

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) www.economy.nayka.com.ua | № 1, 2021 | 28.01.2021 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.1.14](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.1.14)

УДК 311:656.13

А. М. Новікова,

*д. е. н., начальник Центру наукових досліджень комплексних транспортних проблем,
ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут»,
ORCID ID: 0000-0002-7165-8673*

Т. М. Яценко,

*інженер-економіст, завідувач відділу Економіки автомобільного транспорту,
ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут»,
ORCID ID: 0000-0003-3919-4968*

СТРАТЕГІЯ РОЗБУДОВИ СЕРВІСНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗГІДНО МІЖНАРОДНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ УКРАЇНИ

A. Novikova

*Doctor of Economic Sciences, Head of the Research Center for Complex Transport Problems,
State Enterprise "DerzhavtotransNDIproekt"*

T. Yashchenko

Engineer-economist, Head of the Department, State Enterprise « DerzhavtotransNDIproekt»

STRATEGY OF DEVELOPMENT SERVICE INFRASTRUCTURE AT UKRAINIAN MOTORWAYS ACCORDING TO UKRAINE'S INTERNATIONAL OBLIGATIONS

У статті розглянуто основні проблеми, що стримують розвиток адекватної розбудови та облаштування допоміжної інфраструктури на автошляхах, необхідність створення якої визначено міжнародними зобов'язаннями України. Основними проблемами є: необхідність врегулювання питання відведення земельних ділянок; відсутність зацікавленості інвесторів щодо приватного інвестування в об'єкти інфраструктури; відсутність затвердженого на державному рівні механізму фінансування будівництва, реконструкції та утримання зон сервісного обслуговування на автошляхах тощо. Досліджено динаміку за останні роки пропуску автомобільного транспорту через державний кордон України. Встановлено, що для створення та облаштування зон сервісного обслуговування іноземних та вітчизняних транспортних засобів та їх екіпажів, необхідних для виконання Україною міжнародних домовленостей та зобов'язань щодо належної організації процесу перевезень пасажирів та вантажів у міжнародному сполученні, необхідний програмно-цільовий підхід. Запропоновано етапність заходів щодо створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб та транспортних засобів. Визначено основні напрями та завдання для подальшого розвитку транспортної інфраструктури, удосконалення сервісного обслуговування екіпажів транспортних засобів на автомобільних шляхах України, серед яких: забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до положень актів ЄС, зокрема, створення мережі зон сервісного обслуговування екіпажів транспортних засобів; удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон; розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці

та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг; розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями на основі державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти; удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури; удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення земельних ділянок у користування транспортним організаціям.

The article identifies the main problems, which stream the development service infrastructure at Ukrainian motorways according international obligation Ukraine. There are : the need to regulate the allocation of land for road construction; the of investmentfor public- private partnership; the mechanism financing the maintenance, reconstruction highways and service zones at the government level. The dynamics of international road traffic crossing the state border of Ukraine in recent years has been studied. It needs the creation and arrangement of service areas for rest foreign and dome vehicles crews and security cargo. Its necessary to comply international agreements and obligations on the proper transport organization for carriage passengers and goods in international traffic: European agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) and Association Agreement Ukraine- EU.

Staged of measures on creation and arrangement service zones for crews, passengers and vehicles are offered. The main directions and tasks for further development road infrastructure, improvement service for crews of vehicles at Ukrainian roads are determined, among which: ensuring the development transport infrastructure according EU legislation, in particular, improving the functioning border-crossing points; development a network of road service points to ensure compliance with the requirements social conditions for work and rest drivers in accordance with the European Agreement on the work of crews of vehicles engaged in international road transport; guaranteeing equal, open and transparent access of operators to the transport infrastructure; development a transparent national market for freight forwarding services; building passenger and cargo terminal complexes with multimodal technologies at the expense of their owners and public-private partnership with ensuring international standards of quality passenger service, including persons with reduced mobility and persons with disabilities, as well as cargo and mail; improvement at the legislative level of the mechanism of using public-private partnership during the implementation of projects for the development of transport infrastructure; improvement legislation on the simplification mechanism for the withdrawal and purchase of land for the development of transport infrastructure, the transfer land concession for the road construction and ensuring using land for transport needs.

Ключові слова: *інфраструктура; автомобільні шляхи; зони сервісного обслуговування; автомобільний транспорт.*

Key words: *infrastructure; motorways; service areas; road transport.*

Постановка проблеми. Особливе географічне положення України має відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, що формуються на провідних напрямках міжнародної торгівлі. Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в забезпеченні зовнішньої торгівлі України і транзиту її територією.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р [1] визначає, що «забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через

державний кордон» є одним із завдань розвитку транспорту на найближчі роки. Органи влади на місцях на цей час вживають певних заходів щодо забезпечення створення та облаштування інфраструктури на автомобільних шляхах та під'їзних шляхах до пунктів пропуску через державний кордон України, в тому числі зон сервісного обслуговування. Але залишається проблемним моментом, зокрема, визначення механізму фінансування будівництва, реконструкції та утримання зон сервісного обслуговування на автомобільних шляхах загального користування та на під'їзних шляхах до пунктів перетину державного кордону України. Без чітко визначених механізмів фінансування фактична реалізація заходів, які передбачається для вирішення проблеми розбудови інфраструктури та створення зон сервісного обслуговування може бути критичною. У прикордонних регіонах здійснюється певна робота щодо визначення необхідної інфраструктури зон сервісного обслуговування з урахуванням їх розташування на місцевості та необхідної пропускну спроможності. Але обмежені можливості місцевих бюджетів, недостатня зацікавленість приватних інвесторів стримують активний розвиток таких об'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні проблемні питання, пов'язані з облаштуванням інфраструктури на автомобільних шляхах, діяльністю міжнародних автомобільних перевізників висвітлювались у наукових працях вчених Новікова А.М [8]; Воркут Т.А.; Прокудін Г.С. та багатьох інших. В даний момент існує ряд досліджень та напрацювань стосовно шляхів підвищення ефективності функціонування міжнародних перевізників; реалізації ряду заходів щодо розбудови інфраструктури, що сприятиме комфортному пересуванню дорогами України.

Мета статті полягає у напрацюванні пропозицій щодо напрямів та завдань для подальшого розвитку транспортної інфраструктури, удосконалення сервісного обслуговування екіпажів транспортних засобів на автомобільних шляхах України з урахуванням пріоритетів, визначених Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [1].

Виклад основного матеріалу. Економічний розвиток будь-якої країни і регіону в цілому тісно пов'язаний з наявністю доступної та ефективної інфраструктури. Чим вище щільність автомобільних доріг та їх якість, а також число об'єктів допоміжної інфраструктури, тим більш динамічним є економічне зростання. Одним з найважливіших етапів організації перевезень є розвиток допоміжної інфраструктури на найважливіших міжнародних маршрутах України відповідно до європейських стандартів. Водночас, подальший розвиток міжнародних автомобільних перевезень, зростання кількості транспортних засобів, збільшення обсягів перевезень зумовлюють необхідність комплексного підходу до розвитку інфраструктури на під'їзних шляхах до пунктів пропуску через державний кордон, зокрема створення зон сервісного обслуговування.

Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), вимагає жорсткого дотримання режимів праці та відпочинку водіїв. [2]

Вимоги ЄУТР повторюються рядом директив, включених до Додатку XXXII Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Це:

- Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо узгодження відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) № 3820/85 [3]

- Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року щодо реєструвальних пристроїв в автомобільному транспорті [4]

- Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство в галузі дорожньо-транспортних робіт, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС [5]

- Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність [6]

Вимоги вище названих директив та регламентів направлені на забезпечення безпеки перевезень шляхом строгого контролю за періодами роботи та відпочинку водіїв комерційного транспорту. До того ж вимоги законодавства ЄС розповсюджуються і на внутрішні перевезення.

Директива ЄС 2008/96 про управління безпекою дорожньої інфраструктури чітко вказує, що для існуючої дорожньої мережі потрібна достатня кількість безпечних і надійних зон відпочинку, щоб протидіяти нинішньої злочинності в секторі автомобільних вантажних перевезень, а також забезпечити безпеку водіїв. У той же час в Директиві вказується, що необхідно буде враховувати, що нові ділянки дороги, які повинні бути побудовані, мають бути належним чином забезпечені належними і безпечними місцями для паркування. [7]

Основними проблемами, що стримують розвиток адекватної розбудови та облаштування допоміжної інфраструктури на автошляхах України є:

- недосконалість механізму законодавчого врегулювання питання відведення земельних ділянок для будівництва та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури та технологічних обмежень для забудови навколишньої території, в тому числі використання підприємствами та організаціями транспорту земельних ділянок без оформлення права користування ними відповідно до вимог законодавства;

- недосконалі процедури публічних закупівель;

- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних та в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури;

- відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту;
- відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;
- недоліки бізнес-клімату в цілому, які перешкоджають інвестиціям у створення зон сервісного обслуговування екіпажів та їх функціонуванню відповідно до європейської практики;
- відсутність затвердженого на державному рівні механізму фінансування будівництва, реконструкції та утримання зон сервісного обслуговування на автошляхах.

Україна має сухопутний кордон із сімома країнами: Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія, Молдова, Росія і Білорусь. Із 27 адміністративно-територіальних одиниць 19 є прикордонними. Загальна протяжність українського кордону становить 6992,982 км, в тому числі сухопутна частина – 5637,982 км. На сьогоднішній день загальна кількість автомобільних пунктів пропуску на державному кордоні становить 81 одиницю (Табл.1).

Таблиця 1.
Перелік пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України для автомобільного сполучення

№ з/п	міжнародні	міждержавні
1	2	3
	Польща	
	Ягодин, Устилуг, Рава-Руська, Краківець, Шегині, Смільниця	
	Словацька Республіка	
	Малий Березний, Ужгород	
	Угорська Республіка	
	Чоп (Тиса), Дзвінкове, Косино, Лужанка, Вилок	
	Румунія	
	Дякове, Солотвино, Порубне	
	Молдова	
	Мамалига, Кельменці, Россошани, Сокиряни, Могилів-Подільський, Болган, Платонове, Кучурган, Маяки-Удобне, Старокозаче, Серпневе 1, Нові Трояни, Табаки, Виноградівка, Рені	Олексіївка, Вашківці, Велика Косниця, Тимкове, Станіславка, Йосипівка, Великоплоське, Слов'яносербка, Градинці, Лісне, Малоюрославець 1, Долинське
	Російська Федерація	
	Червонопартизанськ, Красна Талівка, Новоазовськ, Успенка, Маринівка, Должанський, Изварине, Просяне, Танюшівка, Плетинівка, Гоптівка, Велика Писарівка, Юнаківка, Катеринівка, Бачівськ, Грем'яч, Сеньківка;	Мілове, Покровка, Рижівка, Новобіла, Дьоміно-Олександрівка, Піски, Чугунівка, Миколаївка
	Республіка Білорусь	
	Доманове, Сеньківка, Нові Яриловичі, Славутич, Виступовичі, Городище, Дольськ, Пулемець	Вільча, Майдан Копищанський, Прикладники, Самари, Піща
	РАЗОМ:	
Кількість п/п	56	25

Джерело: [9]

Кожну добу, за даними Держстату України, кордон перетинає в середньому понад 41 тис. (20,9 тис. на в'їзд та 20,2 тис на виїзд) одиниць автотранспорту (Таблиці 2 та 3).

Ділянки державного кордону України та міжнародні (міждержавні) пункти пропуску на них потерпають від істотного навантаження при перетині кордону автотранспортом.

Крім того, починаючи з 2018 року спостерігається загальне скорочення кількості автомобільного транспорту на в'їзд в Україну (Таблиця 2). Хоча дані Держстату України за 2020 рік на цей час поки відсутні, зрозуміло, що 2020 рік внесе свої корективи щодо обсягів перетину кордонів, пов'язані з COVID -2019. Дещо змінювалися і пріоритети завантаженості по ділянках кордону: якщо в 2017 найбільш завантаженими були молдовська, угорська та російська ділянки кордону на в'їзд в Україну, то в 2019 – це вже – польська, молдовська та російська.

Найбільше падіння обсягів перетину кордону у 2019 році на в'їзд в Україну спостерігалось на білоруській (78,37%), а також румунській (79,79%), словацькій та угорській ділянках кордону (трохи більше 80% на кожній із цих ділянок) (Таблиця 2).

Таблиця 2.
Пропуск транспортних засобів через державний кордон на в'їзд в Україну

(од; %)

Ділянки державного кордону	2015	2016	2017	% 2017/2016	2018	% 2018/2017	2019	% 2019/2018
Автомобільний транспорт, автомобілів	8641553	9175529	9361976	102,03	8959084	95,70	7616229	85,01
у тому числі за ділянками кордону								
польська	3586586	3669725	3593022	97,91	3115353	86,71	2609580	83,77
словацька	476502	508216	391728	77,08	375233	95,79	303018	80,75
угорська	1011635	1226105	1234915	100,72	1165485	94,38	933859	80,13
румунська	545337	666041	667594	100,23	702231	105,19	560330	79,79
молдовська	1159911	1310295	1414997	107,99	1412053	99,79	1320804	93,54
російська	1152938	1117988	1207003	107,96	1173261	97,20	1085544	92,52
білоруська	690533	658501	831709	126,30	992979	119,39	778166	78,37
морська	18111	18658	21008	112,60	22489	107,05	24928	110,85

Джерело: [10, с. 78]

Якщо аналізувати пропуск автомобільного транспорту на виїзд з України, то починаючи з 2018 року спостерігається також загальне скорочення кількості пропуску транспортних засобів через державний кордон України (Таблиця 3). Щодо завантаженості ділянок кордону на виїзд з України, якщо в 2017 найбільш завантаженими були ті ж молдовська, угорська та російська ділянки кордону, а в 2019 – це – польська, молдовська та російська (що і на на в'їзд в Україну).

Найбільше падіння обсягів перетину кордону у 2019 році на виїзд з України спостерігалось на угорській (78,79%), а також білоруській, словацькій та польській ділянках кордону (трохи більше 79% на кожній із цих ділянок).

Незважаючи на дещо скорочення обсягів перетину кордону автомобільним транспортом, яке спостерігається останніми роками, потреба у облаштуванні зон сервісного обслуговування екіпажів та транспортних засобів залишається актуальною. Тому авторами було досліджено зазначене питання та вироблені такі пропозиції щодо його ефективного вирішення.

Таблиця 3.
Пропуск транспортних засобів через державний кордон на виїзд з України

(од; %)

Ділянки державного кордону	2015	2016	2017	% 2017/2016	2018	% 2018/2017	2019	% 2019/2018
Автомобільний транспорт, автомобілів	8562102	9059008	9128885	100,77	8836698	96,80	7372349	83,43
у тому числі за ділянками кордону								
польська	3516468	3573315	3375345	94,46	2985338	88,45	2377363	79,63
словацька	488837	514130	385964	75,07	356377	92,33	283814	79,64
угорська	977082	1183839	1224102	103,40	1187382	97,00	935575	78,79
румунська	540762	652560	660175	101,17	703271	106,53	572309	81,38
молдовська	1168719	1319149	1414287	107,21	1416745	100,17	1328910	93,80
російська	1171909	1149102	1239991	107,91	1211797	97,73	1097195	90,54
білоруська	673759	642044	802787	125,04	949571	118,28	752396	79,24
морська	24566	24869	26234	105,49	26217	99,94	24787	94,55

Джерело: [10, с. 79]

Так, на нашу думку, для створення та облаштування зон сервісного обслуговування іноземних та вітчизняних транспортних засобів та їх екіпажів, необхідних для виконання Україною міжнародних домовленостей та зобов'язань щодо належної організації процесу перевезень пасажирів та вантажів у міжнародному сполученні необхідний програмний документ щодо створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів на під'їзних шляхах до пунктів пропуску через державний кордон України та на головних автомобільних магістралях. Основним завданнями реалізації програми мають бути:

- надання вітчизняним та іноземним вантажним перевізникам доступу до усіх видів послуг щодо обслуговування транспортних засобів та членів їх екіпажів на території України;

- забезпечення виконання вимог українського та міжнародного законодавства стосовно вимог щодо часу роботи та часу відпочинку водіїв транспортних засобів;
- розширення пропускної здатності пунктів пропуску через державний кордон України;
- поліпшення екологічного стану на митному кордоні й у місцях митного оформлення на митній території України;
- створення сприятливих умов для прискорення товарообігу;
- наближення якості послуг, що надаються, до рівня міжнародних стандартів;
- сприяння розвитку прикордонної інфраструктури з метою спрощення режиму перетинання державного кордону особами, переміщення транспортних засобів і вантажів.

Реалізація зазначених вище заходів дозволить: розвантажити під'їзні шляхи до пунктів пропуску через державний кордон; надавати транспортним екіпажам вантажних, пасажирських, легкових автомобілів якісні послуги; поліпшити соціально-економічне становище відповідних регіонів, в яких знаходяться зони сервісного обслуговування транспортних засобів; удосконалити транспортну інфраструктуру України, розбудувати виробничу та соціальну інфраструктуру регіонів.

Етапність заходів щодо створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб та транспортних засобів, за нашими оцінками, полягає у наступному:

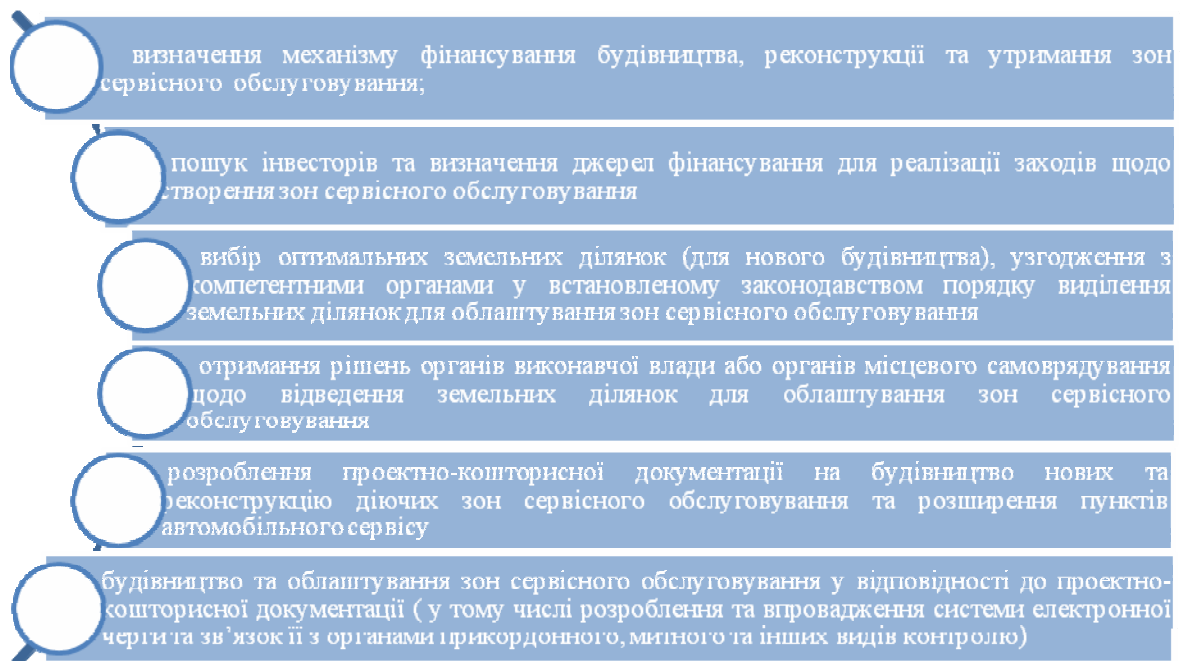


Рис. 1. Етапність заходів щодо створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб та транспортних засобів

Під час розроблення проекту будівництва зони обслуговування повинно бути передбачено:

- єдиний архітектурний стиль та зовнішній вигляд будівель і споруд;
- під'їзди до об'єкта, тротуари або пішохідні доріжки до будівель (споруд) об'єкта; впорядкований рух транспортних засобів на території об'єкта;
- забезпечення належного санітарного та протипожежного стану, охорону, освітлення та огороження зони обслуговування;
- засоби зв'язку для виклику аварійних служб; відповідне інформаційне забезпечення про напрямки руху і межі зони обслуговування, перелік та вартість послуг, що надаються, розміщення та графіки роботи підприємств (організацій) у зоні обслуговування, довідкові телефони;
- установлення системи гучномовного оповіщення осіб, дорожніх знаків, інших пристосувань та обладнання, що забезпечують безпеку дорожнього руху;
- пристосування для користування особами з обмеженими фізичними можливостями.

Під час проектування та розміщення зон сервісного обслуговування необхідно керуватися вимогами державних будівельних норм та державних стандартів України щодо вимог до проектування, будівництва, розташування, утримання, санітарного стану, безпеки дорожнього руху, пожежної безпеки та охорони праці для таких об'єктів.

Висновки. Створення та облаштування зон сервісного обслуговування передбачає модернізацію і розвиток існуючої транскордонної транспортної мережі для збільшення її пропускної спроможності, з метою створення належних умов для переміщення через кордон осіб, товарів і транспортних засобів, розбудову виробничої та соціальної інфраструктури регіонів. Особливо це стосується ділянок кордону, через які проходять найбільші потоки транспортних засобів та де має місце недостатність розвитку сервісу осіб та транспортних засобів, таких як: польська, румунська, російська, білоруська. Потребують облаштування

території на під'їздах до угорської, молдовської та словацької ділянок кордону, а також облаштування основних транспортних магістралей. Основними напрямками та завданнями для подальшого розвитку транспортної інфраструктури, удосконалення сервісного обслуговування екіпажів транспортних засобів на автомобільних шляхах України з урахуванням пріоритетів, визначених [1] є:

1) забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до положень актів ЄС, зокрема, створення мережі зон сервісного обслуговування екіпажів транспортних засобів; удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;

2) розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Закон України від 7 вересня 2005 р. № 2819-IV), та регламентів;

3) гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг;

4) розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти;

5) удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури;

6) удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування.

Бібліографічний список.

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р.

2. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення// Закон України №2819- IV від 17.09.2005 р.

3. Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо узгодження відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) № 3820/85 // http://insat.org.ua/files/menu/law/reg_561_2006.pdf

4. Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року щодо реєстру вальних пристроїв на автомобільному транспорті // https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text

5. Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство в галузі дорожньо-транспортних робіт, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС // http://insat.org.ua/files/menu/law/dir_2006_22.pdf

6. Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність // <https://zakon.rada.gov.ua/laws>

7. Директива ЄС 2008/96 про управління безпекою дорожньої інфраструктури// https://minjust.gov.ua/m/str_45893

8. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003.- 494с. – С. 301-306; 439.

9. Перелік пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 року №435.

10. Офіційна сторінка Державної служби статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 14.01.2021).

References.

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine " National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", dated May 30, 2018 № 430-r

2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2005), The Law of Ukraine "European agreement on the work of crews of vehicles performing international road transport", №2819-IV of 17.09.2005.

3. Regulation (EC) № 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonization of relevant social legislation governing relations in the field of road transport and amending Council Regulations (EEC) № 3821/85 and (EU) № 2135 / 98 and repeals Council Directive (EEC) № 3820/85, available at: http://insat.org.ua/files/menu/law/reg_561_2006.pdf (Accessed 14 Jan 2021).

4. Regulation (EEC) № 3821/85 of 20 December 1985 on the register of road transport devices, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text (Accessed 14 Jan 2021).

5. Directive 2006/22 / EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 laying down minimum requirements for the implementation of Council Regulations (EEC) № 3820/85 and (EEC) № 3821/85 on social legislation in the field of road transport Council Directive 88/599/EEC, available at: http://insat.org.ua/files/menu/law/dir_2006_22.pdf (Accessed 14 Jan 2021).
6. Directive 2002/15 / EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organization of the working time of mobile operators, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws> (Accessed 14 Jan 2021).
7. EU Directive 2008/96 on road infrastructure safety management, available at: https://minjust.gov.ua/m/str_45893
8. Novikova, A.M. (2003), *Ukraina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv* [Ukraine in the system of international transport corridors], NIPMB, Kyiv, Ukraine, P. 494, pp. 301-306, p. 439.
9. Cabinet of Ministers of Ukraine (2012), Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "The list of checkpoints across the state border, where goods are moved across the customs border of Ukraine", dated 21.05.2012, №435.
10. Ofitsiina storinka Derzhavnoi sluzhby statystryky Ukrainy. available at: <http://ukrstat.gov.ua/> (Accessed 14 Jan 2021).

Стаття надійшла до редакції 20.01.2021 р.