

УДК 656.615(338.246.656)(477)
JEL R00, L33

РЕМЗИНА Н.А.

Аспірантка

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: Natalia_re@i.ua

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОСТІЙНИХ УСТРОЇВ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ПРИВАТИЗАЦІЇ

В статті досліджується поняття постійних устроїв транспортних систем, вивчаються їх функції, сутність, ознаки та компоненти. Зроблені певні узагальнення щодо рис та характеристик постійних устроїв. В статті розглянуто питання форми власності постійних устроїв транспортних систем, можливості їх приватизації згідно чинного законодавства України.

Ключові слова: постійні устрої транспортних систем, шлях сполучення, термінал, морський термінал

REMZINA N.A.

graduate student

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the

National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: Natalia_re@i.ua

THE THEORETICAL FOUNDATIONS OF THE FUNCTIONING OF THE PERMANENT DEVICES OF THE TRANSPORT SYSTEMS IN UKRAINE IN THE TERMS OF PRIVATIZATION

In the article it is explored the concept of the permanent devices of transport systems, it is studied the nature of the permanent devices, their functions, characteristics and components. The transport system plays an important role in the socio-economic development of the country, providing conditions for economic growth, increasing the competitiveness of the national economy and the quality of life of the population. Despite the good geopolitical and geographical location of Ukraine, the state of the transport system is pre-critical. This complicates the presence of Ukraine in the market of transport services in the world nowadays. One of the most important components of the transport system is the permanent devices. It is important to study permanent devices of transport systems in the context of reforming the transport system of Ukraine, in the conditions of attracting private capital, privatization. In order to solve the problem of the transport system development, first of all it is required to define theoretically such concepts as the transport system and its components. In the article it is studied two physical components of permanent devices of transport systems - the thoroughfare and the terminal. It is investigated the question of the form of ownership of the permanent devices of the transport systems, the possibility of privatization according to the current legislation of Ukraine. The analysis of the legislative framework of Ukraine and the works of scientists allowed to make certain generalizations regarding the content of the permanent devices of transport systems. In the article it is identified the common features and characteristics of the permanent devices of transport systems.

Keywords: permanent devices of transport systems, thoroughfare, terminal, marine terminal

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Транспортна система грає важливу роль в соціально-економічному розвитку країни, забезпечуючи умови економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Незважаючи на вдале геополітичне та географічне розташування України, транспортна система знаходиться у предкризовому стані. Це утруднює присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі.

Одними з вагомих складових транспортної системи є постійні устрої. Актуальним є вивчення сутності та функцій постійних устроїв транспортних систем у контексті реформування транспортної системи України, в умовах залучення приватного капіталу, приватизації.

Вирішення питань розвитку транспортної системи в першу чергу вимагає теоретичного

визначення таких понять, як транспортна система, вивчення її компонентів.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Транспортні системи досліджуються такими вченими, як О.М. Котлубай, О.А. Липинська, Н.В.Правдіна, В.С.Лукинський. Основні елементи постійних устроїв транспортних систем були вивчені у роботі О.Ю. Молокової. Правові питання морських терміналів розглядалися у працях таких науковців, як Ю.З. Драпайло та М.Шамшурина.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Сьогодні не існує комплексного економіко-правового дослідження щодо функціонування постійних устроїв транспортних систем в умовах приватизації.

Формулювання цілей дослідження. Метою даної статті є дослідження постійних устроїв транспортних систем в умовах приватизації. Для досягнення мети необхідно вирішити наступні завдання: визначити основні ознаки постійних устроїв, вивчити основні компоненти постійних устроїв, надати визначення постійних устроїв, виявити, в якій формі власності можуть перебувати постійні устрої транспортних систем.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Транспорт (від лат. *transporto* – переносу, перекладаю, переміщаю) – це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей і вантажів. [11, с.177]. Транспорт – це великий і складний комплекс народного господарства, в межах якого виділяють самостійні галузі: автомобільний, залізничний, річковий, морський повітряний і трубопровідний [12, с.4].

Сьогодні всі види транспорту пов'язані між собою і разом складають систему. Транспортна система – це сукупність різних видів транспорту, зазвичай обмежених територіально, що знаходяться в залежності і взаємодії при виконанні перевезень [13, с.20]. Об'єднання всіх видів транспорту та всіх ланок транспортного процесу є основою для успішного функціонування економіки країни в цілому.

Єдина транспортна система являє собою сукупність ефективно взаємодіючих видів транспорту, незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, що забезпечують вантажно-розвантажувальні роботи, перевезення людей і вантажів з використанням сучасних прогресивних технологій з метою задоволення попиту населення і вантажовласників на транспортні послуги.

Згідно ст.21 Закону України «Про транспорт» єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [3].

Транспорт складається з трьох основних елементів:

- рухомий склад, що виконує безпосереднє переміщення;
- постійні устрої, що забезпечують підготовку, пересування, обслуговування рухомого складу;
- система управління транспортом [12, с.4].

Постійні устрої – це нерухомі об'єкти транспорту, що забезпечують найбільш зручну роботу рухомого складу в транспортній системі. Вони являють собою сукупність стаціонарних (імобільних) транспортних споруд разом з відповідним обладнанням (включаючи вантажно-розвантажувальні механізми) і системою обслуговування. Існують дві фізичні компоненти постійних устроїв транспорту – шлях сполучення і термінал [12, с.4].

Шлях сполучення являє собою середовище, в якому або через яке рухається транспортний засіб, виконуючи свою функцію. Розглянемо сутність шляхів сполучення на різних видах транспорту, а також їх форму власності згідно чинного законодавства України.

Перше місце за вантажообігом і пасажирообігом серед усіх видів транспорту в Україні займає залізничний. Він виконує важливу роль як у внутрідержавному, так і міждержавному сполученні на далекі відстані. Залізничний шлях – це комплекс інженерних споруд, призначений для пропуску по ньому поїздів зі встановленою швидкістю. Від стану колії залежать безперервність і безпека руху поїздів. Безпосередньо сама залізниця являє собою прокладений на місцевості рейковий шлях. Згідно ст.5 Закону України «Про залізничний транспорт» магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, є державною власністю, закріплюються за АТ "Укрзалізниця" на праві господарського відання та не підлягають приватизації [4].

Автомобільний транспорт здійснює перевезення різноманітних вантажів і пасажирів переважно на короткі і середні відстані. Необхідною умовою розвитку автотранспорту є сучасні автошляхи. Автомобільний шлях складається з інженерних споруд, що забезпечують незалежно від пори року, доби і погодних умов можливість безперервного, безпечного та економічного руху автомобілів з розрахунковими навантаженнями і швидкостями, з урахуванням обмежень, що пред'являються до автомобілів [12, с.16].

Ст. 5 Закону України «Про автомобільні дороги» встановлює наступні види автомобільних доріг: автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях [5].

Автомобільні дороги загального користування перебувають у державній власності і не підлягають приватизації. Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів належать до комунальної власності, вони знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування. Також не підлягають приватизації ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами державного значення та належать до Єдиної транспортної системи України. Відомчі (технологічні) автомобільні дороги – це внутрішньогосподарські технологічні дороги, що знаходяться у власності юридичних або фізичних осіб. Автомобільні дороги на приватних територіях – це автомобільні дороги, що знаходяться на території, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи [5].

Водний шлях являє собою судноплавну частину річок, озер, водосховищ та штучних каналів з гідротехнічними спорудами. Морський шлях – це простір морів і океанів, що включає в себе протоки і канали, а також сукупність засобів, що забезпечують безпеку плавання. Морські шляхи горизонтальні і прямолінійні, завдяки чому судна при русі не долають підйомів і прямують між портами найкоротшим шляхом. Закон України «Про приватизацію державного майна» встановлює, що водогосподарські канали комплексного призначення, гідротехнічні споруди, об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів не підлягають приватизації [6].

Повітряний простір представляє собою шляхи сполучення, які не вимагають ніякої штучної підготовки, витрат на обслуговування. Він більш універсальний, ніж океани, так як всі частини світу однаково доступні. Крім місць для зльоту і посадки, повітряний транспорт незалежний від місцевості. На відміну від інших шляхів сполучення повітряний транспорт вимагає менших питомих капітальних вкладень на освоєння нових ліній. Основні витрати пов'язані з будівництвом нових аеропортів, причому споруда одного аеропорту дозволяє відкрити не одну, а кілька нових авіаліній для зв'язку з іншими аеропортами. Згідно Закону України «Про приватизацію державного майна» аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, системи посадки, наземні засоби зв'язку, навігації, спостереження, інші елементи аеродромів, що забезпечують безпеку польотів не підлягають приватизації [6].

Унікальним видом транспорту є трубопровід, так як він виступає одночасно і шляхом, і рухомим складом і включає в себе розташовані на певній відстані тягові засоби. Трубопровідний транспорт відіграє важливу роль у переміщенні нафти і нафтопродуктів, природного газу. Шлях у трубопровідному транспорті є абсолютно штучним. Трубопровід представляє собою магістраль із зварених і відповідним чином ізольованих труб з пристроєм електрозахисту і лініями зв'язку.

Згідно Закону України «Про трубопровідний транспорт» магістральний трубопровід – це технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів. Через важливе господарське та оборонне значення магістральний трубопровід є державною власністю [7].

Промислові трубопроводи (приєднані мережі) – всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газорозподільні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо. Згідно законодавства України можлива зміна форми власності промислового трубопровідного транспорту [7].

Сукупність усіх шляхів сполучення на певній території і пов'язаних з ними постійних устроїв

різних видів транспорту являє собою транспортну мережу.

Розглянемо другий компонент постійних устроїв транспорту – термінал.

За визначення Вікіпедії термінал – це кінцева або початкова частина деякої системи, яка забезпечує зв'язок системи із зовнішнім середовищем або доступ до системи із зовнішнього середовища. У транспортній термінології термінал – це спеціалізована частина транспортного вузла, де закінчується транспортування [15].

Поняття транспортних терміналів вивчено в економічних та логістичних науках.

Термінал – це спеціальний комплекс інженерно-технічних споруд, призначений для взаємодії різних видів транспорту і виконання таких операцій, як приймання, накопичення, завантаження, вивантаження, тимчасове зберігання, сортування вантажів, комплектація та розукрупнення поставчань [14, с.34].

Термінал являє собою пункт, де закінчується одна транспортна мережа і починається інша. Майже кожен маршрут перевезень має вузлові пункти, де відбувається зміна виду транспорту. Термінал – це комплекс споруд, що забезпечує доступ до рухомого складу, що працює на певному шляху сполучення; забезпечує легку зміну рухомого складу, що працює на даному шляху або з іншими видами транспорту; полегшує об'єднання транспортних потоків [12, с.56].

Тобто транспортний термінал забезпечує взаємодію різних видів транспорту щодо забезпечення перевезення. За величиною термінали можуть бути від простих придорожніх автобусних зупинок до великих комплексів головних портів.

Важливим фактором успішного функціонування терміналу є його місце розташування. Термінали повинні бути розташовані в зручних місцях, добре доступних для пасажирів і доставки вантажів; вони повинні бути розміщені поблизу місць зосередження населення або концентрації навантаження і вивантаження.

Термінали всіх видів транспорту можна поділити на вантажні і пасажирські. Якщо пасажирські термінали повинні забезпечити необхідний рівень обслуговування, яке виконується для створення комфорту і зручностей пасажирів, то вантажні вимагають забезпечення завантаження і розвантаження транспортних засобів, сортування, складування вантажів, їх транспортування в межах терміналу.

Аналіз законодавства України свідчить, що протягом тривалого часу на законодавчому рівні було відсутнє визначення транспортного терміналу. Це є негативним явищем, оскільки неоднакове тлумачення зазначеного терміну може призвести до таких несприятливих наслідків, як надання або ненадання податкових пільг суб'єктам, що здійснюють експлуатацію транспортного терміналу [9, с.400]. Важливість визначення вказаного терміну на законодавчому рівні також обґрунтована у роботах М.Шамшуриної [10, с.68].

Згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» вантажний термінал – це комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, надання транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам [1].

Визначення пасажирського терміналу в законодавстві України відсутнє.

Визначення терміну «морський термінал» вперше було надано у Розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року» [9, с.400]. Згідно даного нормативно-правового акту морський термінал – це виробничо-перевантажувальний комплекс, який розташований на території морського порту або за її межами, але на території, що прилягає до акваторії порту, і включає інженерні споруди, підйомно-транспортне та інше устаткування, необхідне для забезпечення безпечної стоянки, навантаження-розвантаження суден і обслуговування пасажирів [8].

Законом України «Про морські порти України», який започаткував реформування портової галузі країни, закріплено наступне визначення: морський термінал – розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів [2].

У законодавстві відсутні обмеження щодо форми власності на морські термінали, можлива приватизація. Тобто морські термінали можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Морський термінал може бути об'єктом приватизації, а також об'єктом приватного

інвестування на основі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів

Згідно Закону України «Про морські порти України» експлуатацію морського терміналу здійснює портовий оператор (стивідорна компанія) – це суб’єкт господарювання, що проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов’язані з цим види господарської діяльності [2]. Поняття «портовий оператор» не є тотожним до поняття «власник терміналу», тому що право власності передбачає право володіння, користування та розпорядження.

Отже, термінал – це складова постійних устроїв транспортних систем, яка являє собою комплекс споруд, що знаходяться у державній, комунальній або приватній власності, основне призначення яких є перевезення та обслуговування пасажирів, перевезення вантажів, виконання вантажних та інших господарських робіт, забезпечуючи взаємодію різних видів транспорту.

Підсумуємо, що відноситься до компонентів постійних устроїв транспортних систем, а саме – до шляхів сполучення та до терміналів, в залежності від виду транспорту.

Результати представляємо у таблиці 1.

Таблиця 1

Постійні устрої транспортних систем

Вид транспорту	Постійні устрої	
	Шлях	Термінал
Автомобільний	Автомобільні дороги, магістралі, естакади, мости, тунелі	Будівлі автотранспортної служби (вантажні та пасажирські автостанції, контрольно-диспетчерські служби, станції технічного обслуговування рухомого складу) та будівлі дорожньої служби (будівлі управління доріг, дорожніх дільниць), автопорт (вантажний термінал)
Залізничний	Залізничні колії, під’їдні колії, мости, тунелі	Залізнична станція, депо
Водний	Канали, шлюзи	Морський термінал, річний термінал
Повітряний	Місця зльоту та посадки	Аеропорт, аеродром
Трубопровідний	Трубопровід	Резервуарні парки, компресорні та газорозподільні станції, станції підземного зберігання газу

Висновки та перспективи подальших досліджень. Аналіз законодавчої бази України та работ науковців дозволяє зробити певні узагальнення щодо змісту постійних устроїв транспортних систем, а також виявити спільні риси та характеристики.

По-перше, постійні устрої – це нерухомі об’єкти транспорту, тобто це сукупність стаціонарних (іммобільних) транспортних споруд.

По-друге, постійні устрої забезпечують роботу рухомого складу в транспортній системі.

По-третє, постійні устрої забезпечують взаємодію різних видів транспорту щодо перевезення вантажів та пасажирів.

Отже, постійні устрої транспортних систем – це комплекс стаціонарних (іммобільних) інженерних транспортних споруд, що забезпечують роботу рухомого складу в транспортній системі за допомогою шляхів сполучення та забезпечують взаємодію різних видів транспорту та виконання вантажних робіт, господарських робіт з вантажами, обслуговування транспортних засобів та пасажирів за допомогою терміналів.

Першій складовій постійних устроїв – шляху сполучення, присутні такі риси, як загальнодержавне, господарське, оборонне значення. Тому шляхи сполучення всіх видів транспорту (за виключенням відомчих автомобільних доріг, автомобільних доріг на приватних територіях, промислового трубопровідного транспорту) знаходяться виключно у державній власності та не підлягають приватизації. До другої складової постійних устроїв – терміналу, можливе залучення приватного капіталу (окрім стратегічних об’єктів). Тому питання приватизації терміналів потребує подальшого вивчення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про автомобільний транспорт», від 05.04.2001 № 2344-III [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

2. Закон України «Про морські порти», від 17.05.2012 № 4709-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
3. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
4. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
5. «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>
6. Закон України «Про приватизацію державного майна» від 04.03.1992 № 2163-XII [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2163-12>
7. Закону України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 № 192/96-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80>
8. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року» від 11.07.2013, підстава 548-2013-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1051-2008-%D1%80>
9. Драпайло Ю.З. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу/ Актуальні проблеми держави і права, Вип.65, 2012, с.397 – 404
10. Шамшурина М. Правовые основы развития морских терминалов / Порты Украины, № 06 (88) 2009 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/158>
11. Гаджинский А.М. «Логистика»: Учебник для бакалавров / А.М. Гаджинский – 21-е издание – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2013, 420 с.
12. Молокова Е. Ю. Основные элементы постоянных устройств транспорта: Учеб.пособие. Изд. 2-е перераб. и доп.- Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2006. – 96 с.
13. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учебное пособие / сост. Н. В. Правдина. – Ульяновск :УЛГТУ, 2011. – 89 с.
14. Транспортировка в логистике: Учеб.пособие/ В.С.Лукинский, В.В.Лукинский, И.А.Пластуняк, Н.Г.Плетнева. – СПбГИСУ, 2005. – 139 с.
15. Сайт Википедія [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB>

REFERENCES

1. Zakon Ukrayiny «Pro avtomobil'nyy transport», vid 05.04.2001 № 2344-III [The Law of Ukraine «About the automobile transport» of 05.04.2001 № 2344-III] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> [in Ukrainian].
2. Zakon Ukrayiny «Pro mors'ki porty», vid 17.05.2012 № 4709-VI. [The Law of Ukraine «About the seaports» of 17.05.2012 № 4709-VI] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> [in Ukrainian].
3. Zakon Ukrayiny «Pro transport» vid 10.11.1994 № 232/94-VR [The Law of Ukraine «About the transport» of 10.11.1994 № 232/94-VR] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
4. Zakon Ukrayiny «Pro zaliznychnyy transport» vid 04.07.1996 № 273/96-VR [The Law of Ukraine «About the railway transport» of 04.07.1996 № 273/96-VR] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
5. «Pro avtomobil'ni dorohy» vid 08.09.2005 № 2862-IV [The Law of Ukraine «About the car roads» of 08.09.2005 № 2862-IV] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> [in Ukrainian].
6. Zakon Ukrayiny «Pro pryvatzatsiyu derzhavnoho mayna» vid 04.03.1992 № 2163-XII [The Law of Ukraine «About the privatization of the state property» of 04.03.1992 № 2163-XII] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2163-12> [in Ukrainian].
7. Zakonu Ukrayiny «Pro truboprovidnyy transport» vid 15.05.1996 № 192/96-VR [The Law of Ukraine «About the pipeline transport» of 15.05.1996 № 192/96-VR] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
8. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro skhvalennya Stratehiyi rozvytku mors'kykh

portiv na period do 2015 roku» vid 11.07.2013, pidstava 548-2013-r [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On approval of the strategy for the development of seaports for the period until 2015» of 11.07.2013, basis 548-2013-r] rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1051-2008-%D1%80> [in Ukrainian].

9. Drapaylo Y.Z. (2012). Ponyattya ta pravovyy status mors'koho terminalu yak transportnoho kompleksu [The concept and legal status of the maritime terminal as a transport complex]. Aktual'ni problemy derzhavy i prava – Actual problems of the state and law 65, 397 – 404 [in Ukrainian].

– The ports of Ukraine, 06 (88). Retrieved from <http://portsukraine.com/node/158> [in Russian].

11. Gadzhinskiy A.M. (2013) Logistika [Logistics]. Moscow: «Dashkov i K». [in Russian].

12. Molokova E. Y. (2006) Osnovnyye elementy postoyannykh ustroystv transporta [Basic elements of the permanent transport devices]. Irkutsk: BGUEP. [in Russian].

13. N. V. Pravdina (2011) Transportnoye obespecheniye kommercheskoy deyatel'nosti: [Transportation of business activities]. Ulyanovsk :UIGTU [in Russian].

14. V.S. Lukinskiy, V.V. Lukinskiy, I.A. Plastunyak, N.G. Pletneva (2005) Transportirovka v logistike [Transportation in logistics]. St. Petersburg: SPbGIËU [in Russian].

15. Sait Vykypediya [Site Wikipedia] wikipedia.org Retrieved from <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB> [in Russian].