

УДК 338.2  
JEL L9, P45, R48  
DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-5-15

**В.Г. Кухарчик**  
канд. екон. наук, с.н.с.  
Інститут проблем ринку  
та економіко-екологічних досліджень НАНУ  
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044  
E-mail: v\_g\_k\_@ukr.net  
ORCID: 0000-0002-5718-2410  
**О.Г. Кухарчик**  
здобувач

## ГОЛОВНІ ПРИНЦИПИ ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ

***Анотація.** Скоординована та узгоджена транспортна політика України є основою ефективного розвитку транспортного комплексу держави. Вона координує з Транспортною стратегією ЄС, розробленою до 2050 року, а також з Європейською стратегією «Європа-2020».*

*Державна політика є засобом, що дозволяє державі досягнути певної мети в конкретній галузі, використовуючи правові, економічні, адміністративні методи впливу, спираючись на ресурси, які є в її розпорядженні.*

*Виявлено головні принципи впровадження державної транспортної політики в Україні.*

*У статті проаналізовано Стратегію розвитку транспортного комплексу Євросоюзу та Транспортну стратегію України. Встановлено, що розвиток транспортного комплексу України повинен базуватися на Транспортній стратегії Євросоюзу. Транспортний комплекс України є єдиною інфраструктурною мережею з Європейським Союзом. У статті розроблено принципи формування та ефективного впровадження регіональної державної політики у забезпеченні мультимодальних перевезень в Україні.*

*Запропоновано пріоритети для розвитку транспортного комплексу України. Визначені напрями, завдання та головні принципи регіональної транспортної політики України.*

***Ключові слова:** регіональна транспортна політика, транспортний комплекс, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення.*

UDC 338.2  
JEL L9, P45, R48  
DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-5-15

**V.G. Kukharchyk**  
PhD in Economics  
Senior Scientific Researcher,  
Institute Of Market Problems and Economic&Ecological Research  
of the National Academy of Sciences of Ukraine  
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine  
e-mail: v\_g\_k\_@ukr.net  
ORCID: 0000-0002-5718-2410  
**O.G. Kukharchyk**  
applicant

## MAIN PRINCIPLES OF IMPLEMENTATION OF STATE TRANSPORT POLICY IN UKRAINE

**Topicality.** *The coordinated and coordinated transport policy of Ukraine is the basis for the effective development of the transport complex of the state. It coordinates with the EU Transport Strategy, developed by 2050, as well as with the Europe 2020 Strategy.*

*State policy is a means that allows the state to achieve a certain goal in a particular industry, using legal, economic, administrative methods of influence, based on the resources that are at its disposal.*

**Purpose and tasks.** *Identification of the main principles of the implementation of the state transport policy in Ukraine*

**Research results** *The article analyzes the strategy of development of the transport complex of the European Union and the transport strategy of Ukraine. It is established that the development of the transport complex of Ukraine should be based on the European Union Transport Strategy. The transport complex of Ukraine is the only infrastructure network with the European Union. The article develops the principles of formation and effective implementation of regional state policy in the provision of multimodal transport in Ukraine:*

- 1) the same commercial-legal regime;*
- 2) the integrated use of the national transport system in accordance with the economic state of the country and the priority needs of the national economy;*
- 3) the use of electronic data interchange (EDI) systems that monitor the movement of cargo, transfer information and communicate;*
- 4) introduction of new forms of interaction, unity of all links of the transport chain in the organizational and technological aspect, a single form of interaction and coordination of all links of the transport chain, ensuring this unity;*
- 5) cooperation of all participants of the transport system;*
- 6) integrated development of transport infrastructure of various types of transport.*

**Conclusions** *The priorities for the development of the transport complex of Ukraine are proposed. The directions, tasks and main principles of the regional transport policy of Ukraine are determined.*

**Keywords.** *Regional transport policy, transport complex, multimodal transportation, intermodal transportation.*

УДК 338.2  
JEL L9, P45, R48  
DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-5-15

**В.Г. Кухарчик**  
канд. екон. наук, с.н.с.  
Институт проблем рынка  
и экономико-экологических исследований НАНУ  
Французский бульвар, 29, м. Одеса, Украина, 65044  
E-mail: v\_g\_k\_@ukr.net  
ORCID: 0000-0002-5718-2410  
**О.Г. Кухарчик**  
соискатель

## ГЛАВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В УКРАИНЕ

***Аннотация.** Скоординированная и согласованная транспортная политика Украины является основой эффективного развития транспортного комплекса страны. Она координирует с Транспортной стратегией ЕС, разработанной до 2050 года, а также с Европейской стратегией «Европа-2020».*

*Государственная политика является средством, позволяющим государству достичь определенной цели в конкретной области, используя правовые, экономические, административные методы воздействия, опираясь на ресурсы, которые есть в распоряжении.*

*Виявлені головні принципи впровадження державної транспортної політики в Україні.*

*В статье проанализированы Стратегия развития транспортного комплекса Евросоюза и Транспортная стратегия Украины. Установлено, что развитие транспортного комплекса Украины должен базироваться на Транспортной стратегии Евросоюза. Транспортный комплекс Украины является единственной инфраструктурной сетью с Европейским Союзом. В статье разработаны принципы формирования и эффективного внедрения региональной государственной политики в обеспечении мультимодальных перевозок в Украине.*

*Предложено приоритеты для развития транспортного комплекса Украины. Определены направления, задачи и основные принципы региональной транспортной политики Украины.*

***Ключевые слова:** региональная транспортная политика, транспортный комплекс, мультимодальные перевозки, интермодальные перевозки.*

**Постановка проблеми.** Головна задача для транспортного комплексу України – це визначення сприятливих умов для інтеграції в Європейську транспортну мережу.

У 2010 р. Європейська Рада ухвалила нову європейську стратегію, «Європа-2020», а також Транспортну стратегією ЄС, розроблену до 2050 року [9]. У підсумковій заяві саміту мова йде, про необхідність забезпечити стабільне економічне зростання, і підвищення конкурентоспроможності європейських товарів. Соціальна інтеграція європейських громадян має базуватися на розвитку нових екологічних технологій. ЄС поставив завдання збільшення майже вдвічі інвес-

тицій в розробку нових, перш за все «зелених» технологій (з нинішніх 1,9 до 3 відсотків від ВВП). Стратегія «Європа-2020» передбачає велику увагу приділити екології. Викиди двоокису вуглецю повинні бути скорочені на 20 % в порівнянні з рівнем 1990 року, частка відновлюваних джерел енергії в кінцевому енергоспоживанні повинна становити не менше 20 %, на 20 % має знизитися і енергоспоживання

Стратегія розвитку транспортного комплексу Євросоюзу передбачає: виключити використання в містах машин з бензиновим двигуном; довести до 40 % частину низьковоглецевого палива в авіації; знизити

до 40 % вихлопи парникових газів на морському транспорті; перевести половину автомобільних і пасажирських перевезень на залізничний і водний транспорт. Ця програма на 60 % зменшить викиди вуглецю в атмосферу. На реалізацію програми направлено 1,5 трлн. Євро.

Міністерство інфраструктури України впроваджує проект технічної допомоги Twinning: «Підтримка імплементації транспортної стратегії України», спрямований на сприяння досягненню цілей і пріоритетів національної транспортної стратегії в Україні. Проект спрямований на інтеграцію транспортної мережі України до транспортної мережі Європейського Союзу та зміцнення співробітництва між Україною та ЄС.

У транспортному секторі вже реалізовано багато проектів з фінансування Європейського Союзу. Проект технічної допомоги «Підтримка імплементації транспортної стратегії України» є одним з наймасштабніших з проектів ЄС.

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Проблеми транспортного комплексу та ефективності використання різних видів транспорту розглядалися у роботах наступними авторами: О.М. Котлубай; Л.В. Ширяєва; О.Л. Дрожжин [4], Ю.І. Кирилов [6] та інші. Проблемам формування мережі транспортної логістики в Україні на базі транспортно-логістичних центрів присвячені роботи таких науковців: Е. Лімонов [12], О.С. Каспрук [13], А.Г. Калпін [14], О. Собкевич, О. Ємельянова [15] та ін.

На новому етапі транспортна стратегія повинна визначати активну позицію держави у справі вдоскона-

лення транспортної системи України як ключового фактора соціально-економічного розвитку країни. Це стосується насамперед підвищення якості транспортних послуг, зниження сукупних витрат суспільства, що залежать від якісного функціонування транспорту, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи, посилення інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі.

**Завдання дослідження.** Мета та постановка проблеми – це розвиток транспортного комплексу України за рахунок імплементації Транспортної стратегії України з Транспортною стратегією Європейського Союзу, та бюджетної підтримки транспортного сектору: регулярному моніторингу та звітності, плануванні та реалізації заходів тощо.

**Основний матеріал дослідження.** В Україні було розроблено «Транспортну стратегію України на період до 2020 року», яка визначала концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі.

Основні напрями розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 року згідно з Транспортною стратегією:

- модернізація транспортної системи та підвищення ефективності її функціонування;
- задоволення потреби національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості та доступності транспортних послуг;
- забезпечення своєчасності доставки вантажів;

- удосконалення системи управління галуззю транспорту;

- збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;

- підвищення рівня безпеки на транспорті;

- зменшення на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу;

- зменшення на 15-20 % енергоємності транспорту, зокрема автомобільного – з 43,6 до 34,8 грамів умовного палива на 1 тонно-кілометр, залізничного – з 10,32 до 8,75 грамів умовного палива на 1 тонно-кілометр [10].

30 травня 2018 року, під час засідання Кабінету Міністрів України, було схвалено Національну транспортну стратегію України (НТСУ) на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030». Drive Ukraine-2030 – цифрова інфраструктура, безпека на транспорті, безпілотні автомобілі, транспортні коридори, єдина транспортна та інфраструктурна мережа з Європейським Союзом. На транспортну галузь припадає 12,1 % обсягу експорту і 5,3 % імпорту.

Основні напрями НТСУ: фінансування транспортної галузі та безпеки на транспорті; розвиток нових транспортних коридорів; орієнтованість на споживача; зниження логістичних витрат на 40 %; розвиток мультимодальних перевезень, розвиток транспортних сполучень з ЄС; належний рівень сервісу для пасажирів; фокус на безпеку руху; енергоефективність та екологія; зниження витрат за рахунок раціонального використання ресурсів; розвиток електричного транспорту.

Принципи НТСУ-2030: орієнтація на потреби бізнесу та пасажирів; розвиток мультимодальних перевезень; децентралізація; прозорість та уникнення конфлікту інтересів; впровадження нових механізмів фінансування.

Короткострокові пріоритети (3-5 років): розробка нової методики нарахування портових зборів (зниження розміру зборів на 20-40 %); перегляд системи тарифоутворення на транспорті (врахування собівартості послуг та ринкових конкурентних цін); стратегічний план розвитку портів, реформа АМПУ та оновлення портової інфраструктури; підвищення ефективності залізничних перевезень; зменшення часу оборотності вагонів, оновлення парку локомотивів; переорієнтація перевезень з автомобільного та залізничного транспорту на внутрішні водні шляхи (Україна використовує лише 3 % від загального річкового потенціалу).

Потенційний обсяг інвестицій у транспортну галузь оцінюється експертами 8-10 млрд. доларів на рік [11].

Планування спирається на певні закономірності, що одержали назву принципів планування. А. Файоль визначив чотири основні принципи планування, назвавши їх загальними рисами ефективної програми дій. Це – єдність, безперервність, гнучкість і точність. Значно пізніше Р. Ансофф обґрунтував ще один ключовий принцип планування – принцип участі. Ми запропонували основні напрями при формуванні принципів транспортної політики України: відкритість, системність, збалансованість, конкурентоспроможність; безпека; надійність;

інноваційність, доступність; екологічність та ресурсо-ефективність.

Ми запропонували головні принципи формування та ефективного впровадження державної політики у забезпеченні інтермодальних та мультимодальних перевезень в Україні, які полягають у наступному:

1. Однаковий комерційно-правовий режим;

2. Комплексне використання національної транспортної системи відповідно до економічного стану країни та першочергових потреб національного господарства;

3. Використання систем електронного обміну даними (ЕОД), що забезпечують спостереження за пересуванням вантажу, передачу інформації і зв'язок;

4. Впровадження нових форм взаємодії, єдність усіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті, єдина форма взаємодії і координація всіх ланок транспортного ланцюга, що забезпечують цю єдність;

5. Кооперація усіх учасників транспортної системи;

6. Комплексний розвиток транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Принцип однаковості комерційно-правового режиму передбачає:

- системне поєднання з положеннями міжнародних конвенцій та європейського законодавства;

- вдосконалення правил перевезень вантажів у міжнародному сполученні на усіх видах транспорту з метою їх взаємної ув'язки відповідно до обраних критеріїв ефективності логістичної транспортної системи;

- спрощення митних процедур;

- розробку і впровадження нових уніфікованих перевізних документів міжнародного зразку для роботи на зовнішньому транспортному ринку, а також для внутрішнього транспорту, що враховують загальний критерій логістичної транспортної системи.

Принцип комплексного використання національної транспортної системи передбачає:

- використання переваг та особливостей кожного виду транспорту;

- встановлення уніфікованих тарифних правил перевезення транзитних вантажів і вантажів зовнішньої торгівлі у міжнародному сполученні;

- розробку методу обґрунтованого розподілу наскрізного фрахту між всіма ланками логістичного транспортного ланцюга;

- розробку механізму фінансової відповідальності за порушення якості послуг.

Необхідною умовою функціонування мультимодальної та інтермодальної системи є наявність інформаційної системи, за допомогою якої здійснюється виконання замовлення (договору перевезення), тобто планування, управління і контроль всього процесу доставки вантажу завдяки випереджаючій інформації, що супроводжує і закінчує процес доставки вантажу. У даний час у світовій практиці широко застосовуються різні системи електронного обміну даними, ступінь використання яких визначає рівень конкурентоспроможності різних логістичних транспортних систем



на світовому ринку транспортних послуг.

Принцип впровадження нових форм взаємодії особливо важливий для функціонування мультимодальної транспортної системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації. Гарантом і організатором взаємодії усіх ланок транспортного ланцюга у системі є оператор міжнародної мультимодальної доставки вантажів.

Наявність оператора визначає ряд характерних ознак, що відносяться до комерційно-правового аспекту функціонування мультимодальної транспортної системи:

- єдиний транспортний документ міжнародного зразку;
- доставка від дверей до дверей або в інших кордонах, передбачених єдиним транспортним документом;
- єдина відповідальність за виконання договору і збереження вантажу;
- єдина наскрізна ставка фрахту.

Можливість застосування передових технологій перевізного процесу визначається рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яку можна розділити на наступні основні елементи: термінали, транспортні шляхи і транспортні засоби.

При виборі способу транспортування, транспортного засобу та конкретного перевізника, логістичний менеджер повинен враховувати характерні для кожного виду транспорту переваги і недоліки.

Кожен вид транспорту (за винятком трубопровідного) має певні типи транспортних засобів (рухомий

склад, рухомі одиниці) і виробничо-технічну базу, необхідну для експлуатації, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів. Для логістичного менеджменту особливо важливі деякі техніко-експлуатаційні параметри рухомого складу, шляхів сполучення і терміналів.

Для рухомого складу такими параметрами є:

- технічна та експлуатаційна швидкість;
- габаритні розміри вантажних ємностей і самих транспортних засобів;
- повна маса, навантаження на осі;
- потужність двигуна (силових установок);
- вантажопідйомність і габаритні розміри причепів, напівпричепів, вагонів тощо.

Для шляхів сполучення:

- пропускна здатність;
- ширина проїжджої частини (колії), глибина фарватеру;
- допустиме навантаження на дорожнє полотно.

Для терміналів:

- корисна складська площа;
- число оборотів (швидкість обороту);
- продуктивність підйомно-транспортного і складського обладнання і таке інше.

Важливим принципом ефективної взаємодії усіх ланок транспортного ланцюга є готовність партнерів до кооперації на основі розуміння своєї ролі в логістичній транспортній системі.

У міжнародних мультимодальних та інтермодальних перевезеннях принцип однаковості комер-

ційно-правового режиму передбачає:

- уніфікацію УДЕ фізичного розподілу у частині транспортування;
- спрощення митних формальностей;
- впровадження стандартних комерційних, вантажних і транспортних документів на бланках міжнародного зразка.

Велике значення в мульти- та інтермодальних перевезеннях має інформаційно-комп'ютерна підтримка транспортного процесу.

Для інтеграції нашої країни у світовий інформаційний простір (у тому числі і у сфері транспортування) необхідне використання в ЛС сучасних міжнародних стандартів електронного обміну даними EDI, EDIFACT, розвиток безпаперового електронного документообігу. Ключову роль для транспортування грають міжнародні телекомунікаційні мережі такі як комерційні (Compu Serve, America Online, Relcom), так і некомерційні (Internet), супутникові системи зв'язку і навігації для транспортних засобів (Inmarsat-C, GPS та ін.).

Завдання для розвитку транспортного комплексу України: створення спільного ринку транспортних послуг; прийняття узгоджених заходів щодо забезпечення загальних переваг у сфері транспорту і реалізації кращих практик; інтеграція транспортних систем держав-членів в світову транспортну систему; ефективне використання транзитного потенціалу

України; підвищення якості транспортних послуг; забезпечення безпеки на транспорті; зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище і здоров'я людини; формування сприятливого інвестиційного клімату.

Пріоритети для розвитку транспортного комплексу України: формування єдиного транспортного простору; створення і розвиток транспортних коридорів; реалізація і розвиток транзитного потенціалу; координація розвитку транспортної інфраструктури; створення логістичних центрів і транспортних організацій, що забезпечують оптимізацію процесів перевезення; створення умов для залучення і використання кадрового потенціалу України; розвиток науки і інновацій в сфері транспорту.

**Висновки.** Проаналізовано такі міжнародні та національні правові документи: «Транспортна стратегія ЄС до 2050 року»; «Європейська стратегія – «Європа-2020»; Біла книга-Європейська стратегія; «Транспортна стратегія України на період до 2020 року»; «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030». Запропоновано пріоритети, напрямки та завдання для розвитку транспортного комплексу України. Наведено головні принципи формування та ефективного впровадження регіональної державної транспортної політики в Україні.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Box Boats: How Container Ships Changed the World.* Brian J. Cudah. Fordham University Press, 2006.
2. *Контейнерные перевозки: Справочник* / Д.Т. Андреев, М.Д. Эрлих. Москва: Транспорт, 1969. 230с.
3. *Elements of Shipping: 7th Edition.* Branch, Mr. Alan Edward; Branch, Alan E. Published by Routledge.
4. Kibik O., Khaiminova Ju., Kotlubay V., Redina Ie. & Ekaterina Belous (2018). *Development potential of Ukrainian maritime enterprises. International Journal of Engineering & Technology, Vol.7, №4(3).* URL: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/19917>
5. *Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport)* / United Nations. – New York and Geneva, 2001.
6. Кирилов Ю.И., Кирилова Е.В. *Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць.* – Одеса: ОНМУ, 2011. – Вип.17. – С.64-96.
7. *Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010 года.* – М.: Полиграф, 2003. – 192 с.
8. *Державне управління: словн.-довід.* / Уклад.В. Д. Бакуменко; за заг. ред. В.М. Князева, В.Д. Бакуменка. – К.: Вид-во УАДУ, 2002. – 228 с.
9. *Транспортная стратегия ЕС до 2050 года.* URL: <http://www.chas-daily.com>
10. *Транспортна стратегія України на період до 2020 року.* URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
11. *Транспортна стратегія України на період до 2030 року* URL: [http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National\\_Transport\\_Strategy\\_2030.pdf](http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf) Література
12. Лимонов Э.Л. *Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки.* – СПб.: Выбор, 2000. – 416 с.
13. Каспрук О.С. *Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень // Актуальні проблеми міжнародних відносин.* – Київ, 2015. – Вип.126. – Ч. I). – С. 93-100.
14. Калпин А.Г. *Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила).* Право. – 2010. – № 4. – С. 40-57.
15. Собкевич О., Ємельянова О. *Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка: веб-сайт.* URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (дата звернення: 19.04. 2018)

## REFERENCES

1. *Box Boats (2006). How Container Ships Changed the World.* Brian J. Cudah. Fordham University Press [in English].
2. *Andreev D.T. & Erlich M.D. (1969). Container transport: a Handbook.* Moscow: Transport, 230 [in Russian].
3. *Elements of Shipping: 7th Edition.* Branch, Mr. Alan Edward; Branch, Alan E. Published by Routledge [in English].
4. *Kibik O., Khaiminova Ju., Kotlubay V., Redina Ie. & Ekaterina Belous (2018). Development potential of Ukrainian maritime enterprises. International Journal of Engineering & Technology.* Retrieved from <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/19917> [in English].
5. *Terminology of combined transport (Terminology on combined transport) (2001) / United Nations.* New York and Geneva [in Russian].
6. *Kirilov Yu.I. & Kirilova E.V. (2011). Multimodal transportations in the conditions of integration of transport communications: problems of terminology . Methodology of control of the development of transport systems.* Odessa: ONMU, Vip7.7, 64-96 [in Russian].
7. *White Paper - European Transport Policy until 2010 (2003).* M.: Polygraph, 192[in Russian].
8. *Power management: word.-dovd. (2002). Way of life V.D. Bakumenko; for the zag. ed. V.M. Kniazov, V.D. Bakumenka. K.: Type UADU, 228* [in Ukrainian]
9. *EU transport strategy until 2050.* Retrieved from <http://www.chas-daily.com> [in English].
10. *Transport strategy of Ukraine for the period up to 2020.* Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> [in Ukrainian]
11. *Transport strategy of Ukraine for the period up to 2030 [Electronic resource] - Access mode: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National\_Transport\_Strategy\_2030.pdfLiterature* [in Ukrainian]
12. *Limonov, E.L. (2000). Vneshnetorgovyie operatsii morskogo transporta i multimodalnyie perevozki [Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation]. SPb.: Choice, 416* [in Russian].
13. *Kaspruk, O.S. (2015) Problemi pravovogo reguluvannya mIzhnarodnih multimodalnih perevezhen [Problems of legal regulation of international multimodal transport]. Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn - Actual problems of international affairs, Vip.126 (part.I), 93-100* [in Ukrainian].
14. *Kalpin, A. (2010). UN Convention on Contracts for the Fully or Partly Carriage of Goods by Sea (Rotterdam Rules). Right. No. 4, 40-57* [in Russian].

15. Sobkevich, O. & Emelyanova, O. (2018). *Schodo shlyakh\_v rozvitku multimodal (kombinovanih) transported to Ukraine [On the ways of development of multimodal (combined) transportations in Ukraine.]*. Analytical note: web site. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (date of the beast: 19.04. 2018) [in Ukrainian].

*Стаття надійшла до редакції 23.04.2019*

**Посилання на статтю: Кухарчик В.Г., Кухарчик О.Г.** Головні принципи впровадження державної транспортної політики в Україні // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. № 2. С. 5-56. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-5-15

**Reference a JournalArtic: Kukharchyk V.G. & Kukharchyk O.G.** (2019). Main principles of implementation of state transport policy in Ukraine. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 5-10. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-5-15.