

УДК 339.168.5
UDC 339.168.5

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Комчатних О.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Редько Н.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINE: MODERN SITUATION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

Komchatnykh O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Redko N.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Комчатных Е.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Редько Н.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі потрібні передумови для розвитку транспортної галузі. Проте, колосальний транзитний потенціал України використовується лише на чверть.

В Україні проголошено курс на євроінтеграцію і одним із ключових завдань у цьому напрямку є інтеграція транспортної мережі України в європейську та розвиток її транзитного потенціалу, що призведе не тільки до економічної вигоди у вигляді доходів за транзит, але й виступить однією із передумов економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності України на світовій арені.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. На сьогоднішній день опубліковано значну кількість наукових робіт, у яких досліджено сутність та основні тенденції розвитку транзитного потенціалу України. Серед вагомих наукових досліджень транспортно-транзитного потенціалу України можна виокремити праці А.М. Новікової, К.М. Михайличенко, Є.В. Белашова, Т.П. Лучникової, С.С. Шаповал, Т.О. Войченко, С.В. Джулай, О.В. Мініної, О.М. Клен, А.М. Пасічник, Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, С.С. Шаповал, А.М. Хахлюк та ін. Враховуючи постійну мінливість економічного та політичного простору дослідження на дану тему потребують постійної актуалізації.

Виклад основного матеріалу. Згідно Закону України «Про транзит вантажів», транзит – це перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» визначає транзит, як переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території. Відповідно до митного кодексу України, транзит - це митний режим, відповідно до якого товари і транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території України.

Більшість науковців під транзитним потенціалом розуміє сукупність можливостей та ресурсів країни для здійснення безперебійного та безпечного транспортування своєї території транзитних вантажів. Чернега О.Б., Білозубенко Б.С. Расторгуєв А.С. [6] безпосередньо пов'язують транзитний потенціал з транспортним, визначаючи його як можливості країни виконувати транзит вантажів та супутні транзитні послуги на основі сукупності матеріальних, правових, соціальних, економічних та управлінських факторів, о визначають рівень розвитку та функціональності транспортної системи.

Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн. т, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодоби вітчизняна транспортна система перевозить близько 2,2 млн. т вантажів і понад 19 млн. пасажирів [4, с. 48].

Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи "Союз" (з Уралу в країни Європи) та "Уренгой – Ужгород" (із Західного Сибіру в країни

Європи), а також нафтопровід "Дружба" (Західний Сибір – країни Європи). Довжина газо- і нафтопроводів, які проходять територією України, дорівнює 42,05 тис. км. Це дозволило їй зайняти 5-те місце в світі за довжиною магістральних трубопроводів, поступившись лише таким країнам як США, Росія, Канада та КНР.

У світі Україна посідає 4 місце (після США, Росії, Канади) за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Залізнична мережа України в Європі є однією з найпотужніших, ще в 1990-х вона за вантажонапруженістю займала перше місце. Україна володіє також розвинутою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Через Україну проходять Міжнародні транспортні коридори, зокрема: пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9 (табл. 1), коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією.

Таблиця 1 – Перелік пан'європейських міжнародних транспортних коридорів

Коридор	Напрямок
Коридор №1	Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас/Клайпеда – Варшава/Гданськ
Коридор №2	Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород
Коридор №3	Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден/Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ
Коридор №4	Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Д'єр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул
Коридор №5	Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ
Коридор №6	Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно
Коридор №7 (водний)	Дунайський (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
Коридор №8	Дуррес – Тирана – Скоп'є – Бітола – Софія – Димитровград – Бургас – Варна
Коридор №9	Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александрополіс
Коридор №10	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки

З розширенням ЄС в Європі почалося формування нової мультимодальної Транс'європейської транспортної системи, що включає всі види транспорту. Широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р. передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав-членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Єврокомісією визначено основні транс'європейські транспортні коридори, що поєднують країни-члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами. Основою нової інфраструктурної політики ЄС стане продовження розпочатої раніше роботи з перетворення національних транспортних систем країн Європи в єдину Транс'європейську транспортну мережу, ядром якої визначено дев'ять нових транспортних коридорів: Балтика – Адріатика, Північне море – Балтика, Середземноморський коридор, Середньосхідний коридор, Скандинавія – Середземне море, Рейн – Альпи, Атлантичний коридор, Північне море – Середземне море, Рейн – Дунай. Пріоритетне фінансування отримують транспортні коридори, що з'єднують східну і західну частини ЄС. Зроблено акцент на мультимодальності коридорів – незалежно від напрямку кожен транспортний коридор повинен поєднувати в собі мінімум три види транспорту, з'єднувати три держави і мати дві транскордонні секції. В результаті реалізації даної стратегії до 2050 р. оновлена транспортна мережа з'єднає 94 морських і річкових портів, 38 ключових аеропортів і дозволить оновити 15 тис. км залізниць, налагодивши на них швидкісний рух.

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 та 9 (табл. 2), включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь-Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. Проте, як зазначає авторський колектив Національного інституту стратегічних досліджень в аналітичній доповіді «Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України» [3], наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами

у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.

Таблиця 2 – Перелік транс'європейських транспортних коридорів, ухвалених Європейською Комісією

Коридор	Напрямок
№1 «Балтика – Адріатика»	Польща (Верхня Сілезія) – Словаччина – Австрія – Італія
№2 «Північне море – Балтика»	Фінляндія – країни Балтії – Польща – Німеччина – Нідерланди – Бельгія
№3 «Скандинавія – Середземне море»	Фінляндія – Швеція – Німеччина – Італія – Мальта
№4 «Середньосхідний»	Північна Німеччина – Чехія – Південно-Східна Європа (Греція, Кіпр)
№5 «Середземноморський»	Іспанія – Франція – Італія – Словенія – Хорватія – Угорщина (до кордону з Україною)
№6 «Рейн – Альпи»	Нідерланди – Бельгія – Швейцарія – Італія
№7 «Атлантичний»	Португалія – Іспанія – Франція – Німеччина
№8 «Північне море – Середземне море»	Ірландія – Великобританія – Нідерланди – Бельгія – Люксембург – Франція
№9 «Рейн – Дунай»	Франція – Німеччина (південь) – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія (Чорне море) гілка Німеччина (Мюнхен) – Чехія – Словаччина (до кордону з Україною)

В останні роки простежується негативна тенденція до зниження транзитних перевезень територією України. Оцінка стану вантажних перевезень митною територією країни показує, що у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків обсяг транзитних перевезень скоротився майже у двічі з 62,3 % у 2007 році до 30,3 % у 2014 році [5], що відповідним чином зменшило обсяг валютних надходжень в Україну (табл. 3).

Таблиця 3 – Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України

Показник	Роки						
	2005	2007	2010	2011	2012	2013	2014
Експорт, тис. т	121317	128018	142978	155598	170855	175558	174544
Імпорт, тис. т	92742	106478	78364	95706	82306	76134	60073
Транзит, тис. т	205565	386956	152354	151243	124894	120127	101993
Усього, тис. т	419624	621452	373696	402547	378055	371819	336610

За 2014 р. через територію України пройшло 101993,37 тис. т транзитних вантажів, з-поміж яких найбільший обсяг припадає на трубопровідний (64,51%), залізничний (28,82%) та автомобільний (5,75%) транспорт (рис. 1). Основу транзитного вантажопотоку України складають: нафта та нафтопродукти, основними країнами відправлення яких є Казахстан, Росія, Білорусь (29,6% від загальних обсягів), руда залізна та марганцева (24,7%), кам'яне вугілля (16,3%), хімічні та мінеральні добрива (9,9%), чорні метали (6,2%) та хімікати (5,7%) [2].

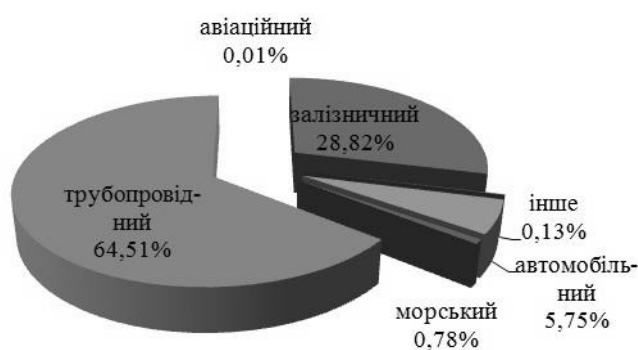


Рисунок 1 – Структура транзитних вантажопотоків через кордон України у 2014 році

Без врахування трубопроводів залізничним транспортом країни перевозиться 81 % усіх транзитних вантажів у країні. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану, які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. У 2014 р. залізниці України перевезли 29,4 млн тонн транзитних вантажів, що на 10,9 % менше, ніж у 2013 р. і становить лише 7,6 % від загального обсягу перевезень вантажів залізничним транспортом (у 2007 р. частка транзиту в загальному обсязі вантажних перевезень залізничним транспортом становила 19,4 %). Обсяги транзиту впали за рахунок нафти і нафтопродуктів (на 22,5 %), вугілля (на 5,5 %), хімічних і мінеральних добрив (на 30,5 %) та хімікатів (на 28,9 %). Всього у 2014 р. порівняно з 2007 р. Укрзалізниця втратила 70,5 млн тонн щорічного обсягу транзитних перевезень вантажів. Другою не менш важливою складовою транзитного потенціалу України є її портовий комплекс, що включає 13 (до анексії Криму - 18) морських торговельних портів. У 2014 р. переробка транзитних вантажів у портах континентальної України скоротилася до 20,5 млн т, або на 12,1 % відносно рівня 2013 р. (на 30 % – з урахуванням портів АР Крим та м. Севастополь). Загалом з 2007 по 2014 р. щорічний обсяг перевалки транзиту в морських портах України, включаючи втрату транзитного вантажопотоку через порти Криму, скоротився майже на 50 млн. т або на 71 %.

Технологічні потужності транспортної системи України дозволяють щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом та переробляти в портах понад 110 млн т транзитних вантажів [1]. У 2014 р. митною територією України без урахування трубопроводного транспорту пройшло 36197,17 тис. т транзитних вантажів. Це означає, що на сьогоднішній день використовується лише 1/3 транзитного потенціалу країни.

У географічній структурі транзитних перевезень перше місце посідає Росія, формуючи 85,0 % вантажної бази українського транзиту (з урахуванням трубопроводного транспорту). У відправленні транзитних вантажів залізничним транспортом частка Російської Федерації у 2013 р. склала 67,1 %, автомобільним – 19,8 %, морським – 15,9 %.

Серед основних причин скорочення транзитних потоків можна виділити:

- техніко-технологічні. Динаміку і масштаби розвитку транспортної інфраструктури України неможливо порівнювати зі стрімким розвитком у країнах Європи та Азії, в т.ч. основних країн-конкурентів – Росії та Білорусі, які зараз активно розвивають транспортні системи своїх країн з метою відтяти більшу частку ринку міжнародних перевезень;

- геополітичні. Складна ситуація, воєнні дії в країні і цілеспрямована політика Російської Федерації щодо виключення нашої країни з транзитних потоків змушують відправників шукати шляхи, що оминають нашу країну, все частіше надаючи пріоритет більш північним та більш південним маршрутам через територію сусідніх країн;

- інституційні. Недосконалість законодавчої бази та відсутність зваженої державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України, повільні темпи вирішення питань уніфікації транспортно-законодавства відповідно до міжнародного права підвищують конкуренцію зі сторони членів Митного Союзу щодо залучення на свою територію традиційно українських та нових транзитних вантажопотоків.

В Україні досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн. Внаслідок цього Україна поступається іншим країнам на ринку надання транспортних послуг, склалась стала тенденція до втрати транзитних вантажопотоків. Термін дії «Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 рр.» закінчився, значна кількість її заходів в частині розбудови транспортної інфраструктури не була виконана, але нова державна програма розвитку транзитних перевезень не розробляється, немає обґрунтованих прогнозів обсягів перевезень вантажів і пасажирів як в цілому, так і за видами транспорту, видами перевезень, напрямками перевезень на середньострокову перспективу [3, с. 55].

Висновки. Україна має всі необхідні геоелекономічні та геополітичні передумови для формування сучасної транзитної системи, яка відповідала б європейським стандартам. Але відсутність необхідної державної підтримки, затьяжна економічна криза та складна політична ситуація в країні не дають використовувати наявний транзитний потенціал в повній мірі. Збереження та розвиток такого важливого ресурсу дозволить нашій країні не лише одержати додатково значні фінансові кошти але й посісти гідне місце в світовій економіці. В умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів транспортної інфраструктури Україні необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей. Мова йде про реалізацію проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Потенційні напрями співробітництва України з ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих транспортних мереж.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг: аналіт. записка. [Електронний ресурс]/ К.М. Михайличенко, Є.В. Белашов. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Лучникова Т.П. Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті: матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ГЕТУТ, 2014. – С. 252 – 253.
3. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.
4. Прейгер Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47–59.
5. Транспорт і зв'язок України 2014: статистичний збірник / за ред. О.О. Кармазіна. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 204 с.
6. Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины /О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев// Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т.3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – №3. – С. 101–106.

REFERENCES

1. Mykhailychenko K.M., Bielashov Ye.V. Vidnovlennia tranzytnoho potentsialu v konteksti pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh. [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/> (Ukr)
2. Luchnykova T.P. Otsinka rozvytku tranzytnykh vantznykh perevezen Ukrainy v umovakh ekonomichnoi kryzy. Economics and Management Problems in the railway sector: materials of the IX International scientific-practical conference. Kyiv: HETUT Publ., 2014. P. 252 – 253. (Ukr)
3. Sobkevych O.V., Mykhailychenko K.M., Yemelianova O.Yu. Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy [Mechanisms for efficient use and development potential of the transport system of Ukraine]. Kyiv: NISD Publ., 2014. 60 p. (Ukr)
4. Preiher D., Zhalilo Ya., Sobkevych O., Yemelianova O. Realizatsiia tranzytnoho potentsialu Ukrainy yak faktor zmitsnennia ekonomichnykh zviazkiv mizh Yevropoiu ta Aziieiu. Economy of Ukraine. 2012. Vol. 4. P. 47–59. (Ukr)
5. Transport i zviazok Ukrainy 2014: statystychnyi zbirnyk [Transport and communications Ukraine 2014: Statistical publication]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy Publ., 2015. 204 p. (Ukr)
6. Chernega O.B., Belozubenko V.S., Rastorguev A.S. Osnovnyie strukturnyie osobennosti realizatsii transportno-tranzitnogo potentsiala Ukrainy. Visnyk HNU. Series «Economic sciences». 2008. Vol. 3. P. 101–106. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Комчатних О.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О.В. Комчатних, Н.О. Редько // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2016. – Вип. 3.

Досліджується транзитний потенціал, яким володіє Україна, та його сучасний стан. Розглянуто проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури та формування транзитної привабливості країни.

Об'єкт дослідження – транзитний потенціал України.

Мета роботи – аналіз розвитку транзитного потенціалу та визначення напрямів його вдосконалення.

Метод дослідження – аналіз і синтез, системний підхід.

Забезпечення розвитку транзитного потенціалу є важливим чинником економічного зростання країни. Проте сучасний стан транспортної системи України не відповідає європейському рівню. В статті проаналізовано чинники, що перешкоджають розвитку транзитного потенціалу України та призводять до скорочення обсягів транзитних перевезень митною територією України. Визначено роль зваженої державної політики для інтеграції національної транспортної системи у світову.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ТРАНСПОРТ, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ, ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ABSTRACT

Komchatnykh O.V., Redko N.A. Transit potential of Ukraine: modern situation and prospects of development. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2016. Vol. 3.

The article examines the current state of Ukraine's transit potential. Problems and perspectives of the development of transport infrastructure and transit attractiveness of country.

Object of the study – transit potential of Ukraine.

Purpose of the study – analysis of the development of transit potential and identification of ways to improve it.

Method of the study – analysis and synthesis, system approach.

Ensuring the development of transit potential is an important factor in the economic growth of the country. The current situation of Ukrainian transport system does not correspond to European level. Analyzed in this article barriers to development of the Ukrainian transit potential, which leads to a reduction in the volume of transit through the territory of Ukraine. Defined the role of balanced state policy for the integration of national transport system into the world's.

KEYWORDS: TRANSIT POTENTIAL, TRANSPORT, INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS, TRANSPORTATION.

РЕФЕРАТ

Комчатных Е.В. Транзитный потенциал Украины: современное состояние и перспективы развития / Е.В. Комчатных, Н.А. Редько // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2016. – Вып. 3.

Исследуется транзитный потенциал, которым обладает Украина, его современное состояние. Рассмотрены проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры и формирования транзитной привлекательности страны.

Объект исследования – транзитный потенциал Украины.

Цель работы – анализ развития транзитного потенциала и определение направлений его совершенствования.

Метод исследования – анализ и синтез, системный подход.

Обеспечение развития транзитного потенциала является важным фактором экономического роста страны. Однако современное состояние транспортной системы Украины не соответствует европейскому уровню. В статье проанализированы факторы, препятствующие развитию транзитного потенциала Украины, что приводит к сокращению объемов транзитных перевозок по территории Украины. Определена роль взвешенной государственной политики для интеграции национальной транспортной системы в мировую.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ТРАНСПОРТ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ПЕРЕВОЗКИ.

АВТОРИ:

Комчатных Олена Вікторівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Редько Наталя Олександрівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

AUTHOR:

Komchatnykh Olena V., National Transport University, assistant lecturer, department of economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

Redko Nataliya A., National Transport University, assistant lecturer, department of economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Комчатных Елена Викторовна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Редько Наталя Александровна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко С.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, декан факультету менеджменту, логістики та туризму, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

Bakulich O.O, Ph.D. (engineering), professor, National Transport University, dean, faculty of Management, Logistics and Tourism, Kyiv, Ukraine.