

[https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5\(1\)-19](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5(1)-19)

УДК 347.4:656.078.1 (327)

Леся САКУН

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

<https://orcid.org/0000-0001-5113-4154>

e-mail: [lesyasakun13@gmail.com](mailto:lesyasakun13@gmail.com)

Богдан ВСЬКІН

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

e-mail: [elkin2850@gmail.com](mailto:elkin2850@gmail.com)

## УПРАВЛІННЯ СТРАТЕГІЧНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ВИКЛИКІВ

*Стаття присвячена актуальним методам управління стратегічним розвитком підприємств транспортної галузі в умовах глобалізаційних викликів. Стабільна робота транспортних підприємств забезпечує стійке економічне зростання нашої країни. Найвагомішими глобалізаційними викликами за останні роки для світової економіки, і зокрема України, стали епідемія коронавірусу та воєнні дії з РФ. У статті розглянуто динаміку частки вантажообігу / пасажирообігу та перевезених вантажів / пасажирів за видами транспорту України за період 2016-2021 рр. Досліджено основні проблеми, на які має орієнтуватися стратегія розвитку підприємств пасажирського транспорту Полтавської області: покращення якості транспортних послуг для населення за рахунок оновлення рухомого складу підприємств; підвищення безпеки перевезень та скорочення негативного впливу на навколишнє середовище; оптимізація витрат населення на пасажирські перевезення. Розроблено стратегічні орієнтири розвитку транспортної системи Полтавської області. Проаналізовано чинники, які викликають значні зміни у динаміці транспортних поставок.*

*Ключові слова:* глобалізаційні виклики, стратегічний розвиток, транспортна галузь, автомобільний транспорт, пасажирообіг, вантажообіг.

Lesia SAKUN, Bohdan VIELKIN

Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskiy National University

## MANAGING THE STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR ENTERPRISES IN TERMS OF GLOBALIZATION CHALLENGES

*The article is devoted to the latest methods used to manage the strategic development of transport enterprises in the context of globalization challenges. Steady functioning of transport enterprises contributes to the sustainable economic growth of our country. Among the biggest globalization challenges in recent years for the world economy, and particularly for Ukraine, have been the Coronavirus pandemic and hostilities with the Russian Federation. Motor transport has been and remains extremely important, along with rail transport, especially during the epidemic and the war. The article covers the dynamics of the share of freight / passenger turnover and transported goods / passengers by transport in Ukraine over the period of 2016-2021. The growth of the share of freight turnover - from 16.9% in 2016 to 22.4% in 2021; the share of transported goods - from 70.45 to 76.6%, respectively, characterizes the high competitiveness and high market potential of road transport enterprises in the Ukrainian freight market.*

*Major problems, which should be guided by the development strategy of passenger transport enterprises of Poltava region, are explored: improving the quality of transport services for the population by updating the rolling stock of enterprises; improving the safety of transportation and reducing the negative impact on the environment; optimization of the population's expenditures on passenger transportation. Strategic guidelines for the development of the transport system of Poltava region have been formulated. The factors that cause considerable changes in the dynamics of transport deliveries were analyzed. Transportation of humanitarian cargoes became a priority. Because of the war, the efficiency of using the transit potential of the country has significantly decreased. Military actions against the Russian Federation do not allow to fully use the strategic advantages of the Black Sea-Azov region, the total cargo turnover of which is more than 200 million tons per year. Moreover, 2714.5 km of water navigable arteries are not effectively used. Thus, river transport may be one of the strategic directions of development of the transport industry in the conditions of war and fuel crisis.*

*Keywords:* globalization challenges, strategic development, transport industries, motor transport, passenger turnover, cargo.

### Постановка проблеми у загальному вигляді

#### та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

В останні десятиріччя світове господарство все частіше стикається з викликами, пов'язаними з глобалізацією: епідеміями, війнами, зміною клімату, бідністю, міграцією тощо, при цьому жодна країна не в змозі самотужки захиститися від них. Глобалізація призвела до появи цифрової спільноти, для якої характерна швидка мобільність через цифровізацію та нові форми зайнятості (онлайн послуги, фінансові сервіси, віртуальне робоче місце) [1–3]. На стан світової економіки і, зокрема, економіки України та усіх її галузей вплинула, перш за все, загальна ситуація з воєнними діями в країні та епідемією коронавірусу, що призвело до масштабної продовольчої кризи, критичної ситуації на ринку енергоносіїв, масових геополітичних змін [1]. Транспортна галузь завжди була рушієм зростання світової економіки. Глобальні виклики сучасності призвели до необхідності гнучкого функціонування транспортних підприємств у невизначених умовах зовнішнього та внутрішнього середовища. Для виживання і досягнення успіху у

сучасних умовах підприємствам транспортної галузі необхідно постійно працювати над формуванням та управлінням стратегією свого розвитку, що обумовлює актуальність та значущість обраної теми.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням глобалізації і глобалізаційних викликів присвячені роботи зарубіжних і вітчизняних вчених: У. Бека, Д. Білла, Е. Гідденса, О. Білоруса, Д. Лук'яненко, О. Шевченко, Є. Білоусова, О. Зернецької, О. Петасюк [1–4]. Теоретичні та практичні аспекти формування стратегії розвитку підприємств є предметом дискусій наступних науковців: В.Л. Диканя, Н.В. Куденко, А.П. Наливайко, Г.В. Осовської, Ю.В. Соболева, З.Є. Шершньової, В.Г. Шинкаренко, Р. Акоффа, І. Ансоффа, Г. Мінцберг, М. Портера, А.А. Томпсона та інших.

Класифікації стратегій підприємств транспортної галузі приділено увагу у наукових дослідженнях М. Н. Бідняка, В. В. Біліченка, К. Л. Железняка, О. В. Клепикової, О. П. Левченко, Г. В. Мітченко, Ю. А. Паламарчук, Є. В. Смирнова, І. В. Шевченка, В. Г. Шинкаренка, С. В. Цимбал, В. П. Яновської.

### Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Незважаючи на наявність великої кількості наукових розробок з даної тематики, питання управління стратегічним розвитком підприємств транспортної галузі в умовах глобалізаційних викликів недостатньо розроблено як у науковому, так і в організаційно-практичному аспектах та потребує подальшого дослідження.

Окрім цього, необхідна адаптація існуючих стратегій розвитку транспортних підприємств до глобалізаційних процесів та ризиків.

### Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження системи управління стратегічним розвитком транспортних підприємств в умовах глобалізаційних викликів; використання системного підходу до розробки стратегії розвитку підприємств транспортної галузі.

### Виклад основного матеріалу

В умовах сьогодення саме транспортна галузь відіграє одне з вирішальних значень у стратегії розвитку України. Стабільна робота транспортних підприємств забезпечує стійке економічне зростання нашої країни.

Автомобільний транспорт був і залишається вкрай важливим видом транспорту, поряд із залізничним, особливо в умовах епідемії та воєнного стану. Основна частка вантажо- та пасажиробігу у країнах Європейського Союзу забезпечується саме автотранспортними підприємствами, на яких працює понад 10 млн осіб. В Україні за даними 2020-2021 рр. п'ята частина вантажообігу (20,8–22,4 %) та понад 75% перевезених вантажів (табл. 1), а також третина пасажиробігу (38,9–29,9%) та понад 40 % перевезених пасажирів (табл. 2) обслуговується безпосередньо підприємствами автомобільного транспорту [5].

Розглянемо динаміку частки вантажообігу та перевезених вантажів по Україні автомобільним транспортом за період 2016–2021 рр. (табл. 1). За останні роки спостерігається постійна тенденція до зростання цих показників: частки вантажообігу – з 16,9% у 2016 р. до 22,4% у 2021 р.; частки перевезених вантажів – від 70,45 до 76,6% відповідно [5]. Все це характеризує високу конкурентоспроможність та потужний ринковий потенціал автотранспортних підприємств на ринку перевезення вантажів України.

Таблиця 1

### Вантажообіг та перевезення вантажів за видами транспорту України

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6	7
<b>Вантажообіг, млрд ткм</b>						
Транспорт, усього	344,2	364,2	361,3	339,0	313,3	312,6
Залізничний	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6	180,4
Морський	2,5	2,9	1,8	1,8	1,5	1,5
Річковий	1,5	1,4	1,6	1,6	1,4	1,4
Автомобільний	58	62,3	72,1	64,95	65,18	70,1
Авіаційний	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Трубопровідний	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3	59,2
Частка транспорту, %	100	100	100	100	100	100
Залізничний	54,5	52,7	51,5	53,7	56,1	57,6
Морський	0,7	0,8	0,5	0,6	0,5	0,5
Річковий	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Автомобільний	16,9	17,1	20,0	14,4	20,8	22,4
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубопровідний	27,4	28,9	27,5	30,8	22,1	18,9

Перевезено вантажів, тис. т						
1	2	3	4	5	6	7
Транспорт, тис. т	1542500	1581928	1642881	1578848	1641025,9	1698462
Залізничний	343433,5	339550,5	322342,1	312938,9	305480,4	314300
Морський	3032,5	2253,1	1892	2120,3	1812,2	1703,2
Річковий	3641,8	3640,2	3698	3990,2	3788,4	3597,4
Автомобільний	1085663	1121674	1205531	1147050	1232391,9	1301121
Авіаційний	74,3	82,8	99,1	92,6	88,3	86,8
Трубопровідний	106729,2	114810,4	109418,2	112656,4	97464,7	77654,1
Частка транспорту, %	100	100	100	100	100	100
Залізничний	22,3	21,5	19,6	19,82	18,62	18,50
Морський	0,2	0,1	0,1	0,13	0,11	0,10
Річковий	0,2	0,2	0,2	0,25	0,23	0,21
Автомобільний	70,4	70,9	73,4	72,65	75,10	76,61
Авіаційний	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Трубопровідний	6,9	7,3	6,7	7,14	5,94	4,57

Складено на підставі [5]

Деяка інша ситуація спостерігається з динамікою частки пасажирообігу та перевезених пасажирів по Україні автомобільним транспортом за період 2016–2021 рр. (табл. 2). Зниження частки пасажирообігу та перевезених пасажирів у 2021 р. пояснюється епідемією коронавірусу, зростанням цін на паливно-мастильні матеріали. Дана проблема тільки загострилась у 2022 р. у зв'язку з таким глобалізаційним викликом, як воєнні дії з росією, що спричинило паливну і енергетичну кризу в країні.

Таблиця 2

## Пасажирообіг та перевезення пасажирів за видами транспорту України

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Пасажирообіг, млн пас. км						
Транспорт, усього	102199,3	99408,6	104446,0	107175,0	49034,8	62734,2
Залізничний	36839,2	28075,0	28685,2	28413,5	10696,2	15709,0
Морський	17,8	10,8	2,1	1,3	0,7	1,2
Річковий	12,6	19,5	25,5	24,5	3,3	4,6
Автомобільний	34555,3	35509,1	34560,3	33879,9	19092,2	18763,5
Авіаційний	15532,6	20346,0	25889,3	30241,8	10106,9	18729,7
Трамвайний	3994,8	3923,5	3925,4	3729,2	2541,0	2387,4
Тролейбусний	5896,5	6017,4	5804,8	5407,0	3452,9	3467,2
Метрополітенівський	5350,5	5507,3	5553,4	5477,8	3141,6	3671,6
Частка транспорту, %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Залізничний	36,05	28,24	27,46	26,51	21,81	25,04
Морський	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Річковий	0,01	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01
Автомобільний	33,81	35,72	33,09	31,61	38,94	29,91
Авіаційний	15,20	20,47	24,79	28,22	20,61	29,86
Трамвайний	3,91	3,95	3,76	3,48	5,18	3,81
Тролейбусний	5,77	6,05	5,56	5,05	7,04	5,53
Метрополітенівський	5,24	5,54	5,32	5,11	6,41	5,85
Перевезено пасажирів, тис. осіб						
Транспорт, усього	4853829,9	4648214,0	4487109,0	4262307,9	2570214,3	2655400,0
Залізничний	389057,6	164941,6	157962,4	154811,8	68332,5	81300
Морський	30,3	28,6	71,9	79,4	52,6	68,6
Річковий	448,5	562,9	596,2	589,9	256,5	431,4
Автомобільний	2024892,9	2019324,9	1906852,1	1804929,3	1083872,7	1089300
Авіаційний	8277,9	10555,6	12529,0	13705,8	4797,5	9300
Трамвайний	694009,4	675841,4	666271,1	627515,1	422753,2	398000
Тролейбусний	1038746,0	1058072,1	1016241,2	945694,5	578999,6	594400
Метрополітенівський	698367,3	718886,9	726585,1	714982,1	411149,7	482600
Частка транспорту, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Залізничний	8,02	3,55	3,52	3,63	2,66	3,06
Морський	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Річковий	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Автомобільний	41,72	43,44	42,50	42,35	42,17	41,02
Авіаційний	0,17	0,23	0,28	0,32	0,19	0,35
Трамвайний	14,30	14,54	14,85	14,72	16,45	14,99
Тролейбусний	21,40	22,76	22,65	22,19	22,53	22,38
Метрополітенівський	14,39	15,47	16,19	16,77	16,00	18,17

Складено на підставі [5]

У структурі перевезень вантажів (рис. 1) автомобільний транспорт займає перше місце (76,61% за

2021 рік), на другому місці – залізничний (18,5%), на третьому – трубопровідний (4,6%), при цьому за вантажообігом він посідає друге місце (табл. 1) – 22,4% після залізничного транспорту (57,6%). Цікавим є поступове скорочення частки трубопровідного транспорту із 27,4% у 2016 р. до 18,9% у 2021 р., що пояснюється загостренням конфлікту з росією і зменшенням поставок нафти і газу на територію України та з метою транзиту до Європи [5].

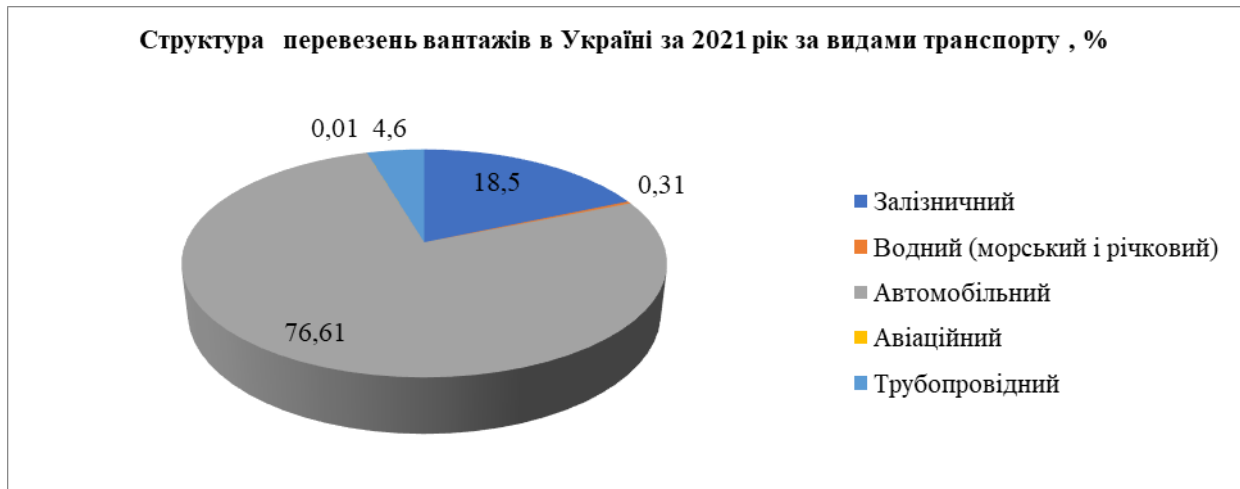


Рис. 1. Структура перевезень вантажів в Україні за 2021 рік за видами транспорту [5]

На території Полтавської області функціонують наступні види транспорту: залізничний, автомобільний, річковий, трубопровідний, повітряний. Напрямок від Полтави до Кременчука є стратегічно важливим для здійснення перевезень транзитних вантажів у напрямку Схід – Одеські чорноморські порти для подальшого їх транспортування морем [6].

На рис. 2 розглянуто динаміку перевезених вантажів автомобільним транспортом у регіональному аспекті за 2021 рік.

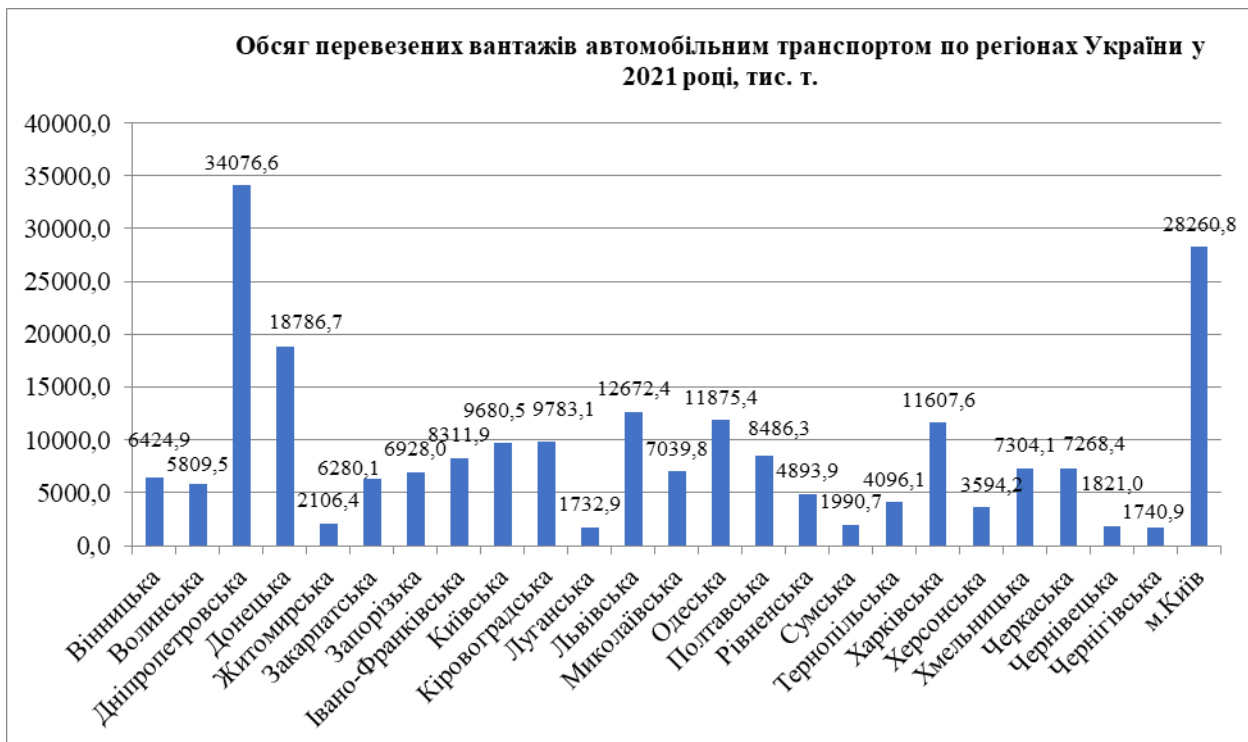


Рис. 2. Динаміка перевезених вантажів автотранспортом по регіонах за 2021 рік [5, 6]

Лідерами за перевезеннями вантажів по регіонах у 2021 році є Дніпропетровська область (34076,6 тис. т), м. Київ (28260,8 тис. т) і Донецька область (18786,7 тис. т). Полтавська область займає лише дев'яте місце по перевезенню вантажів (8486,3 тис. т) і двадцяте місце – по перевезенню пасажирів [6]. Отже, пріоритетним напрямком при розробці стратегії розвитку транспортної системи Полтавської області

повинен стати пасажирський транспорт [10, 11].

Основними проблемами, на які має орієнтуватися стратегія розвитку підприємств пасажирського транспорту Полтавської області, є:

- покращення якості транспортних послуг для населення за рахунок оновлення рухомого складу підприємств, підвищення безпеки перевезень та скорочення негативного впливу на навколишнє середовище;
- оптимізація витрат населення на пасажирські перевезення [7, 8].

Урахування чотирьох пріоритетних напрямків розвитку транспортної системи України згідно з Національною транспортною стратегією дозволило розробити стратегічні орієнтири розвитку транспортної системи Полтавської області [9–11], що зображено на рис. 3.

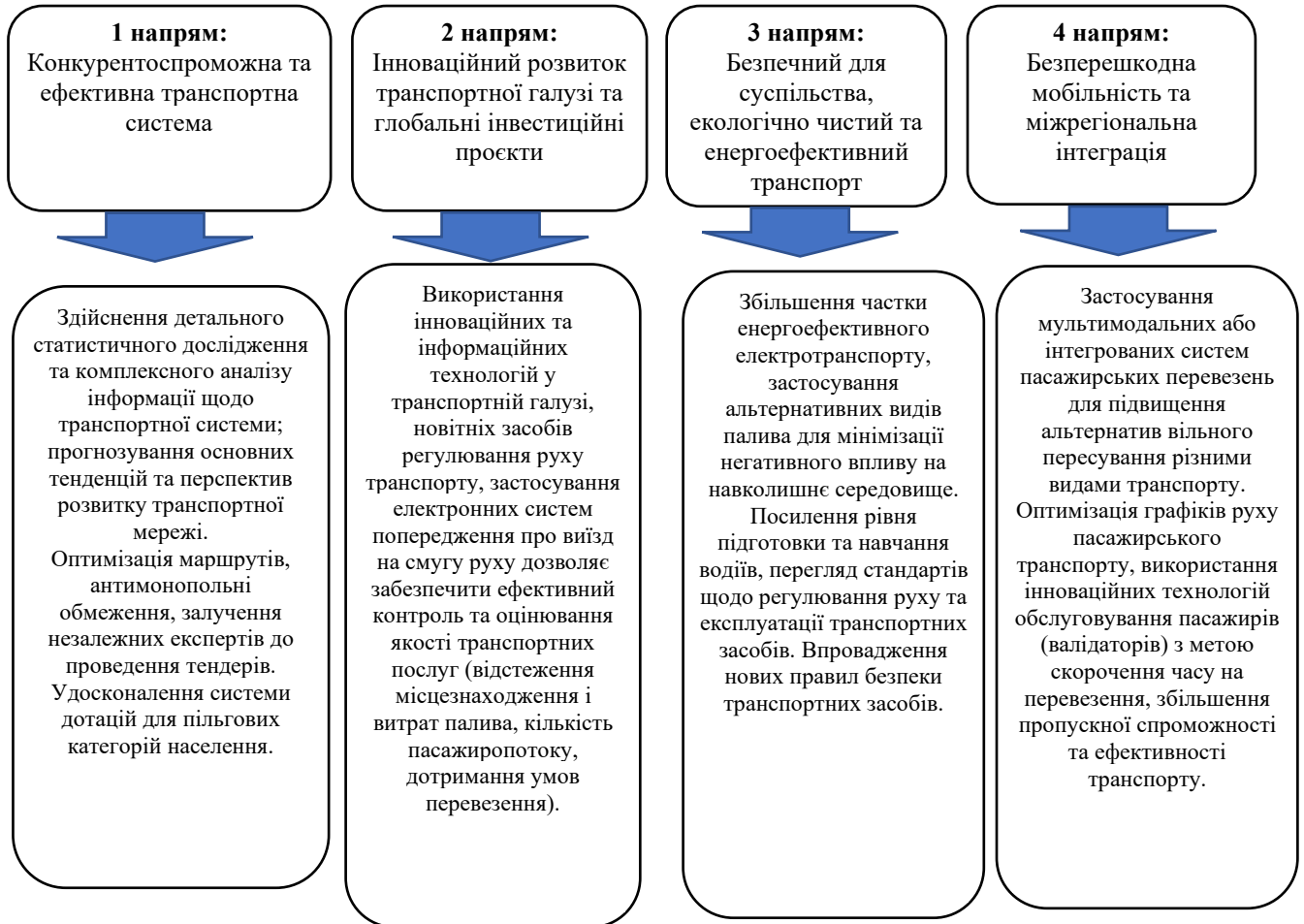


Рис. 3. Стратегічні орієнтири розвитку транспортної системи Полтавської області [7, 9]

Найвагомішими глобалізаційними викликами за останні роки для світової економіки, і зокрема нашої держави, стали епідемія коронавірусу та воєнні дії з рф. Ці чинники викликали суттєві зміни у поставках вантажів та пасажирських перевезеннях. Необхідно зазначити, що війна внесла корективи у звичну роботу транспорту і це в першу чергу позначилося на спеціалізації перевезень вантажів [12].

Пріоритетним стало перевезення гуманітарних вантажів. Лише за перший місяць війни було здійснено понад ста гуманітарних рейсів з доставки товарів для військових, продуктів харчування, медичних засобів і обладнання, одягу та засобів гігієни [12].

З 02.03.2022 р. було утворено Координаційний штаб з гуманітарних та соціальних питань, який став своєрідним координаційним логістичним центром, що спрямовує діяльність волонтерів, фондів, благодійників, надає інформацію про потреби на державному рівні і оптимізує розподіл гуманітарної допомоги. Через війну суттєво знизилась і ефективність використання транзитного потенціалу країни, який дозволяв перевозити понад 60 млн т вантажів залізничним та водним видами транспорту і 200 млн. т. транзитних вантажів автомобільним транспортом [12].

Воєнні дії з рф не дозволяють на повну потужність використовувати конкурентні переваги Чорноморсько-Азовського регіону, а саме 13 портів, загальний вантажообіг яких становить понад 200 млн т на рік [5, 12]. Крім того не ефективно використовуються 2714,5 км водних судноплавних артерій. Отже, одним із стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі в умовах війни і паливної кризи може стати саме річковий транспорт.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі**

У результаті проведеного аналізу було досліджено підходи до стратегічного розвитку транспортної галузі України під час глобалізаційних викликів. З'ясовано, що рушійними силами у розвитку транспортних підприємств мають бути покращення якості транспортних послуг для населення за рахунок оновлення рухомого складу, підвищення безпеки перевезень та скорочення негативного впливу на навколишнє середовище; оптимізація витрат населення на пасажирські перевезення.

Подальші дослідження спрямовані на формування стратегії розвитку автомобільного транспорту України на засадах менеджменту якості і логістичного контролінгу.

**Література**

1. Петасюк О.І. Глобалізаційний розвиток 2022: виклики та прогнози. Світ наукових досліджень. 2022. Випуск 7. URL: <https://www.economy-confer.com.ua>
2. Глобальні, безпекові, політичні, економічні тенденції у світі та їхній вплив на Україну в 2022 році. Недержавний аналітичний центр «Українські студії стратегічних досліджень». URL: <https://ussd.org.ua/2022/01/17/globalni-bezpekovi-politychni-ekonomichni-tendentsiyi-u-sviti-ta-yihnij-vplyv-na-ukrayinu-v-2022-rotsi>
3. Глобалізація – Council of Europe. URL: <https://www.coe.int/uk/web/compass/globalisation>
4. Шевченко О. Глобальні виклики сучасності: проблема класифікації та пріоритезації. Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії. 2017. № 1. С. 137-153. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mvckrc\\_2017\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mvckrc_2017_1_16).
5. Державна служба статистики. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf) (дата звернення: 12.02.2020).
6. Головне управління статистики у Полтавській області. URL: <http://www.pl.ukrstat.gov.ua/>
7. Некрасова Л.А., Богаченко М.В. Стратегічні орієнтири розвитку мського пасажирського транспорту в Одеській області. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2020. Вип. 42. С. 66-71.
8. Олійник Л.В., Кузнецова А.П. Методологічні засади формування стратегії розвитку підприємства. Економіка і організація управління. 2018. URL: <http://jeou.donnu.edu.ua/article/view/6325/6354> (дата звернення: 07.09.2022).
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 08.09.2022).
10. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 08.09.2022).
11. Богаченко М.В. Світовий досвід організації мського пасажирського транспорту. Бізнес-Навігатор. 2017. Вип. 4-1. С. 21–25. URL: [www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21com=2&i21dbn=ujrn&p21dbn=ujrn&image\\_file\\_download=1&Image\\_file\\_name=PDF/bnav\\_2017\\_4-1\\_6.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21com=2&i21dbn=ujrn&p21dbn=ujrn&image_file_download=1&Image_file_name=PDF/bnav_2017_4-1_6.pdf) (дата звернення: 09.09.2022).
12. Шевченко В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html> (дата звернення: 11.09.2022)

**References**

1. Petasiuk O.I. Hlobalizatsiyni rozvytok 2022: vyklyky ta prohnozy. Svit naukovykh doslidzhen. 2022. Vypusk 7. URL: <https://www.economy-confer.com.ua>
2. Nderzhavnyi analitychni tsestr «Ukrainski studii stratehichnykh doslidzhen». Hlobalni, bezpekovi, politychni, ekonomichni tendentsii u sviti ta yikhni vplyv na Ukrainu v 2022 rotsi. URL: <https://ussd.org.ua/2022/01/17/globalni-bezpekovi-politychni-ekonomichni-tendentsiyi-u-sviti-ta-yihnij-vplyv-na-ukrayinu-v-2022-rotsi>
3. Hlobalizatsiia – Council of Europe. URL: <https://www.coe.int/uk/web/compass/globalisation>
4. Shevchenko O. Hlobalni vyklyky suchasnosti: problema klasyfikatsii ta priorityzatsii. Mizhnarodni vidnosyny, suspilni komunikatsii ta rehionalni studii. 2017. № 1. S. 137-153. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mvckrc\\_2017\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mvckrc_2017_1_16).
5. Derzhavna sluzhba statystyky. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf) (data zvernennia: 12.02.2020).
6. Holovne upravlinnia statystyky u Poltavskii oblasti. URL: <http://www.pl.ukrstat.gov.ua/>
7. Nekrasova L.A., Bohachenko M.V. Stratehichni oryentyry rozvytku miskoho pasazhyrskoho transportu v Odeskii oblasti. Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. 2020. Vyp. 42. S. 66-71.
8. Oliinyk L.V., Kuznietsova A.P. Metodolohichni zasady formuvannia stratehii rozvytku pidpriemstva. Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia. 2018. URL: <http://jeou.donnu.edu.ua/article/view/6325/6354> (data zvernennia: 07.09.2022).
9. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (data zvernennia: 08.09.2022).
10. Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy vid 5 kvitnia 2001 roku № 2344-III. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (data zvernennia: 08.09.2022).
11. Bohachenko M.V. Svitovi dosvid orhanizatsii miskoho pasazhyrskoho transportu. Biznes-Navihator. 2017. Vyp. 4-1. S. 21–25. URL: [www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21com=2&i21dbn=ujrn&p21dbn=ujrn&image\\_file\\_download=1&Image\\_file\\_name=PDF/bnav\\_2017\\_4-1\\_6.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21com=2&i21dbn=ujrn&p21dbn=ujrn&image_file_download=1&Image_file_name=PDF/bnav_2017_4-1_6.pdf) (data zvernennia: 09.09.2022).
12. Shevchenko V. Lohistyka viiny. Yak zminylys vantazhni perevezennia v Ukraini. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html> (data zvernennia: 11.09.2022)