

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2026-350-87>

УДК 656:338.47:332.1(4):339.92(477)

JEL classification: R11, R12, R42, R58

СТЕГНЕЙ Маріанна

Мукачівського державного університету

<https://orcid.org/0000-0002-4688-6447>

МЕЙСАР Богдан

Мукачівського державного університету

<https://orcid.org/0009-0009-6315-6794>

meisarbohndan@gmail.com

НОДЬ Оршо́я

Закарпатський угорський університет ім. Ференца Ракоці II

<https://orcid.org/0000-0002-1048-776X>

БАТИН Максим

Мукачівського державного університету

<https://orcid.org/0009-0003-4892-6187>

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ПОДОЛАННЯ МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ АСИМЕТРИЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ

У статті досліджено особливості реалізації транспортної політики ЄС, систематизовано основні проблеми у сфері міжрегіональних диспропорцій розвитку транспортно-логістичних систем та шляхи їх подолання. Узагальнено ключові механізми забезпечення конвергентного розвитку транспортних систем у ЄС. Окреслено напрями імплементації досвіду ЄС в Україні (розширення участі в проєктах TEN-T, використання інструментів на зразок CEF, модернізацію інфраструктури, впровадження європейських стандартів безпеки та тарифної сумісності, цифровізацію транспортно-логістичних процесів і екологічну модернізацію транспорту відповідно до Європейського зеленого курсу). Наголошено, що імплементація вказаних механізмів із урахуванням потреб повоєнного відновлення вітчизняної економіки та національних особливостей сприятиме переходу до якісно-нових моделей транспортно-логістичного забезпечення, здатних до потенційної інтеграції в європейські транспортно-логістичні системи та подолання міжрегіональних асиметрій.

Ключові слова: транспортно-логістичні системи, транспортна політика ЄС, моделі транспортно-логістичного забезпечення, механізми забезпечення конвергентного розвитку, фінансово-інвестиційне забезпечення.

STEHNEI Marianna, MEISAR Bohdan, BATYN Maksym

Mukachevo State University

NOD Orshoia

Ferenc Rakoczi II Transcarpathian Hungarian University

EUROPEAN EXPERIENCE IN OVERCOMING INTERREGIONAL ASYMMETRIES IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS AND WAYS OF ITS IMPLEMENTATION IN UKRAINE

The study's relevance lies in the need to overcome significant interregional disparities in the development of Ukraine's transport and logistics systems by adapting effective European experience within the context of European integration and post-war recovery. The purpose of the article is to examine the European experience in overcoming interregional asymmetries in the development of transport and logistics systems and to identify ways to implement these systems effectively, taking into account national specificities and contemporary challenges. Research methods. The study employs methods of analysis and synthesis, systemic and structural-functional approaches, generalization, and the program-target method, which enable a comprehensive assessment of the European experience and the possibilities of its implementation in Ukraine. Results. It is established that, despite the high level of development of the EU transport and logistics sector, disparities in transport and logistics provision persist both among Member States and within them. The key mechanisms of convergent development of transport systems in the EU are systematized, including the implementation of infrastructure projects of international and regional significance, harmonization of standards and legislation, developed financial and investment instruments, digitalization, the introduction of green technologies, as well as financial and institutional support for peripheral and remote regions within the framework of cohesion policy. The main directions for implementing EU experience in Ukraine are outlined: expanding participation in TEN-T projects, using instruments similar to the Connecting Europe Facility (CEF), infrastructure modernization, implementation of European safety standards and tariff compatibility, digitalization of transport and logistics processes, and environmental modernization of transport in line with the European Green Deal. Conclusions. It is noted that adapting these mechanisms to the needs of post-war economic recovery and national characteristics will facilitate the transition to modern transport and logistics models integrated into European systems and help reduce interregional asymmetries.

Keywords: transport and logistics systems, EU transport policy, models of transport and logistics provision, mechanisms for ensuring convergent development, financial and investment support.

Стаття надійшла до редакції / Received 17.12.2025

Прийнята до друку / Accepted 23.01.2026

Опубліковано / Published 29.01.2026



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

© Стегней Маріанна, Мейсар Богдан, Нодь Оршо́я, Батин Максим

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Сучасні умови розвитку та функціонування транспортно-логістичних систем в Україні, зумовлені війною, економічною кризою, масштабними руйнуваннями транспортної інфраструктури та зростанням безпекових ризиків, призвели до суттєвого загострення міжрегіональних асиметрій у розвитку транспортно-логістичного сектору, що потенційно матиме критичні наслідки для національної економіки. Упродовж тривалого часу Європейський Союз формує та реалізує комплексну політику міжрегіональної конвергенції, спрямовану на забезпечення збалансованого розвитку транспортно-логістичних систем країн-членів, підвищення рівня їх інтегрованості та конкурентоспроможності. Відповідний досвід ЄС є особливо цінним для України в умовах реалізації євроінтеграційного курсу та трансформації національної транспортно-логістичної системи, що зумовлює актуальність поглибленого аналізу відповідних практик ЄС та обґрунтування можливостей їх практичного застосування в Україні.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми і перспективи розвитку транспортно-логістичних систем ЄС досліджуються відомими зарубіжними науковцями та експертними організаціями, серед яких у статті використано праці: Рареш-Міхай Н. І., Урікару С. Р., Александра-Паула П. У.[1], Грант-Маллер С. М., Маккі П., Неллторп Дж., Пірман А.[4], Проост С., Тіссе Ж.-Ф.[5], Полізос С., Ціотас Д. [6]. Науковцями систематизовано основні проблеми транспортно-логістичного забезпечення як на рівні ЄС так і у розрізі основних європейських країн, досліджено основні механізми та моделі забезпечення сталого та конвергентного розвитку. Ґрунтовні дослідження у сфері розвитку вітчизняного транспортно-логістичного сектору в умовах сучасних викликів та у контексті євроінтеграційних можливостей здійснено. Башмаковим М. С.: [7], Грициною Л. А., Харун О. А. [8], Жебелевим І. І.[9]. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання адаптації європейських механізмів подолання міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичних систем до умов України з урахуванням сучасних викликів та євроінтеграційних процесів.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Мета написання статті є дослідження європейського досвіду подолання міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичних систем і визначення шляхів його ефективної імплементації з урахуванням національних особливостей та сучасних викликів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Державна транспортна політика в сучасних умовах розвитку розглядається як важлива складова інфраструктурного забезпечення та ґрунтується на визнанні транспортної галузі ключовим елементом інфраструктури, своєрідним «каркасом» економіки будь-якої країни, зокрема Європейського Союзу. Згідно з численними науковими дослідженнями, саме ефективність функціонування транспортного сектору в державах-членах ЄС виступає визначальним чинником результативності публічного управління на рівні європейської спільноти, а також обсягу потенційних вигод від функціонування єдиного європейського ринку. Це, своєю чергою, має вирішальний вплив на рівень глобальної конкурентоспроможності економіки Європейського Союзу.

Сучасна транспортна політика Європейського Союзу орієнтована на створення ефективної, безпечної та екологічно збалансованої транспортної системи. Її ключовими завданнями є підвищення рівня мобільності, забезпечення вільного руху людей і вантажів, а також формування інтегрованого транспортного простору без внутрішніх бар'єрів між країнами-членами. Водночас одним із пріоритетних напрямів виступає розвиток низьковуглецевої моделі транспорту, що передбачає зменшення шкідливих викидів, мінімізацію транспортних заторів та стимулювання використання енергоефективних і екологічно безпечних видів транспорту [1].

Основою сучасної Європейської транспортно-логістичної політики є Європейська Стратегія сталої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy), основне завданням якої полягає у підвищенні екологічної безпеки транспорту що реалізується шляхом: стимулювання до використання транспорту з нульовими викидами, інтенсифікації розвитку громадського транспорту та залізничних перевезень, реалізації сталих міських планів мобільності (SUMP), а також підтримки виробництва та застосування сталих альтернативних видів палива для авіації та морського транспорту [2]. У контексті зниження міжрегіональних диспропорцій сталого розвитку транспорту запроваджено принцип «no one left behind», який гарантує, що регіони з менш розвинутою інфраструктурою отримають пріоритету фінансову та технічну підтримку.

Попри ефективну транспортну політику ЄС, значні інвестиції у транспортно-логістичний сектор та дієве інституційне забезпечення, державах-членах Європейського Союзу на сьогодні зберігаються відчутні асиметрії у розвитку транспортно-логістичних систем, зумовлені географічними особливостями країн, рівнем і структурою їх економічного розвитку, а також нерівномірністю розподілу ресурсів. На думку експертів європейської комісії до таких проявів асиметрії можна віднести:

-нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури. Так у окремих країнах, як Німеччина, Нідерланди, Бельгія автомобільні й залізничні мережі характеризуються високою щільністю та якістю, тоді як окремі регіони Греції та держави, що відносно нещодавно приєдналися до ЄС, все ще потребують значних інвестицій для модернізації інфраструктури;

- суттєві відмінності в доступності громадського транспорту, зокрема у великих міських агломераціях транспортні послуги є добре розвиненими, натомість сільські та віддалені території часто залишаються «подвійно ізольованими» через обмежену транспортну та цифрову доступність. Разом з цим у низці прикордонних регіонів, попри наявний попит, відсутні належні транскордонні маршрути громадського транспорту;

- нерівна фінансова доступність транспортних послуг. Для окремих соціальних груп вартість перевезень залишається надмірною, унаслідок чого 2,4% населення ЄС та 5,8% осіб із групи ризику бідності не мають можливості регулярно користуватися громадським транспортом; найчастіше проблема високої вартості проїзду фіксується в Болгарії, Румунії та Угорщині;

- диференціація можливостей упровадження інновацій у транспортно-логістичній сфері, зокрема щодо переходу на альтернативні та відновлювані джерела енергії, що обмежує темпи екологічної трансформації транспортних систем у окремих країнах та регіонах [3].

Вказані диспропорції істотно впливають на територіальну згуртованість, оскільки регіони з менш розвинутою транспортною інфраструктурою та обмеженою доступністю частіше втрачають людський капітал і стикаються з гіршими умовами для економічного зростання.

Для посилення конвергентного розвитку транспортної та логістичної сфери в ЄС було впроваджено відповідні техніко-організаційні, економічні й інституційні механізми, які систематизовано у таблиці 1.

Таблиця 1.

Основні напрямки реалізації транспортної стратегії ЄС	Вплив на зближення територій
Шляхи забезпечення конвергентного розвитку транспортно-логістичних систем ЄС	
1. Інфраструктурні проекти у сфері транспорту	
<ul style="list-style-type: none"> - TEN-T – <i>Trans-European Transport Network</i>. Основний стратегічний проект ЄС для інтеграції транспортних коридорів. - Shift2Rail (<i>Shift2Rail Joint Undertaking</i>) - Інноваційна програма для розвитку сталого та високоефективного залізничного транспорту - Проекти інтермодальності та інші. 	<p>Забезпечує підключення периферійних та менш розвинених регіонів до основних транспортних коридорів ЄС,</p> <p>Скорочує інфраструктурний розрив, підтримує слабші регіони при будівництві модерної інфраструктури</p>
2. Стандартизація у сфері транспорту та гармонізація законодавства держав-членів	
<ul style="list-style-type: none"> - Гармонізація технічних стандартів; - Єдині інфраструктурні стандарти; - Екологічні стандарти; - Єдині стандарти безпеки; - Забезпечення прав споживачів. 	<p>Знижує бар'єри між країнами, забезпечує безперервний рух транспорту через кордони, створює єдине нормативно-правове поле для розвитку транспорту і логістики</p>
3. Фінансово-інвестиційні механізми	
<ul style="list-style-type: none"> - Connecting Europe Facility (CEF) – Фонд «З'єднуюча Європа». Основний фінансовий інструмент для інвестицій у транспортну, енергетичну та цифрову інфраструктуру. - Європейський інвестиційний банк (ЕІВ)- фінансування інфраструктурних проектах - Європейський фонд регіонального розвитку (ERDF) – фінансування транспортної інфраструктури у відставших регіонах. 	<p>Сприяють модернізації транспорту у відсталих регіонах і доступу до сучасних технологій через спрямування ресурсів туди, де транспортна інфраструктура відстає.</p>
4. Цифровізація транспорту	
<p>Електронні транспортні документи (eFTI, eCMR);</p> <p>Європейська платформа обміну логістичною інформацією (FEDeRATED);</p> <p>просування електронного митного середовища (EU e-Customs)</p> <p>розбудова цифрових транспортних коридорів (Digital Transport Corridors)</p>	<p>Оцифровує навіть слабо розвинені регіони без потреби великих інвестицій у фізичну інфраструктуру</p>
4. Підтримка периферійних та віддалених територій	
<p>Cohesion Fund – <i>Фонд згуртованості</i>;</p> <p>Interreg – програма транскордонного та регіонального співробітництва;</p> <p>Horizon Europe (транспортна складова)</p>	<p>Спеціальні програми для островів, гірських територій, східних кордонів, повітряні та морські «суспільно необхідні» маршрути Забезпечують мінімально необхідну транспортну доступність там, де ринок сам її не забезпечує</p>

Джерело: систематизовано автором за [4; 5; 6]

На основі систематизації досвіду ЄС у сфері конвергентного розвитку транспорту та логістики з урахуванням економічних і географічних особливостей регіонів, для України доцільно активізувати наступні стратегічні ініціативи, що сприятимуть не лише ефективному міжрегіональному вирівнюванню, а й інтеграції національної економіки у європейські транспортні та економічні системи:

1) поглиблена участь у TEN-T на основі розширення залучення України до європейських транспортних коридорів і вузлів забезпечить рівний доступ регіонів до стратегічної інфраструктури та сприятиме збалансованому розвитку прикордонних, периферійних і постконфліктних областей;

2) залучення фінансування через європейські механізми - імплементація підходів CEF та політики згуртованості з адаптацією до національної системи фінансування дозволить модернізувати інфраструктуру у відсталих регіонах, розвивати залізничні й дорожні коридори, мультимодальні термінали, логістичні хаби та сприятиме переходу «Укрзалізниці» на європейські стандарти;

3) імплементація європейських норм і цифрових рішень - адаптація стандартів безпеки, управління трафіком, тарифної сумісності, а також інтеграція електронних транспортних документів та IT-платформ дозволить зменшити інфраструктурний розрив між регіонами та посилити участь України у єдиному цифровому просторі транспортних послуг;

4) розвиток інтермодальних коридорів і сухих портів - впровадження практик ЄС щодо контейнерних сервісів та мультимодальних перевезень зменшує навантаження на автошляхи, сприяє рівномірному розвитку територій і підвищує ефективність торгівлі;

5) екологічна модернізація транспорту - перехід на електрифікацію залізниць, використання альтернативних видів палива та розвиток «зелених» логістичних рішень у містах і регіонах наближає Україну до стандартів Європейського зеленого курсу.

Аналіз моделей розвитку транспортно-логістичних систем у ЄС показує, що ключовими факторами ефективності є послідовність інституційних рішень, цифрова сумісність усіх операторів та регіональна ініціативність. Погоджуємося з думкою науковців, що для України найбільш адаптованими є наступні моделі організації транспортно-логістичних систем:

- Кластерно-орієнтована модель (Німеччина, Австрія) може стати прикладом для створення транспортно-логістичних кластерів у регіонах із мультимодальними перспективами [7, с.151];

- Модель цифрової інтеграції (Нідерланди) як орієнтир для формування єдиної транспортно-логістичної платформи, сумісної з eFTI;

- Модель сталого транспорту (Швеція, Фінляндія) може слугувати прикладом для відбудови транспортної інфраструктури України після війни з урахуванням екологічних та сучасних стандартів [8, с.144.].

Погоджуємося з позицією Жебелева І.І., що прискорення інтеграції України до Європейського Союзу та імплементація його досвіду в сфері подолання міжрегіональних диспропорцій розвитку транспортно-логістичних систем потребує комплексних змін у системі публічного управління. Це передбачає насамперед гармонізацію національного законодавства з правом ЄС шляхом імплементації європейських нормативно-правових актів, реформування державної транспортної політики відповідно до стандартів Євросоюзу, а також розроблення методичних рекомендацій і програм підготовки для публічних управлінців і суб'єктів транспортно-логістичної діяльності [9].

Таким чином, аналіз моделей розвитку транспортних систем та заходів щодо подолання міжрегіональних асиметрій показує, що для зменшення диспропорцій у транспортно-логістичному забезпеченні Україні доцільно спиратися на європейські підходи, що передбачають активне державне регулювання, цільове інфраструктурне фінансування, підтримку логістичних центрів та розвиток інтегрованих транспортних мереж у регіонах. Це може сприяти збалансованому розвитку інфраструктури, підвищить доступність регіонів та сприятиме подоланню структурних диспропорцій, особливо в період післявоєнного відновлення національної економіки.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Проведене дослідження показало що, незважаючи на ефективність транспортної політики ЄС та значні здобутки у розбудові транспортної інфраструктури, на сьогодні залишаються значні диспропорції у розвитку транспортно-логістичних систем як між країнами, так і всередині них, що зумовлено географією, економічною структурою та нерівномірним ресурсним забезпеченням. Для скорочення міжрегіональних транспортно-логістичних диспропорцій розроблено комплексні механізми посилення конвергентного розвитку ЄС, що включають: інфраструктурні проекти у сфері транспорту і логістики, запровадження єдиних стандартів у сфері транспорту та гармонізація законодавства держав-членів в цій сфері, фінансово-інвестиційні механізми, програми цифровізації та упровадження «зелених технологій», програми підтримки периферійних та віддалених територій.

Враховуючи реалії української економіки та особливості розвитку вітчизняних транспортних систем обґрунтовано основні напрямки Імплементація досвіду ЄС в Україні, зокрема: розширення участі у проектах TEN-T, використання фінансових інструментів на зразок CEF, модернізація інфраструктури та логістичних хабів, впровадження європейських стандартів безпеки та тарифної сумісності, цифровізація транспортних процесів, розвиток інтермодальних коридорів і сухих портів, а також екологічна модернізація транспорту відповідно до Європейського зеленого курсу. Такі заходи в майбутньому сприятимуть не тільки зниженню міжрегіональних диспропорцій, а також реінжинірингу транспортно-логістичних систем України, як необхідної передумови для їх перспективної інтеграції в транспортні системи ЄС.

Література

1. Rareș-Mihai, N. I., Uricaru, S. R., & Alexandra-Paula, P. U. (2024). Політика транспорту ЄС та економічні коридори: вплив політики транспорту ЄС на розвиток і функціонування економічних коридорів. *Economic convergence in the European Union*, 177. https://store.ectap.ro/suplimente/Theoretical_and_Applied_Economics_2024_Special_Issue_Summer.pdf#page=177
2. European Commission. (2021). Стратегія сталого та розумного мобільності: на шляху до майбутнього транспорту Європи. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
3. European Commission. (2023). Регіональні тенденції зростання та конвергенції в Європейському Союзі. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/swd_regional_trends_growth_convergence_en.pdf
4. Grant-Muller, S. M., MacKie, P., Nellthorp, J., & Pearman, A. (2001). Економічна оцінка транспортних проєктів Європи: сучасний стан та нові підходи. *Transport Reviews*, 21(2), 237–261. <https://doi.org/10.1080/01441640119423>
5. Proost, S., & Thisse, J.-F. (2017). Регіональні диспропорції та ефективна транспортна політика. In *Economics without borders: Economic research for European policy challenges* (Chap. 8, pp. 324–361). Cambridge University Press. <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/3272364633751498858C041D34296CC6/9781107185159AR.pdf>
6. Polyzos, S., & Tsiotas, D. (2023). Міжрегіональна транспортна інфраструктура та регіональний розвиток: методологічний підхід. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 18(2), 5–30. <https://um.ase.ro/no182/1.pdf>
7. Башмаков, М. С. (2023). Логістичний менеджмент у вирішенні завдань регіонального розвитку закордонних транспортних систем. *Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях: зб. матеріалів XXI Міжнар. наук.-практ. конф.* (с. 150–151). Одеса: ONEU. https://eti.edu.ua/images/files/konf_odesa23_compressed.pdf#page=153
8. Грицина, Л. А., & Харун, О. А. (2019). Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем провідних країн світу. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*, (2), 143–146.
9. Жебелев, І. І. (2024). Державна транспортна політика Європейського Союзу: моделі та досвід для України. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства, (2), 97–100. <https://doi.org/10.20998/2227-6890.2024.2.15>

References

1. Rareș-Mihai, N. I., Uricaru, S. R., & Alexandra-Paula, P. U. (2024). *EU transport policy and economic corridors: How EU transport policy affects the development and functioning of economic corridors*. In *Economic convergence in the European Union* (p. 177). https://store.ectap.ro/suplimente/Theoretical_and_Applied_Economics_2024_Special_Issue_Summer.pdf#page=177
2. European Commission. (2021). *Sustainable and smart mobility strategy: Putting European transport on track for the future*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
3. European Commission. (2023). *Regional trends for growth and convergence in the European Union*. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/swd_regional_trends_growth_convergence_en.pdf
4. Grant-Muller, S. M., MacKie, P., Nellthorp, J., & Pearman, A. (2001). Economic appraisal of European transport projects: The state-of-the-art revisited. *Transport Reviews*, 21(2), 237–261. <https://doi.org/10.1080/01441640119423>
5. Proost, S., & Thisse, J.-F. (2017). Regional disparities and efficient transport policies. In *Economics without borders: Economic research for European policy challenges* (Chap. 8, pp. 324–361). Cambridge University Press. <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/3272364633751498858C041D34296CC6/9781107185159AR.pdf>
6. Polyzos, S., & Tsiotas, D. (2023). Interregional transport infrastructures and regional development: A methodological approach. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 18(2), 5–30. <https://um.ase.ro/no182/1.pdf>
7. Bashmakov, M. S. (2023). *Logistychniy menedzhment u vyrishenni zadach rehionalnoho rozvytku zakordonnykh transportnykh system*. In *Naukovi problemy hospodaruvannya na makro-, mezo- ta mikroekonomichnomu rivni: zb. materialiv XXI Mizhnar. nauk.-prakt. konf.* (pp. 150–151). Odessa: ONEU. https://eti.edu.ua/images/files/konf_odesa23_compressed.pdf#page=153
8. Hrytsyna, L. A., & Kharun, O. A. (2019). *Porivnyalnyy analiz rozvytku transportno-lohistychnykh system providnykh krayin svitu*. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky*, (2), 143–146.
9. Zhebelev, I. I. (2024). *Derzhavna transportna polityka Yevropeyskoho Soyuzu: modeli ta dosvid dlya Ukrainy*. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu "KhPI"*. Seriya: Aktualni problemy rozvytku ukraiynskoho suspilstva, (2), 97–100. <https://doi.org/10.20998/2227-6890.2024.2.15>