушення стандартів, умов праці

- закріплення позитивних явищ і процесів, що є каталізаторами прогресивних змін у сфері;

- стимулюючий вплив на розвиток інших видів транспорту зі становленням конкурентоспроможної транспортної системи України на основі інноваційних мультимодальних перевезень;

3) довгострокові стратегічні пріоритети:

- формування конкурентного ринкового середовища з потужним інноваційним сегментом;

- забезпечення високої якості послуг — інноваційних, що забезпечують високу мобільність ресурсів (людських, матеріальних, фінансових);

- стимулюючий вплив на розвиток усіх галузей економіки, особливо тих, які є найбільш залежними від послуг перевезень автомобільним транспортом; сприяння утвердженню нового технологічного укладу в структурі економіки (високотехнологічне машинобудування, роботизація автомобільного транспорту).

Розкриємо авторський погляд для цільові пріоритети Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу (до 5 років). В її основі має бути вирішення гострих системоруйнівних проблем та підтримка позитивних тенденцій (згідно ідеології).

Короткострокові цільові пріоритети доцільно розподіляти за об'єктами/сегментами сфери автомобільних перевезень (рис. 2).

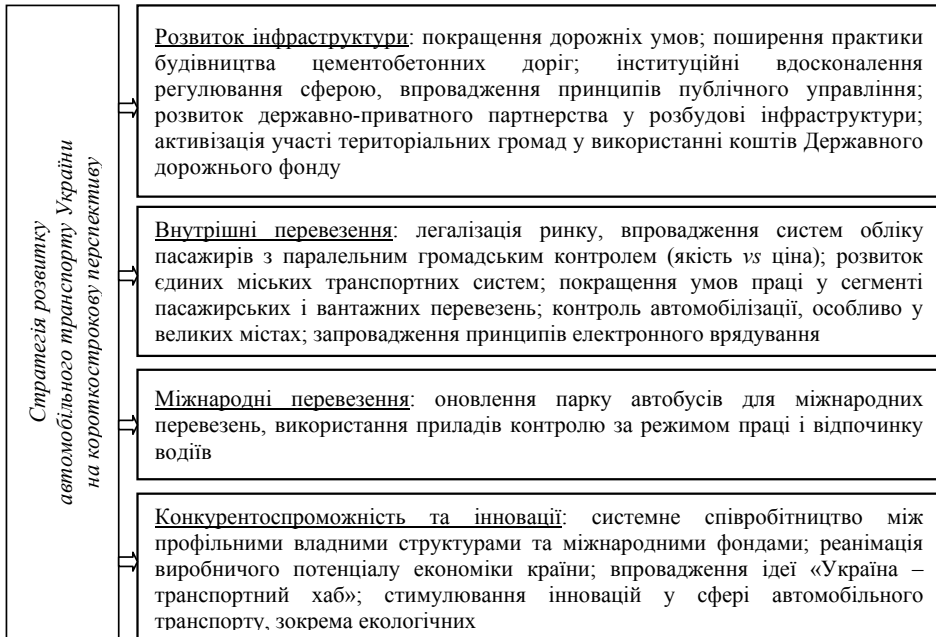


Рис. 2. Цільові пріоритети Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу, побудовано автором

Перший пріоритет скеровує до інфраструктурних питань. Наразі для сфери автомобільного транспорту України на порядку денному стоїть завдання подальшого покращення дорожніх умов. Під такими умовами мається на увазі, згідно державних стандартів, сукупність транспортно-експлуатаційних та ергономічних характеристик дороги, її обладнання, технічних засобів регулювання дорожнього руху та інших факторів, які впливають на експлуатаційні властивості, режим та безпеку руху [2]. Тобто важливим є не лише належне дорожнє покриття, але й благоустрій дороги, що забезпечує мобільність і безпеку руху.

Першочерговість цілі покращення дорожніх умов є очевидною. Досягнення такої цілі детермінує багатосторонні соціально-економічні ефекти: підвищення попиту на послуги дорожнього сервісу, що, в свою чергу, впливає на збільшення кількості суб'єктів господарювання, залучення інвестицій; підвищення транспортної доступності, що, в свою чергу, впливає на розвиток та освоєння нових територій, створення додаткових робочих

місць; розвиток видів економічної діяльності, дуже сильно залежних від стану автотранспортної інфраструктури (особливо туризму); забезпечення мобільності населення (скорочення часу на поїздки); зниження вартості перевезень, що, в свою чергу, впливає на збільшення попиту на послуги перевезень та зростання їх обсягів, а також зниження цін на товари і послуги; зниження наслідків стихійних лих, що сильно впливають на дорожнє покриття, особливо якщо воно перебуває в поганому стані; зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод; зменшення витрат на пальне, що, в свою чергу, позитивно впливає на екологічну ситуацію [3].

У синергетичному ефекті покращення дорожніх умов відобразиться на: збільшенні податкових надходжень до бюджету; зниженні витрат бюджету, що виникають через потребу постійного ремонту (ямкового), ліквідації наслідків стихійних лих і дорожньо-транспортних пригод; розвитку виробництва споживчих товарів і послуг; зростанні валового національного продукту.

Таким чином, інфраструктурна ціль покращення дорожніх умов має каталізуючий ефект з довгостроковими наслідками. В Україні впродовж 2013-2018 років діяла Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування. На сайті Міністерства інфраструктури України можна знайти звіт з її виконання за 2014 рік, де зазначається, що заходи Програми у звітному році були забезпечені плановими обсягами фінансування на 73 % [4].

Як стверджують управлінці Укравтодору, виконання Програми протягом 2013-2015 років було зірване через суттєве недофінансування; у ці роки фактично припинено роботи з будівництва автомобільних доріг, обсяги робіт з поточного середнього ремонту в десятки разів були меншими від нормативних [5]. Узагалі дуже мало інформації висвітлюється в мережі Інтернет та ЗМІ щодо реалізації Програми розвитку автомобільних доріг загального користування. Така ситуація вкотре підтверджує, що державно-цільовий підхід до державного регулювання в Україні не отримує ефективного застосування та частіше є нормативним формалізмом.

Хоча за останні роки ситуація щодо стану доріг в Україні покращилась, однак їх стан був настільки задовільним, що нинішнє покращення все одно залишається недостатнім.

У 2018 році Урядом було затверджено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки [6]. Концепція закладає дуже багато способів розв'язання проблем у сфері розвитку автомобільного господарства. Ефективність її виконання покаже час.

Дуже важливо, щоб окрім націленості на покращення дорожніх умов враховувались прогресивні підходи. Тому серед інфраструктурних коротко-термінових цілей Стратегії розвитку автомобільного транспорту України окремо виділено необхідність поширення практики будівництва цементобетонних доріг. Це дійсно вагома ціль, яка укріплює практику будівництва доріг за технологією, яка має значно триваліший термін експлуатації. Дану технологію широко практикують найбільш розвинуті країни світу. Зокрема, протяжність автомагістралей з цементобетонним покриттям у США складає 50 %, Німеччині – 42 %, Франції – 10 %, Україні – лише 1 % [7].

Розвиток інфраструктури автомобільної сфери України дуже сильно залежить від інституційних удосконалень, зокрема впровадження принципів публічного управління. Досвід високого суб'єктивізму державного регулювання знижує реальну відповідальність владних суб'єктів за розвиток автомобільного транспорту. Більше того, дана сфера завжди входила до числа тих, де нецільове використання бюджетних коштів було дуже поширеним. Викорінення такої практики потребує часу та укріплення позицій громадськості через різні форми контролю. Тому серед першочергових цілей розвитку автомобільного транспорту необхідно підтримувати діяльність громадських організацій, у тому числі орієнтованих на регламентовані завдання. Для прикладу, створена у 2018 році Асоціація відповідальних перевізників ставить за мету вести роботу з приватними перевізниками, водіями таксі, для підвищення якості перевезень і комунікації з державними структурами [8]. Це актуальна місія на шляху розвитку автомобільного транспорту в Україні, що матиме всебічний вплив на досягнення більшості стратегічних пріоритетів.

Наступний короткостроковий стратегічний пріоритет стосується внутрішніх перевезень (див. рис. 2). В основі всіх недоліків, пов'язаних з внутрішніми перевезеннями, лежить проблема нелегальної діяльності перевізників. Значні тіньові обсяги надання послуг характерні для інших видів автомобільного транспорту.

В Україні діє ціла низка нормативів, які регламентують правові основи здійснення перевезень та включають законодавство адміністративної, цивільної, фінансової, господарської, корпоративної, міжнародної та інших галузей [9]. Разом з тим, вони систематично порушуються. Для вирішення даної проблеми необхідно здійснити наступні заходи [10]:

- обмеження отримання в обласних відділеннях Укртрансбезпеки (раніше Укравтоінспекції) дозволів на нерегулярні пасажирські перевезення, що є основою формування тіньових схем пасажирських перевезень (список осіб, які нібито замовили нерегулярне перевезення, що подається в Укртрансбезпеку, є зазвичай фіктивним, як і договори з фізичними та юридичними особами щодо надання послуг нерегулярних перевезень);

- відкриття кримінальних справ з ознаками злочину за підроблення службових документів для перевізників, які отримують ліцензії з порушенням регламентованих умов;

- періодична перевірка перевізників безпосередньо біля місць виїзду Патрульною поліцією Національної поліції України (раніше Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України) разом із представниками прокуратури, підрозділів державної служби боротьби з економічною злочинністю Міністерства внутрішніх справ, Служби безпеки, Державної фіскальної служби, Укртрансбезпеки; для того, щоб уникнути неформальних домовленостей, залучати представників громадських організацій, у тому числі з асоціацій перевізників, які зацікавлені в легальному (конкурентному) наданні послуг;

- покращення якості послуг через функціонування call-центрів, що підвищить важелі впливу споживачів послуг на перевізників та можливості захисту їхніх прав.

У процесі розвитку внутрішніх перевезень та боротьби з нелегальною діяльністю необхідно впроваджувати принципи електронного врядування в регулюванні автомобільним транспортом. Це різного роду онлайн-платформи для поширення інформації про перевізників та різних стейкхолдерів, для комунікацій та оцінки якості послуг. У 2018 році Міністерство інфраструктури України запrezentувало новий сервіс «електронний кабінет перевізника». У межах даного кабінету доступно 5 електронних послуг: онлайн-сервіс дозволяє отримати ліцензію перевізника в електронній формі; вантажні та пасажирські автоперевізники можуть отримувати, розширювати, звужувати та анулювати ліцензії онлайн, оперативно повідомляти про зміну своїх даних (персонал, транспорт, матеріально-технічна база); сервіс містить інформацію про перевізників, наявність та строк дії ліцензій, транспортні засоби, маршрути, наявні дозволи та штрафи, накладені інспекторами Укртрансбезпеки тощо [11; 12].

Поширення електронного врядування в сфері автомобільного транспорту підтверджують інші позитивні зміни. Стають відкритими дані Реєстру перевізників, який веде Укртрансбезпека, що передбачено Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом; відтепер кожен громадянин, ввівши номер автомобіля, ЄДРПОУ чи ІПН власника, зможе дізнатися точну назву та контактні дані перевізника, а також наявність, тип та строк дії його ліцензії [11].

Заходи поширення електронного врядування дають позитивний наслідковий ефект для розвитку автомобільного транспорту на шляху посилення громадського контролю та зниження правопорушень, від чого суттєво погіршується якість та конкурентоспроможність послуг перевезення.

Проблема якості та конкурентоспроможності особливо актуалізується для міжнародних перевезень. Транзитний потенціал України надає їй змогу отримувати високі прибутки від надання послуг, однак при умови, коли їх якість є високою. Наразі ситуація в цьому плані є несприятливою. Парк автобусів українських перевізників у зв'язку з відсутністю в Україні виробництва автобусів для міжнародних перевезень та високими ставками ввізного мита (20 % від митної вартості + 20 % ПДВ) на 80 % складається з транспортних засобів віком понад 10 років, що викликає негативні наслідки в питаннях комфортності перевезень, екології та підтримки їх належного технічного стану [13].

Питання покращення парку автобусів для міжнародних перевезень є дуже складним і його вирішення не може бути здійсненим у найближчому часі. Разом з тим, уже нині слід закладати стимулюючі механізми реанімації виробничого потенціалу України щодо автомобільної продукції, зокрема автобусів, та здійснювати обґрунтовані зміни правових і митних умов імпорту автотранспортних засобів.

Остання група цілей Стратегії орієнтована на конкурентоспроможність та інновації (див. рис. 2). Серед цілей даної групи виділено ті, які в синергетичній взаємодії забезпечать інтеграцію вітчизняної сфери автомобільного транспорту з європейською і світовою транспортною системами. Якщо звернутись до положень Національної транспортної стратегії України на

період до 2030 року, яка окреслює низку стратегічних цілей, актуальних для сфери автомобільного транспорту, то серед нових ідей Стратегія націлює на утвердження України в європейському просторі як регіонального транспортного хабу.

Виходячи з ідеї «вузла» (хабу), Україна в глобальних масштабах мала би забезпечувати швидке та вигідне транспортування в різних геопросторових координатах. Для цього має не просто розвиватись належна інфраструктура, але й продукуватись та впроваджуватись новітні технології надання транспортних послуг, матеріально-технічного забезпечення і логістичного супроводу.

Основою для досягнення цілі конкурентоспроможності та інновацій у сфері автомобільного транспорту є системне співробітництво профільних органів державної влади з міжнародними організаціями, особливо фінансовими. Наразі налагоджується ефективна співпраця з Міжнародним банком реконструкції та розвитку. У 2017 році реалізовувались програми [7]: Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку (649,8 млн грн), Проект розвитку дорожньої галузі між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку (31,8 млн грн), Проект з покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до міста Києва між Україною, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком (1057,4 млн грн).

Участь України в таких проектах — це не лише ефективний спосіб інтеграції та залучення додаткових фінансових ресурсів, але й можливість якісного виконання завдань через контроль з боку міжнародних організацій.

Висновки. Специфіка та вагомість автомобільного транспорту потребує стратегічного планування його розвитку. Ефективність реалізації стратегічних цілей розвитку автомобільного транспорту України на короткостроковий період залежить від політичної волі та активності бізнесу і громадськості. Ідея транспортного хабу для України конче потребує легалізації ринку та формування добросовісних конкурентних умов на ньому. Це первинні цілі розвитку сфери автомобільного транспорту. Прогресивний поступ залежить від інноваційних процесів, які в умовах тіньової діяльності є ускладненими. Інноваційна активність у сфері автомобільного транспорту потребує мотивації. Однією з її передумов є високий попит у світі на екологічні інновації в сфері автомобільного транспорту. Для України зберігається значний інноваційний потенціал автомобільної сфери, який слід мобілізувати та спрямувати на новітні цілі технологічного розвитку економіки. Тому в подальших працях автора буде висвітлено питання екологічного транспорту та стратегічного планування його поширення в Україні.

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 30.05.2018 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

Pro sxvalennya Nacional'noyi transportnoyi strategiyi Ukrainy' na period do 2030 roku : Rozporядzhennya Kabinetu Ministriv Ukrainy' # 430-r vid 30.05.2018 roku [Elektronnyj resurs]. — Rezhy'm dostupu : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

2. ДСТУ 2935-94 Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення : Будстандарт [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=65616

DSTU 2935-94 Bezpeka dorozhn'ogo ruhu. Terminy ta vy'znachennya : Budstandart [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=65616

3. Мителасєва К. О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону / К. О. Мителасєва // Культура народів Причорномор'я. — 2013. — № 256. — С. 77-80.

Mitelayeva K. O. Regional'na transportna sy'stema ta yiyi misce v social'no-ekonomichnomu rozvy'tku regionu / K. O. Mitelayeva // Kul'tura narodov Pry'chernomor'ya. — 2013. — № 256. — S. 77-80.

4. Звіт про результати виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки у 2014 році (13.05.2015) : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/102.html>

Zvit pro rezul'taty vy'konannya Derzhavnoyi cil'ovoyi ekonomichnoyi programy rozvy'tku avtomobil'ny'x dorog zagal'nogo kory'stuvannya na 2013-2018 roky u 2014 roci (13.05.2015) : Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <https://mtu.gov.ua/news/102.html>

5. Аналіз програми розвитку доріг на 2018-2022 роки : Інститут інноваційної освіти КНУБА [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://iino.knuba.edu.ua/index.php/bloh/147-analiz-prohramy-rozvytku-dorih-na-2018-2022-roky>

Analiz programy rozvy'tku dorog na 2018-2022 roky : Instytut innovacijnoyi osvity KNUBA [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <https://iino.knuba.edu.ua/index.php/bloh/147-analiz-prohramy-rozvytku-dorih-na-2018-2022-roky>

6. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки : Розпорядження від 11.01.2018 року № 34-р [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/ua/nps/pro-shvalennya-koncepciyi-derzhavn>

Pro shvalennya Koncepciyi Derzhavnoyi cil'ovoyi ekonomichnoyi programy rozvy'tku avtomobil'ny'x dorog zagal'nogo kory'stuvannya derzhavnogo znachennya na 2018-2022 roky : Rozporyadzhennya vid 11.01.2018 roku # 34-r [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <https://www.kmu.gov.ua/ua/nps/pro-shvalennya-koncepciyi-derzhavn>

7. Круглий стіл на тему «Актуальні проблеми ринків організації та проведення будівництва і ремонту доріг в Україні» : Антимонопольний комітет України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=140728&schema=main>

Krugly'j stil na temu «Aktual'ni problemy ry'nkiv organizaciyi ta provedennya budivny'ctva i remontu dorog v Ukraini» : Anty'monopol'ny'j komitet Ukrainy [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=140728&schema=main>

8. Асоціація відповідальних перевізників офіційно зареєстрована (23.03.2018) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://avpu.org.ua/ostanni-novini/asociaciya-vidpovidalnikh-pereviznikiv-oficiino-zareystrovana>

Asociaciya vidpovidal'ny'x perevizny'kiv oficijno zareystrovana (23.03.2018) [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <https://avpu.org.ua/ostanni-novini/asociaciya-vidpovidalnikh-pereviznikiv-oficiino-zareystrovana>

9. Ляшук Р. М. Правові основи здійснення автомобільних перевезень / Р. М. Ляшук // Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : Юридичні науки. — 2017. — Вип. 2. — Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2017_2_4

Lyashuk R. M. Pravovi osnovy zdiysnennya avtomobil'ny'x perevezen' / R. M. Lyashuk // Visny'k Nacional'noyi akademiyi Derzhavnoyi pry'kordonnoyi sluzhby Ukrainy. Seriya : Yury'dy'chni nauky. — 2017. — Vy'p. 2. — Rezhy'm dostupu : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2017_2_4

10. Нелегальні перевізники: анархія вартістю в мільярд : Журнал «Віче», серпень 2015, № 15 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://veche.kiev.ua/journal/4851/>

Nelegal'ni perevizny'ky : anarxiya vartistyu v mil'yard : Zhurnal «Viche», serpen' 2015, № 15 [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <http://veche.kiev.ua/journal/4851/>

11. В Україні запрацював електронний кабінет перевізника (30.08.2018) : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/30103.html>

V Ukraini zapracyuvav elektronny'j kabinet perevizny'ka (30.08.2018) : Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Elektronny'j resurs]. — Rezhy'm dostupu : <https://mtu.gov.ua/news/30103.html>

12. Електронний кабінет перевізника. Веб-портал Державної служби України з безпеки на транспорті [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://e-services.dsbt.gov.ua/#/>

Elektronnyj kabinet perevizny'ka. Veb-portal Derzhavnoyi sluzhby` Ukrainy` z bezpeky` na transporti [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu : <https://e-services.dsbt.gov.ua>

13. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

Staty'sty'chni dani po galuzi avtomobil'nogo transportu : Ministerstvo infrastruktury` Ukrainy` [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu : <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>