

УДК 338.47:35.073.537(477)

## ОБҐРУНТУВАННЯ СТРАТЕГІЇ САМОДОСТАТНЬОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАТИВНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

**Брітченко І.Г.**

Державний вищий навчальний заклад  
імені професора Станіслава Тарновського

**Чернявська Т.А.**

Херсонський державний університет

Стаття присвячена дослідженню питань формування нової стратегії самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України. Проаналізовано стратегічний документ «Транспортна стратегія України на період до 2020 р.» та виявлено низку недоліків. Було виокремлено недоліки стратегічного та методичного характеру. Особливу увагу автором приділено недосконалості системи стратегічних документів, які регулюють розвиток ТКС, відсутності деяких стратегій розвитку галузей ТКС, проблемам фінансування, а також проблемам, пов'язаним з цільовими програмами розвитку. Вказано на проблеми, пов'язані із структурним наповненням зазначеної стратегії.

**Ключові слова:** транспортна стратегія, стратегічний документ, стратегічне управління, самодостатність, самодостатній розвиток.

**Постановка проблеми.** Формування довгострокової стратегії розвитку вітчизняного транспорту розпочалося наприкінці 2009 р. Тоді був прийнятий Порядок денний асоціації між Україною та ЄС і разом з ним було погоджено перелік пріоритетів діяльності на 2010 рік, серед яких для транспорту визначено такий – впровадження *acquis communautaire* ЄС у транспортне законодавство України шляхом розробки нової транспортної стратегії. Для забезпечення досягнення останнього ЄС надавав активну підтримку через реалізацію проектів – Twinning «Підтримка формування політики в галузі транспорту» та «Підтримка інтеграції транспортної системи України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т». У результаті галузеве Міністерство у співробітництві з представниками ЄС розробило документ – Транспортну стратегію України на період до 2020 року, яка була затверджена на засіданні КМУ 20 жовтня 2010 року [2]. Цей стратегічний документ всіляко підтримується з боку Європейського союзу шля-

хом укладання двосторонніх програм та участі в двосторонніх проектах, а саме:

– Підтримка реалізації Транспортної стратегії України – внесок ЄС €3,5 млн (100% від загальної кількості). Тривалість – з 04.2012 р. до 10.2017 р. У рамках цього проекту технічної допомоги Міністерство інфраструктури України буде підтримуватися в реалізації національної транспортної стратегії і подальшого узгодження з ЄС і міжнародними нормами та стандартами;

– Підтримка реалізації Транспортної стратегії України – внесок ЄС €65,0 млн (100% від загальної кількості). Тривалість – з 12.2010 р. до 12.2014 р. Ця програма підтримки політики в транспортному секторі була зосереджена на п'яти ключових сферах, пов'язаних з інституційними реформами, безпекою, розвитком інфраструктури, руху транспортних потоків і зміцнення адміністративного потенціалу [1-3].

Проте системний аналіз діючої транспортної стратегії транспорту та інших стратегічних до-

кументів щодо розвитку транспортно-комунікативної системи (ТКС) України доводить про їх недосконалість в аспекті сучасних викликів та загроз безпечного розвитку, що обумовлює необхідність обґрунтування стратегії самодостатнього розвитку ТКС.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В процесі дослідження авторами були опрацьовані наукові праці вітчизняних вчених в розрізі двох напрямків. Так, в ракурсі дослідження та наукового аналізу проблем державного та стратегічного управління й планування були використані праці Біловодської О.А., Гусева Ю.М., Євменської О.Л., Хашиєвої Л.В., Шершньової З.Є. Щодо ефективного впровадження стратегій транспорту, аналізу їх недоліків та пропозицій вдосконалення був розглянутий науковий доробок Богомолова Н.І., Ейтутис Г.Д., Смелянова О.Ю., Дульфана С.Б., Карпова В.М., Кирилова Н.В., Никифорок О.І., Михайличенко К.М., Степанова В.Ю., Федяй Н.О. [7-10].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** В силу виявлення сукупності недоліків стратегічного та методичного характеру діючої транспортної стратегії, а також кардинальної зміни умов функціонування системи транспортних перевезень політичного й економічного характеру постає необхідність обґрунтування стратегії розвитку транспортно-комунікативної системи на засадах самодостатності.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є обґрунтування на підставі аналізу недоліків діючої транспортної стратегії засад нової як стратегії самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України.

**Виклад основного матеріалу.** Розвиток транспортної сфери має стратегічне значення для України. Вона відіграє одну із ключових ролей в розвитку сучасного суспільства як засіб досягнення соціально-економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності країни та її регіонів, а також відіграє роль інструмента забезпечення національної економічної самодостатності. Завдяки вдалому географічному розташуванню України, наявності двох незамерзаючих морів і розгалуженої системи автомобільних, залізничних, річкових шляхів, розвинутих усіх видів транспорту, укомплектованої матеріально-технічної бази та відповідної інфраструктури транспорт може «підняти на ноги» економіку нашої країни.

Зазначимо, що на сьогодні сформована чимала нормативно-правова база управлінням розвитком вітчизняного транспортного сектору, вона нараховує близько 70 законодавчих актів та охоплює всі сфери його розвитку. Однак існує певна сукупність недоліків, що знижує ефективність системи управління розвитком ТКС, а в деяких випадках унеможливує оперативне реагування на деструктивний вплив факторів зовнішнього і внутрішнього характеру. Насамперед, мова іде про відсутність узгодженої системи стратегічних документів, певної інтегральності, наприклад, регіональних стратегій і національної. Окрім цього, відсутній розроблений комплекс усіх субсекторальних стратегій за видами транспорту та елементами транспортно-комунікативної системи. Наразі затверджена лише Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. та

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. Одним із елементів такої узгодженості є узгодженість термінів їх дії, а також, відповідно, стратегічних цілей і задач, що відповідає світовій практиці укладання стратегічних документів на довгострокову перспективу [8].

Одним із найсуттєвішим недоліком діючої транспортної стратегії є те, що недостатньо розкрито цілі розвитку транспортно-комунікативної системи в цілому. Стратегічні цілі повинні бути виражені якомога точніше, так як являють собою акумульований результат діяльності уряду протягом 16 років. Кожна стратегічна ціль повинна мати: пріоритети розвитку, короткострокові поетапні задачі поставлені в рамках пріоритетів розвитку; індикатори розвитку до кожної задачі – прогностичні показники вимірювання виконання задач; очікувані результати.

За авторським баченням, урядом України не до кінця усвідомлена стратегічна значущість системи транспортних перевезень в подоланні економічної та економічної нестабільності. У період викликів глобалізації та макроекономічної стагнації необхідність визнання транспортно-комунікативної системи як пріоритетної сфери, здатної генерувати приріст валового внутрішнього доходу в бюджет держави і стати одним із головних інструментів забезпечення національної самодостатності, а значить і безпеки є стратегічно значущим. Ще більшого значення її зросло після політичної кризи і військових дій на сході країни.

Різновекторні геополітичні впливи на Україну в умовах неефективності гарантії її безпеки, розв'язана проти неї військова агресія, критична зовнішня залежність вітчизняної економіки обумовлюють винайдення шляхів ідентифікації нашої держави як рівноправного незалежного партнера на світовій арені, окреслюючи тим самим стратегію подальшого розвитку. Разом з тим, оскільки наша країна не є членом міжнародних систем колективної оборони вона повинна спиратися на власні сили, повинна сама забезпечувати національну безпеку та оборону. У цьому сенсі, важливого значення набуває транспортний потенціал, рівень якого визначається ефективністю використання не тільки фізично наявних ресурсів, а взагалі сукупних просторово-темпоральних можливостей вітчизняної транспортної сфери. На сьогоднішній день транспортно-комунікативна система є чи не єдиним сектором національної господарської системи, який здатний без істотних капіталовкладень стати каталізатором соціально-економічного зростання, а також інструментом досягнення самодостатнього і безпечного рівня розвитку України.

Історія багатьох країн є прикладом, коли транспорт «ставив на ноги» зруйновану економіку, забезпечуючи цілеспрямований і інтенсивний розвиток її базових галузей. Будуючи автомобільні заводи, США долали кризу Великої депресії. Завдяки розвитку транспорту, на базі нових технологій і будівництва автодоріг, відновлювалася Німеччина та Японія після другої світової війни. Україна має всі підстави розраховувати на унікальне географічне розташування і наявний транспортний потенціал для отримання всіх переваг, в тому числі і порівняно вагомому маржинальному доходу від транзиту та експорту послуг.

Спираючись на дані обставини, виникає нагальна потреба вирішення управлінсько-економічних проблем реалізації геостратегічних можливостей транспортної сфери України як транспортно-комунікаційного мосту між Європейським Союзом і Східною Азією, елементом економічного і політичного впливу країни в процесах вбудовування в нові трансконтинентальні та регіональні потоки і мережі соціально економічної активності [12].

Суспільний запит на необхідність формування цілісної концептуальної моделі досягнення економічної самодостатності та національної безпеки шляхом активізації залучення «точок зростання», якою і може стати вітчизняна транспортно-комунікативна система актуалізує проведення поглиблених наукових досліджень.

Під економічною самодостатністю авторами розуміється режим або спосіб господарювання соціально-економічної системи, який передбачає покриття витрат функціонування переважно за рахунок власних ресурсів джерел надходження грошових коштів (від 62% до 100%). Однак, на сьогоднішній день, згідно з нашими розрахунками, система несамодостатня і ринок транспортних послуг покриває лише базові потреби економіки України та населення в перевезеннях. При цьому, слід зазначити, що послуги ТКС залишаються досить неякісними, неконкурентоспроможними за ціною, а й до цього і небезпечними.

За 2014-2015 рр. ситуація в транспортно-комунікативній системі України зазнала серйозних потрясінь: був втрачений доступ до п'яти морських портів та двом аеропортам на території анексованого Криму, заблокована Донецька залізниця, на частку якої припадало до 45% вітчизняних вантажних перевезень; втрачені східні кордони для пан'європейських дорожніх коридорів, що проходять через країну та забезпечують значну частку транзитних перевезень.

До сукупності цих проблем додалися і проблеми, пов'язані з падінням економіки країни. В результаті, обсяг пасажирських перевезень, у порівнянні з 2014 роком, знизився від 5 до 17% залежно від виду транспорту [6]. Обсяг вантажних перевезень впав приблизно на 10%, переважно в традиційних для України металургійної та вугільної галузях. Морськими і річковими портами України скоротилася приблизно на 5% переробка вантажів, що негативно позначилося на результатах роботи інфраструктури вітчизняної ТКС [4].

Крім зовнішніх шоків, що послабили транспортно-комунікативну систему України, існує і ряд внутрішніх системних протиріч, ігнорування яких зумовлює стагнацію транспортної сфери в майбутньому та служить загрозою втрати транзитного потенціалу – одного з основних джерел надходжень до дохідної частини бюджету.

Для виходу із кризової ситуації необхідно реалізувати комплекс заходів та задіяти всі резерви, спрямовані на допуск приватного капіталу, стимулювання конкуренції, впровадження стратегічного планування забезпечення розвитку транзитного потенціалу ТКС України. На основі систематизації аналітичних даних щодо факторів і резервів розвитку всіх структурних елементів транспортно-комунікативної системи можна впевнено стверджувати про наявність вагомих

резервів у вітчизняній ТКС, задіяння яких призведе до мінімізації зовнішньої залежності і до позитивних зрушень в самодостатньому її розвитку. З цією метою набуває особливості актуальності та значимості активна підтримка держави націлених на формування та впровадження комплексного механізму стимулювання самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України.

Слід констатувати, що на сьогодні існує проблема припинення або недофінансування переважної більшості державних та регіональних цільових програм, а також різноманітних проєктів, в тому числі пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури. Така ситуація склалася з відсутністю середньострокового бюджетного планування.

З метою доопрацювання і модифікації діючої транспортної стратегії пропонуємо обґрунтовані стратегічні орієнтири, які можуть служити корпусом стратегії самодостатнього розвитку національної транспортно-комунікативної системи. За результатами авторського прогнозу були виявлені найбільш істотні фактори в досягненні економічної самодостатності ТКС: експорт, інвестиції, вантажообіг і транзитні перевезення.

З метою досягнення та нарощування рівня самодостатності вважаємо економічно обґрунтованою формування та впровадження стратегії розвитку ТКС України – стратегії розвитку чотирьох домінуючих складових «4Т»: транспортно-комунікаційної інфраструктури (ТКІ), торгівлі, технологій та транзиту.

У запропонованій Стратегії «4Т» всі чотири цілі, а саме транспортно-комунікативна інфраструктура, технології, торгівля та транзит тісно пов'язані і переплетені. Так, обсяг транзитних перевезень, наприклад, неможливо буде збільшити без транспортної інфраструктури та каналів комунікації відповідної якості. Або, наприклад, удосконалити систему транспортно-комунікаційних каналів неможливо здійснити без впровадження прогресивних технологій, які дозволять надавати послуги ТКС відповідно до європейських стандартів. Валютні надходження тісно корелюють з якістю ТКІ, конкурентоспроможність і якість послуг, що надаються транспортно-комунікативною системою корелює із транзитною активністю України.

З огляду на зазначене, потребує сприяння на найвищому державному рівні формування єдиної стратегії розвитку транспортно-комунікативної системи та розробки й впровадження цілого ряду програмних документів, орієнтованих на залучення транзитних вантажопотоків, а саме:

– Стратегії розвитку транзиту по території України до 2030 р. на основі прогнозування вантажопотоків, в якій слід передбачити спрощення правил перевезення вантажів по території України, в тому числі відповідно до норм і положень загальної транзитної процедури, що діє в країнах ЄС, спрощення та модернізацію митних й прикордонних процедур на кордонах з ЄС, скорочення кількості документів, необхідних при перетині кордону, тощо;

– Державної цільової програми розвитку національної пріоритетної транспортної мережі України, в якій слід передбачити розвиток

інфраструктури відповідно до перспективних напрямків транзитних вантажопотоків, інтеграцію національних транспортних шляхів в Транс'європейську TEN-T і Євро-Азіатську транспортні мережі;

- Державної програми розвитку мультимодальних і інтермодальних перевезень, що забезпечить залучення суб'єктів транзитних перевезень через територію України;

- Концепції розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі, в якій, зокрема, слід передбачити механізми залучення приватного сектора до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, а також слід визначити способи та напрямки вдосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства в транспортній сфері;

- Стратегії залучення країн-партнерів, міжнародних організацій, приватного капіталу до вирішення питань розвитку інфраструктури ТКС України.

Вважаємо, що має сенс серйозного переосмислення потенціалу стратегічного партнерства України з Китаєм, визначення його перспектив, які можуть вимальовуватися в результаті інтенсифікації співпраці. Це обумовлено, перш за все, з точки зору нової доктрини української політики як в євразійському, так і європейському напрямках – формування нового периметра безпеки і, відповідно, нового периметра розвитку. Сьогодні наша країна має унікальний шанс поглиблюючи співпрацю з Китаєм, здійснити реконфігурацію периметра подальшого розвитку з метою забезпечення національної безпеки. Для цього першочерговими завданнями є: по-перше, використовувати ресурс співпраці з метою залучення інвестицій для модернізації індустріальної бази, і, по-друге, використовувати транспортний потенціал з метою збільшення валютних надходжень і зміцнення самодостатності.

Виходячи із наведених вище стратегічних напрямків самодостатнього розвитку національної транспортно-комунікативної системи слід виділити наступні завдання першого порядку:

- розвиток і вдосконалення вітчизняної інфраструктури ТКС з метою підвищення транзитивності;

- розвиток річкового транспорту з метою скорочення витрат вантажоперевезень та розвитку співпраці з країнами Західної і Північної Європи;

- розвиток контейнерних перевезень як форми ефективної інтеграції в міжнародному транспортуванні вантажів автомобільного та залізничного транспорту;

- збільшення обсягів експорту і транзиту послуг ТКС за рахунок розширення периметра співпраці, зокрема інтенція вантажоперевезень

повинна концентруватися в напрямку україно-китайських відносин;

- поглиблення співпраці з Китаєм, одного із самих потужних споживачів української транспортної військової техніки та технологій з метою отримання валютної виручки і можливістю оновлення матеріально-технічної бази вітчизняної ТКС;

- створення єдиного правового поля узгоджених з європейськими законами і стандартами, що сприятимуть ефективній взаємодії із зарубіжними партнерами на основі прозорих та безпечних основ ведення бізнесу;

- створення єдиних органів узгодженого управління транспортно-комунікативною системою країни, здатних гармонізувати взаємодію всіх ланок ТКС в єдиному процесі [13].

Роль і значення стратегії в забезпеченні економічної самодостатності розвитку ТКС зводиться в основному до: визначення необхідних джерел ресурсів, які дозволять в достатній мірі задовольнити потреби транспортно-комунікативної системи; встановлення напрямків результативного використання всіх видів ресурсів; виявлення та послаблення залежності від зовнішніх джерел фінансування. Тобто така стратегія передбачає забезпечення перш за все самодостатності за трьома напрямками: забезпечення шляхів нарощування обсягів валового доходу від функціонування ТКС і таким чином досягнення фінансової самодостатності, забезпечення економічної самодостатності ТКС, а потім і забезпечення національної самодостатності та національної безпеки України.

Зважений вибір стратегії дозволяє сконцентрувати зусилля і ресурси транспортно-комунікативної системи на нарощуванні валового доходу від функціонування ТКС, і тим самим забезпечити самодостатний рівень розвитку самої системи транспортних перевезень в цілому та самодостатний і безпечний розвиток національної соціально-економічної системи.

Практично значущим вбачається доцільність формування у стратегії відповідних механізмів реалізації, таких як: інституційний, правовий, економічний, організаційний та інформаційний, кожен з яких повинен мати набір інструментів і методів досягнення поставлених цілей.

**Висновки і пропозиції.** На основі критичного наукового аналізу діючої транспортної стратегії обґрунтовані цільові орієнтири та потреба її модифікації в напрямку стратегії нарощування економічної самодостатності ТКС України. Запропонована Стратегія «4Т» заснована на нарощуванні самодостатнього рівня розвитку ТКС завдяки всебічній підтримці на вищому державному рівні чотирьох домінуючих складових: транспортно-комунікаційної інфраструктури (ТКІ), торгівлі, технологій і транзиту.

## Список літератури:

1. Про схвалення Транспортної Стратегії України на період до 2020 р.: офіц. текст: за станом на 15 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 174-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [search.ligazakon.ua/l\\_doc2.../KR102174.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.../KR102174.html)
3. Перелік проектів співробітництва між Європейським Союзом та Україною [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://erasmusplus.org.ua/projects.html>

4. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>
5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.mintrans.gov.ua/.../transports.html](http://www.mintrans.gov.ua/.../transports.html)
6. Державний комітет статистики України // Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Ейтутіс Г.Д. Транспортна логістика – основний напрям удосконалення управління перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту України / Г.Д. Ейтутіс, В.О. Попов, О.І. Никифорок, Д.Г. Ейтутіс // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2012. – Вип. 21-22(1). – С. 44-55. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2012\\_21-22\(1\)\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2012_21-22(1)_7)
8. Федяй Н.О. Основні недоліки діючої транспортної стратегії України до 2020 р. [Текст] / Н. Федяй // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2015. – Вип. 31. – С. 37-47.
9. Никифорок О.І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації [Електронний ресурс] / О. І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 3. – С. 87-95. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu\\_2012\\_3\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2012_3_20)
10. Карпов В.М. Державна політика імпортозаміщення рухомого складу залізничного транспорту [Електронний ресурс] / В.М. Карпов, О.І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 10. – С. 104-109. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu\\_2013\\_10\\_25](http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2013_10_25)
11. Transportation Vision for 2030. Ensuring personal freedom and economic vitality for a Nation on the move. U.S. Department of Transportation Research and Innovative Technology Administration [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rita.dot.gov/publications/transportation\\_vision\\_2030/pdf/entire.pdf](http://www.rita.dot.gov/publications/transportation_vision_2030/pdf/entire.pdf)
12. Чернявська Т.А. Стратегія самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України [Текст] / Т.А. Чернявська // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький, № 6, Т. 2(206), 2013. – С. 140-143.
13. Чернявська Т.А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності [Текст] / Т.А. Чернявська // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2015. – № 3. – С. 68-75.

**Бритченко И.Г.**

Государственное высшее учебное заведение  
имени профессора Станислава Тарновского

**Чернявская Т.А.**

Херсонский государственный университет

## ОБОСНОВАНИЕ СТРАТЕГИИ САМОДОСТАТОЧНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАТИВНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

### Аннотация

Статья посвящена исследованию вопросов формирования новой стратегии самодостаточного развития транспортно-коммуникативной системы Украины. Проанализирован стратегический документ «Транспортная стратегия Украины на период до 2020 г.» и выявлен ряд недостатков. Были выделены недостатки стратегического и методического характера. Особое внимание автором уделено несовершенству системы стратегических документов, регулирующих развитие ТКС, отсутствию некоторых стратегий развития отраслей ТКС, проблемам финансирования, а также проблемам, связанным с целевыми программами развития. Указано на проблемы, связанные со структурным наполнением действующей стратегии.

**Ключевые слова:** транспортная стратегия, стратегический документ, стратегическое управление, самодостаточность, самодостаточное развитие.

**Britchenko I.H.**

State Higher Educational Institution  
named prof. Stanislaus Tarnowski

**Cherniavska T.A.**

Kherson State University

## JUSTIFICATION OF THE STRATEGY OF SELF-SUFFICIENT DEVELOPMENT OF TRANSPORT-COMMUNICATION SYSTEM OF UKRAINE

### Summary

The article investigates the issues of forming a new strategy for self-sufficient development of Ukraine's transport-communication system. It considers Policy Paper on Transport Strategy of Ukraine up to 2020 and indicates a range of shortcomings, with the view of overcoming those shortcomings. Shortcomings in strategy and technology have been spotted. The author has included into the first group of shortcomings as follows: incomplete system of strategic documents regulating the development of TCS, lack of agreement as regards terminological issues of adopting strategic documents, lack of certain strategies for the development of transport infrastructure industries, financial issues, as well as issues related to the target development programs. The drawbacks also included issues related to contents as attributed across layout of the above strategy.

**Keywords:** transport policy, strategic document, strategic management, self-sufficiency, self-sufficient development.