

УДК: 519.876.5
DOI: 10.36919/2312-7812.1.2022.78

Н.М. Котвицька, Д.О. Крупеня

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Організація системи обслуговування грає ключову роль визначенні маркетингової політики. Ефективне обслуговування передбачає високий та якісний рівень гарантійного обслуговування, надання клієнтам послуг, довгострокові гарантії. Чим краще експортер зможе організувати обслуговування, тим сильніше його становище на світовому ринку.

Транспортні послуги є одним із найважливіших елементів у розвитку всієї системи міжнародної торгівлі. Створення та розвиток сучасних морських вантажних перевезень багатьма країнами розглядається як один із основних напрямів забезпечення національної економічної безпеки та суверенітету. Контейнеризація вантажних перевезень, що обслуговуються морським і наземним транспортом, зробила дешевшим і спрощеним весь ланцюжок перевезень і експедиторських операцій, але заклала основу для подальшого розвитку єдиного міжнародного правового поля в галузі транспортного сервісу. Міжнародні відносини між країнами завжди зумовлювалися пересуванням товару між ними. Саме собою формування транспортних систем відбувалося в рамках національних економічних систем. Спеціалізація транспорту виявляється у розподілі існуючих та створенні нових галузей промисловості з однорідним продуктом або послугою, а також у розподілі праці між підприємствами галузі. Слід зазначити значимість міждержавної координації у розвитку транзитного транспорту. Подібні багатосторонні угоди усувають митні бар'єри, забезпечують велику транспортну безпеку, що стимулює економічну співпрацю між країнами та створює передумови для розвитку інтеграційних процесів. У світі регіональні транспортні мережі інтегровані у великі мережі міжрегіонального масштабу, пов'язуючи основні ринки та виробничі центри.

На сучасному етапі, де існує тенденція все до більшої глобалізації, а країни, що розвиваються, прагнуть зміцнити свої позиції на світовому ринку, саме економічні фактори є основою для впливу економічно більш розвинених держав на світову політику, формування військового і політичного потенціалу країн світу. І в цій зв'язці наявність нових транспортних систем і транспортних коридорів одна із найважливіших економічних ресурсів.

Наявність транспортних коридорів створює нові можливості політичного впливу держав. При розвитку перевезень по транспортним системам, що проходить через територію України, необхідно враховувати, що держави, профспілки та великі транспортні компанії перебувають у жорсткій конкуренції, пропонуючи свої МТК та розвиваючи їх конкурентні переваги.

The organization of the service system plays a key role in determining the marketing policy. Effective service involves a high and high-quality level of warranty service, providing services to customers, and long-term guarantees. The better the exporter can organize service, the stronger his position in the world market.

Transport services are one of the most important elements in the development of the entire system of international trade. The creation and development of modern sea freight transportation is considered by many countries as one of the main areas of ensuring national economic security and sovereignty. Containerization of cargo transportation, served by sea and land transport, made the entire chain of transportation and forwarding operations cheaper and simpler, but laid the foundation for the further development of a unified international legal field in the field of transport

services. International relations between countries have always been determined by the movement of goods between them. The formation of transport systems took place within the framework of national economic systems. The specialization of transport is manifested in the division of existing and the creation of new branches of industry with a homogeneous product or service, as well as in the division of labor between enterprises of the industry. It should be noted the importance of interstate coordination in the development of transit transport. Such multilateral agreements eliminate customs barriers, provide greater transport safety, which stimulates economic cooperation between countries and creates prerequisites for the development of integration processes. In the world, regional transport networks are integrated into large networks of interregional scale, connecting major markets and production centers.

At the current stage, where there is a tendency towards greater globalization, and developing countries seek to strengthen their positions on the world market, economic factors are the basis for the influence of economically more developed states on world politics, the formation of the military and political potential of the countries of the world. And in this connection, the availability of new transport systems and transport corridors is one of the most important economic resources.

The presence of transport corridors creates new opportunities for the political influence of states. During the development of transportation on transport systems passing through the territory of Ukraine, it is necessary to take into account that states, trade unions and large transport companies are in fierce competition, offering their MTCs and developing their competitive advantages.

Ключові слова: ринок, економічна співпраця, розвиток, країни, товар, галузь.

Key words: market, economic cooperation, development, countries, goods, industry.

Постановка проблеми. Якщо розглядати історію розвитку транспорту, то можна помітити, що спочатку ніякої спеціалізації за видом діяльності не було (залізниці, станції та перегони). Це притаманно нинішнього часу, оскільки на етапі постійне поліпшення транспортної сфери змушує до більш детального підходу всіх систем транспорту.

Проте вже тоді закладалися основи спеціалізації у деяких підгалузях транспорту. Що далі розвивається залізничний транспорт, то характернішою є спеціалізація його основних елементів, і тим довше відбувається оперативно-технічна диференціація. Залізничний транспорт сьогодні — це зовсім не той транспорт, що був раніше. Це стосується й організації руху, технологічного та технічного оснащення, рівня безпеки, екологічності тощо.

Спеціалізація поширюється на всі неохоплені області. Та й загалом сьогодні у транспортній системі чітко визначено спеціалізацію певних видів транспорту, чітко визначено сфери найбільш ефективного використання залізничного, автомобільного, водного, повітряного та трубопровідного транспорту [4, с. 23; 12, с. 28; 13, с. 101].

Оскільки процес транспортування в окремих випадках починається і закінчується в рамках одного виду транспорту, в транспортній системі країни існують крім спеціалізації і інтеграція, і кооперація.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізуючи сучасний стан ринку транспортних послуг, можна помітити істотні відмінності з минулим станом ринку. Такі поняття як глобалізація, стрімкий розвиток технологій та систем управління дали поштовх у розвитку ринку транспорту загалом [2, с. 128].

Глобалізація призвела до посилення концентрації виробництва та капіталу у транспортних галузях. Наприклад, половина всього парку контейнеровозів у світі належить

лише 10 підприємствам. Сам світовий контейнерний парк розподілено між дев'ятьма лізинговими компаніями.

Сьогодні транспорт, зв'язок та логістична інфраструктура є невід'ємною частиною людського існування та є важливою умовою міжнародної взаємодії на глобальному, національному та світовому рівнях [3, с. 21].

Лідерами світового ринку ТЛП є:

- США – 23%,
- Європейські країни – 19%;
- Китай – 15% обсягу ринку.

За даними за 2020 р., частку українського ринку припадає 3% обсягу послуг. Виходячи з цих кількісних показників, можна зробити висновок, що в даний час на світовому ринку ТЛП Україна не грає істотну роль, проте обсяг транспортно-логістичних послуг зростає.

Світова мережа транспортного ринку має величезний потенціал для розвитку галузі, зростання попиту на послуги логістичних компаній. Тим не менш, існують проблеми, пов'язані з невідповідністю послуг, що надаються вимогам клієнтів, їх недостатня пропозиція і рівень якості [5, с. 71].

Останнім часом світова економіка почала відчувати труднощі, пов'язані із зовнішніми, внутрішніми транспортними причинами та факторами. Нижче буде представлено деякі з них.

1) Збільшення глобальної конкуренції, що охоплює ринки товарів, послуг, капіталу та інших факторів економічного зростання. Почалася розбудова світового господарства, пов'язана з абсолютною зміною балансу між економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних спілок, очікуванням поширення нових технологій. Це може спричинити зміну національних і світових вантажних і пасажирських потів, зростання вимог до якості транспортного сервісу.

2) Зростання ролі різного капіталу швидкому соціально-економічному розвитку. Рівень конкурентоспроможності сучасної економіки став найчастіше визначатися якістю професійних послуг. Це безперечно відноситься до будь-якого виду транспорту, який виходить на новий інноваційний та технологічний рівень розвитку.

3) Повне вичерпання джерел експортно-сировинного типу розвитку. Через поки що недорозвинену транспортну систему було помічено обмеження зростання економіки. Нинішній розвиток, інфраструктура не дають можливість ефективно і повністю вирішити завдання та поставлені цілі економіки, що росте. Для їх виконання світовий транспорт має суттєво змінитися.

Мета статті є дослідження сучасних тенденцій розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

Методи дослідження, фундаментальні положення економічної теорії. У дослідженні використані діалектичний, системно-логічний, комплексний та економіко-математичні методи аналізу та наукового пізнання.

Виклад основного матеріалу дослідження. На етапі життя докладне вивчення світової торгівлі послугами стає дедалі затребуваним, попри це сфера світової економіки досі мало вивчена. Провідні вчені світу приділяли дуже мало уваги, тому на практиці практично не вивчалися. Можливо, саме через це у світовій літературі

немає точного визначення послуги, також немає чіткого розмежування видів послуг, їх сфери регулювання.

При переході до ринкових відносин важливо звернути увагу, які структуроутворюючі процеси відбуваються у сфері транспорту. Структура транспорту розуміється як склад, кількісні співвідношення та види взаємозв'язку окремих галузей. Співвідношення всіх видів транспорту, кількість самостійних галузей, частка пасажирського та вантажного транспорту є показниками галузевої структури. (рис. 1. та 2.) Так само практично визначається питома вага кожного виду транспорту.

Структура світового вантажообігу виглядає так:

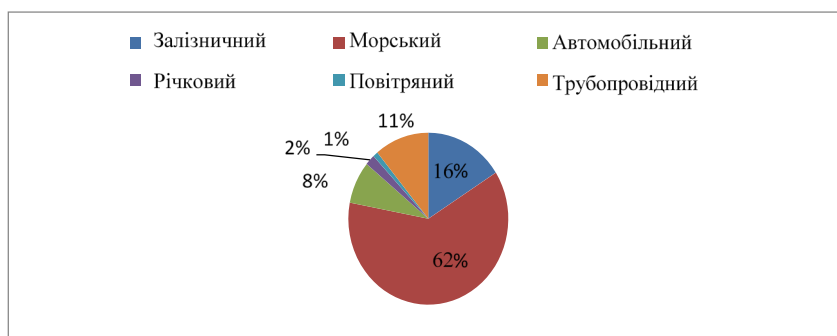


Рис. 1. Структура вантажообігу, %.

Структура світового пасажирообігу

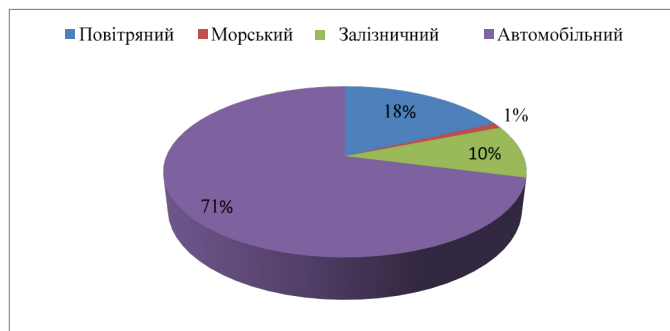


Рис. 2. Структура пасажирообороту, %.

Структура транспортної системи будь-якої країни створюється за взаємодії різних факторів. Варто відзначити деякі з них:

- Науково-технічні процеси;
- Темпи розвитку транспорту;
- Зростання добробуту населення країн;
- Зміцнення позицій на світовому ринку.
- Транспортна логістика має п'ять ключових напрямів (наведено в таб. 1).

Таблиця 1

Напрямки транспортної логістики

Вантажоперевезення	Характерні риси
Залізничні перевезення	Економічність послуги.
Водні перевезення	Маленька швидкість та великі витрати енергетичних ресурсів
Автомобільні перевезення	Мобільність, безпека, економічність та висока оперативність
Повітряні перевезення	Швидкість доставки
Трубопровідні транспортування	Переміщення природних ресурсів

Транспортна логістика — це головна складова транспортування між країнами та регіонами. Вона займається управлінням всіх потоків руху у всіх напрямках. Автомобільний вид перевезень є більш поширеним у логістиці, використовується для перевезень великогабаритних товарів на невеликі відстані, але маючи свої недоліки, серед яких:

- Висока собівартість перевезень.
- Ймовірність крадіжок та пограбувань.
- Обмеження вантажопідйомності перевезень.
- Стан доріг та їх протяжність.
- Порівняно невеликий термін експлуатації.

Також найбільш успішним видом перевезень є залізничні колії. З недоліків можна назвати:

Обмеження кількості перевізників, тобто. монополістичні відносини;

За останні п'ятнадцять років міжнародна торгівля зазнала кардинальних змін. Далі представлена частка країн у вантажообігу та пасажирообігу.

Таблиця 2

Частка країн у вантажообігу, %

Країна	Залізничний	Автомобільний	Т/П	Морський	Повітряний
США	30%	25%	16%	27%	2%
Франція	10%	21.5%	5.5%	50%	1%
Японія	0.5%	7.5%	0.5%	91%	0.5%

Таблиця 3

Частка країн пасажирообороті, %

Країна	Залізничний	Автомобільний	Повітряний	Інші види транспорту
США	0.4%	88%	11.3%	0.3%
Франція	9%	84.2%	6%	0.8%
Японія	33.9%	56.9%	8.3%	0.9%

Зміни стосувалися, з одного боку, скорочення торгових бар'єрів та лібералізації торговельних режимів усередині країн.

З іншого боку, зміни були пов'язані з динамічним розвитком експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону [6, с. 68]. Важливим стимулом для розвитку світового ринку транспортних та логістичних послуг стало інтенсивне перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи та США до країн Південно-Східної Азії (головним чином Китай, Індія, В'єтнам, Індонезія) та формування зворотного потоку готової продукції в умовах зростаючого споживання в розвинених країнах. Саме цей процес найбільше вплинув на обсяги світового транспортного ринку (рис. 3).



Рис. 3. Динаміка обсягу світового ринку транспортно-логістичних послуг, 2017-2021 рр. (трлн. дол.)

Попит на інтегровані транспортні та логістичні послуги формується під впливом таких ключових факторів, як:

- динаміка міжнародної економіки та міжнародного товарного обміну;
- глобалізація вантажних потоків та ускладнення схем доставки;
- необхідність оптимізації витрат, пов'язаних із транспортуванням;
- зберігання та розподіл товарів.

Аналізуючи дані, представлені на рис. 1, слід звернути увагу на розворот тренду через вплив різних факторів зовнішнього середовища, основними з яких є: кризові явища, економічна та політична ситуація у світі, зміна структури та факторів виробництва, зміна структури споживання, дестабілізація фінансових систем; боргові проблеми розвинених країн.

Слід також зазначити, що щодо швидкі темпи відновлення міжнародної торгівлі, насамперед завдяки вирішальній ролі країн Південно-Східної Азії, КНР та Індії, визначили напрям, структуру та динаміку вантажопотоків, а також попит на транспортні та логістичні послуги не лише на зовнішньому, але й та на внутрішньому ринку. Це було досягнуто шляхом стимулювання внутрішнього попиту та споживання, орієнтації на розширення власних ринків [7, с. 56].

Таким чином, для семи основних напрямків вантажних потоків, шість з яких орієнтовані на Східну Азію, характерне стає зростання. Причому у напрямку Південно-Східної Азії приріст максимальний. Це можна пояснити тим, що в Азії налічується 13 з 20 найбільших контейнерних портів у світі, сім із них перебувають у КНР (Гонконг входить до цього списку).

Звичайно, найбільшим центром логістичних послуг у світі залишається США (80-90 млрд. доларів). Потім йдуть Німеччина (25-26 млрд. доларів), Японія (40-45 млрд. доларів), Великобританія, Нідерланди, Гонконгу (\$ 22-28 млрд.), Корея.

Щодо імпорту транспортних та логістичних послуг, то поки що розподіл обсягів виглядає наступним чином (рис. 4):

- США (90-100 млрд. доларів),
- Німеччина — 52 млрд. доларів (7,56%),
- Японія - 42,3 млрд. доларів (6,24%),
- Великобританії — 35,8 млрд. доларів (5,21%);
- Франція — 29,5 млрд. доларів (5,01%);
- Данія — 23,9 млрд. доларів (3,48%);
- Індія — 31,1 млрд. доларів (3,47%);
- Республіка Корея — 29,9 млрд. доларів США (3,41 %);
- Італія — 22,6 млрд. доларів (3,3%);
- Нідерланди — 16,6 млрд. доларів (2,41%).

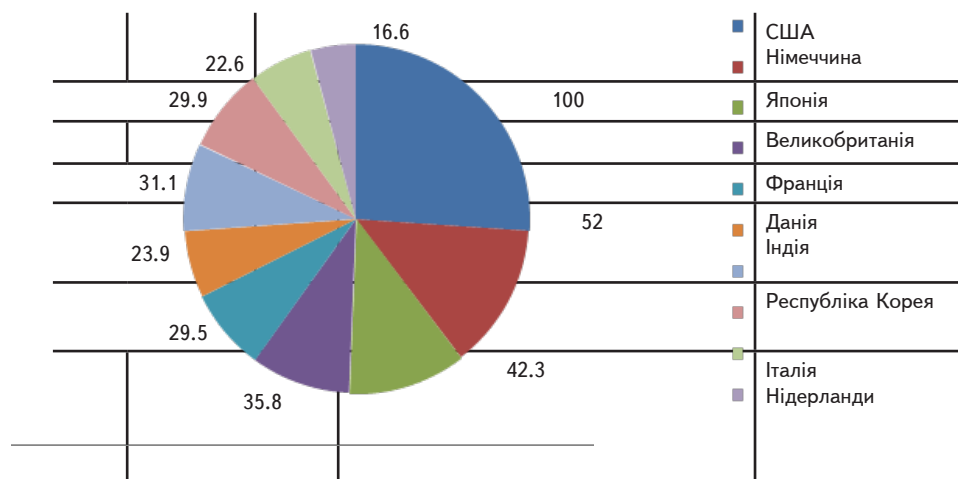


Рис. 4. Імпорт логістичних послуг, млрд. доларів

Поточний розподіл обумовлений рівнем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, обсягами виробництва та споживання, участю у формуванні та розподілі світової торгівлі [9, с. 126]. Існуючі світові тенденції відповідно позначаються на географічній структурі попиту транспортні і логістичні послуги. (рис. 5).

Таким чином, частка Північної Америки та Європи незначна, але перевищує частку країн в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Латинській Америці. Згідно з прогнозами фахівців, у майбутньому основні гравці на світовому ринку транспортних та логістичних послуг будуть країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки. За сприятливих умов ведення бізнесу прогнозується подальше збільшення обсягів світового ринку транспортних та логістичних послуг [11, с. 195].

Сьогодні глобальна структура ринку транспортних та логістичних послуг формується із трьох основних компонентів (рис. 6.): вантажні та експедиційні (58%), інтегровані (25%) та управлінська логістика (17%).

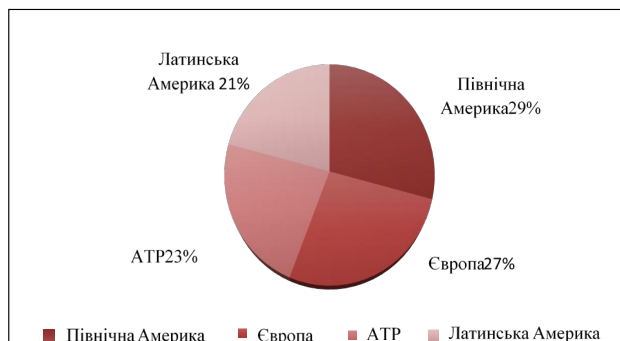


Рис. 5. Географічна структура затребуваності транспортних послуг.



Рис. 6. Структура світового ринку транспортно-логістичних послуг.

На даній схемі видно, що на ринку домінують компанії, що надають комплексні послуги 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics) та 4PL (Forth Party Logistics), та їхня присутність на ринку значною мірою, особливо 3PL та 4PL, характеризують рівень розвитку логістики в країні або регіоні.

Підсумувавши вищезазначене, що у контексті розширення світового товарообігу, глобалізації вантажопотоків і перекладу виробництва, у країни Південно-Східної Азії, та організації експорту готової продукції, роль транспортних і логістичних послуг стає дедалі важливішою. Ефективний розвиток транспортних та логістичних центрів сприяє зниженню вартості створеного продукту та рівня витрат у валовому внутрішньому продукті, що, у свою чергу, відбивається конкурентоспроможності країн на світовому ринку [10, с. 83].

За інноваційних та соціально-економічних типів розвитку будь-яка розвинена країна хоче входити до складу лідерів глобальної економіки. Вийшовши на новий етап, транспортна стратегія має визначити позицію держави щодо створення сприятливих соціально-економічних умов [8, с. 49].

Світова транспортна галузь до 2030 року має стати системоутворюючою галуззю світової економіки, яка зростатиме досить швидкими темпами. Галузь має вийти на конкурентні позиції за рівнем питомих транспортних витрат, безпеки, звісно, якості транспортних послуг. Повинен бути досягнутий рівень розвинених країн за комерційною швидкістю та своєчасністю доставки партій товарів, а також доступності транспортних послуг для населення [1, с. 64].

Формування транспортної системи, її інтеграція у світову транспортну систему допоможуть забезпечити підвищення ефективності та результативності транспортних послуг усередині країни, зростання їхнього експорту та більш повну реалізацію транспортного потенціалу. Світовий транспорт зможе забезпечити задоволення всіх потреб економіки та суспільства в якісних транспортних послугах, конкурентоспроможних з кращими світовими аналогами, і створить потрібні умови для швидкого інноваційного соціально-орієнтованого розвитку країн як західного світу, так і країн.

Висновки. В цей час спостерігається стрімке зростання глобальної торгівлі, при цьому ключовими учасниками ринку є країни Азії, в яких зосереджені виробничі потужності та держави Європи, де розміщені споживачі готової продукції. Показники світової торгівлі безпосередньо залежить від якості організації міжнародних перевезень вантажів. Одним із найбільш ефективних способів організації міжнародних перевезень є використання мультимодальних технологій доставки, які дозволяють найбільш повно використовувати переваги різних видів транспорту на окремих ділянках логістичного ланцюга. Транспорт є невід’ємною частиною у формуванні внутрішнього та зовнішнього ринків, і, як наслідок, є основою формування партнерських відносин суб’єктів економіки у процесі обміну товарами та послугами.

Транспортні послуги є одним із найважливіших елементів у розвитку всієї системи міжнародної торгівлі. Створення та розвиток сучасних морських вантажних перевезень багатьма країнами розглядається як один з основних напрямів забезпечення національної економічної безпеки та суверенітету. Контейнеризація вантажних перевезень, що обслуговуються морським і наземним транспортом, зробила дешевшим і спрощеним весь ланцюжок перевезень та експедиторських операцій, але при цьому заклала основу для подальшого розвитку єдиного міжнародного правового поля в галузі транспортного сервісу.

1. *Вінник О.* Цифровізація в ракурсі державної економіко-правової політики. Підприємництво, господарство і право. 2020. № 8. С. 61–70;
2. *Вінник О.М.* Господарсько-правова відповідальність та процедури її застосування у сфері цифрової економіки та електронного бізнесу. Приватне право і підприємництво: зб. наук. праць. / редкол.: О. Д. Крупчан (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва ім. акад. Ф.Г. Бурчака НАПрН України, 2020. Вип. 20. С. 126–137;
3. *Гарагонич О.В.* Господарська правосуб’єктність акціонерних товариств: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 34 с.;
4. *Григорак М.Ю., Савченко Л.В.* (2017) Логістичні концепції розвитку аеропортів. К.: Логос. 2, с. 21–25;
5. *Деркач Е.М.* Господарсько-правові основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. Актуальні проблеми держави і права. 2020. № 85. С. 69–76. URL: <http://apdp.in.ua/v85/10.pdf>;
6. *Деркач Е.М.* Концептуальні питання транспортного права як галузі права. Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського, господарського та транспортного права: матеріали VIII Міжнар. наук. конф. (м. Київ, 11–12 квітня 2018 р.). Київ: ДУІТ, 2018. С. 67–70;
7. *Деркач Е.М.* Парадигма правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку. Підприємництво, господарство і право.

2021. № 1. С. 52–57. URL: <http://pgpjourn.kiev.ua/archive/2021/1/10.pdf>; 8. *Деркач Е.М.* Правові засади реформування публічного управління у галузі залізничного транспорту в умовах євроінтеграції. Децентралізація публічного адміністрування в умовах інтеграції України до Європейської спільноти: проблеми та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Сєвєродонецьк, 6–7 жовтня 2017 р.). Сєвєродонецьк: Вид-во СЧУ ім. В. Даля, 2017. С. 48–51; 9. *Деркач Е.М.* Правові питання інтеграції транспортної системи України в єдиний європейський транспортний простір. Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 23 квітня 2019 р.) / за ред. О. Г. Турченко. Вінниця: Донецький нац. ун-т ім. Василя Стуса, 2019. С. 124–128; 10. *Деркач Е.М.* Правові питання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту. Економіка та право. 2020. № 3 (58). С. 79–90. URL: <http://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1000>; 11. *Деркач Е.* Правові питання розвитку економічної конкуренції в портовій галузі. Юридичний вісник. 2020. № 3. С. 191–200. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v3_2020/25.pdf; 12. *Ложачевська О.М.* (2017) Аналіз світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальної конкуренції. Науковий вісник Херсонського державного університету, 24, 1, с. 26-30; 13. *Савельєв Є., Куриляк В.* (2018) Україна в глобальних процесах посилення інтеграції електричного транспорту в систему громадських перевезень. Журнал європейської економіки, 17, 1, с. 98-109.

1. *Vinnyk O.* Digitization in the perspective of state economic and legal policy. Entrepreneurship, economy and law. 2020. No. 8. P. 61–70; 2. *Vinnyk O.M.* Economic and legal responsibility and procedures for its application in the field of digital economy and electronic business. Private law and entrepreneurship: collection. of science works / editor: O. D. Krupchan (chief editor) and others. Kyiv: Research Institute of Private Law and Entrepreneurship named after Acad. F.G. Burchak National Academy of Sciences of Ukraine, 2020. Issue 20. P. 126–137; 3. *Garagonich O.V.* Economic legal personality of joint-stock companies: autoref. thesis ... Doctor of Law. Sciences: 12.00.04. Kyiv, 2020. 34 p.; 4. *Hryhorak M.Yu., Savchenko L.V.* (2017) Logistics concepts of airport development. K.: Logos. 2, p. 21-25; 5. *Derkach E.M.* Economic and legal foundations of the functioning and development of inland water transport. Actual problems of the state and law. 2020. No. 85. P. 69–76. URL: <http://apdp.in.ua/v85/10.pdf>; 6. *Derkach E.M.* Conceptual issues of transport law as a branch of law. Actual problems of the modern development of civil, international maritime, economic and transport law: materials of VIII International. of science conf. (Kyiv, April 11–12, 2018). Kyiv: DUIT, 2018. P. 67–70; 7. *Derkach E.M.* The paradigm of legal regulation of economic activity in the field of transport in the light of the concept of sustainable development. Entrepreneurship, economy and law. 2021. No. 1. P. 52–57. URL: <http://pgpjourn.kiev.ua/archive/2021/1/10.pdf>; 8. *Derkach E.M.* Legal principles of reforming public administration in the field of railway transport in the conditions of European integration. Decentralization of public administration in the context of Ukraine's integration into the European Community: problems and prospects: materials of the International. science and practice conf. (Severodonetsk, October 6–7, 2017). Severodonetsk: Publication of SNU named after V. Dalya, 2017. P. 48–51; 9. *Derkach E.M.* Legal issues of integration of the transport system of Ukraine into the single European transport space. Legal provision of Ukraine's integration into the European political, economic, security, and intellectual space: materials of Vseukr. science and practice conf. (Khmelnitskyi, April 23, 2019) / edited by O. G. Turchenko. Vinnytsia: Donetsk national. University named after Vasyl Stus, 2019. P. 124–128; 10. *Derkach E.M.* Legal issues of the development of economic competition in the field of railway transport. Economy and law. 2020. No. 3 (58). P. 79–90. URL: <http://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1000>; 11. *Derkach E.* Legal issues of the development of economic competition in the port industry. Legal Bulletin. 2020. No. 3. P. 191–200. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v3_2020/25.pdf; 12. *Lozhachevska O.M.* (2017) Analysis of the global business aviation market in the face of global competition. Scientific Bulletin of Kherson State University, 24, 1, p. 26-30; 13. *Saveliev E., Kurylyak V.* (2018) Ukraine in the global processes of strengthening the integration of electric transport into the public transport system. Journal of European Economics, 17, 1, p. 98-109.