

УДК 339.9

Андрій Сергійович МАЛОВИЧКО

кандидат економічних наук, доцент кафедри економічної теорії,
Донецький національний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського,
e-mail: palmaro@mail.ru

ЛОГІСТИЧНА КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

Маловичко, А. С. Логістична концепція розвитку транзитних перевезень України / А. С. Маловичко // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць; за ред.: М. І. Зверякова (голов. ред.) та ін. (ISSN 2313-4569). – Одеса: Одеський національний економічний університет. – 2015. – Вип. 3. – № 58. – С. 39–45.

Анотація. У статті розглянуто деякі показники, що характеризують стан транспортної системи України з позиції розвитку транзитних перевезень та її технічного забезпечення. Висвітлено основні проблеми, що стримують розвиток транзитних перевезень та інтеграцію транспортної системи до європейської та світової в цілому. Особливу увагу приділено аналізу логістичного аспекту перевезень із зазначенням необхідності впровадження логістичної концепції з метою підвищення їх ефективності. Представлено логістичну концепцію розвитку транзитних перевезень. Визначено основні завдання транспортних підприємств в межах представленої концепції.

Ключові слова: транспортна система; транспортна мережа; пасажирообіг; єврологістика; логістична концепція; транзитні перевезення.

Андрей Сергеевич МАЛОВИЧКО

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории,
Донецкий национальный университет экономики и торговли им. М. Туган-Барановского,
e-mail: palmaro@mail.ru

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК УКРАИНЫ

Маловичко, А. С. Логистическая концепция развития транзитных перевозок Украины / Андрей Сергеевич Маловичко // Вестник социально-экономических исследований: сб. науч. трудов; под ред.: М. И. Зверякова (глав. ред.) и др. (ISSN 2313-4569). – Одесса: Одесский национальный экономический университет. – 2015. – Вып. 3. – № 58. – С. 39–45.

Аннотація. В статье рассмотрены некоторые показатели, характеризующие состояние транспортной системы Украины с позиции развития транзитных перевозок и ее технического обеспечения. Рассмотрены основные проблемы, сдерживающие развитие транзитных перевозок и интеграцию транспортной системы в европейскую и мировую в целом. Особое внимание уделено анализу логистического аспекта перевозок с указанием необходимости внедрения логистической концепции с целью повышения их эффективности. Представлена логистическая концепция развития транзитных перевозок. Определены основные задачи транспортных предприятий в рамках представленной концепции.

Ключевые слова: транспортная система; транспортная сеть; пассажирооборот; еврологістика; логистическая концепция; транзитные перевозки.

Andrey MALOVYCHKO

PhD in Economics, Associate Professor of Economic Theory Department, Donetsk National University of Economics and Trade named after M.I. Tugan-Baranovsky,
e-mail: palmaro@mail.ru

LOGISTICAL CONCEPT OF TRANSIT TRAFFIC DEVELOPMENT IN UKRAINE

Malovychko, A. (2015), Logistical concept of transit traffic development in Ukraine. Ed.: M. Zveryakov (ed.-in-ch.) and others [Lohistychna kontsepsiia rozvytku tranzytnykh perevezen Ukrainy; za red.: M. I. Zveriakova (gol. red.) ta in.], Socio-economic research bulletin (ISSN 2313-4569), Odessa National Economic University, Odessa, Issue 3, No. 58, pp. 39–45.

Abstract. The article describes some of the indicators characterizing the state of the transport system of Ukraine from the point of transit and logistics. The main problems hampering the development of transit and the integration of the transport system into the European and the world as a whole are presented. Particular attention is paid to the analysis of logistical aspects of transport, indicating the need to introduce the concept of logistics to improve their efficiency. Logistics concept of transit is presented. The main tasks of transport enterprises in the framework of the presented concept are described.

Keywords: transport system; transport network; the passenger turnover; eurologistics; logistics concept, transit.

JEL classification: F140

Постановка проблеми у загальному вигляді. На початку XXI століття загальноновизнаним стало прагнення більшості держав світу до забезпечення сталості економічного зростання, покращення рівня і якості життя населення. Активізація інтеграційних процесів, як наслідок впливу глобалізації, у всіх сферах життєдіяльності людства тісно пов'язана з ефективністю функціонування світової комунікаційної системи, особливе місце в якій займає транспортна галузь.

Транспорт є однією з найважливіших галузей економіки, що сприяють поглибленню інтеграційних процесів. У цьому контексті актуальності набуває дослідження розвитку транспорту та відповідної інфраструктури, як елементів виробничої сили суспільства, за показниками розвитку яких здійснюється оцінка адекватності вирішення проблем та виконання завдань, які стоять перед економічними суб'єктами та розвитком транспортного потенціалу [1, с.29; 2].

Актуальність формування ефективної логістичної концепції транзитного потенціалу України в умовах глобалізації зумовлена необхідністю реалізації національних інтересів і подальшого нарощування переваг міжнародних економічних відносин. Рациональне використання геополітичного і гео економічного положення країни дозволить отримувати певні доходи від транзиту, а також розвинути транспортні системи регіонів на основі їх залучення до міжнародного товарообміну.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Проблеми транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О. О. Бакаєв, Д. Дж. Бауерсокс, Л. В. Фролова, Л. Б. Миротина, О. М. Тридід та ін. Вирішенню окремих завдань щодо формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячено дослідження В. М. Беляєва, В. Л. Диканя, Р. Р. Ларіної, Л. Б. Миротина, Т. А. Прокоф'євої. Основні аспекти формування концептуальних засад розвитку транзитного потенціалу розглядалися такими вченими, як М. П. Бутко, З. С. Варналій, Н. О. Дунаєва, О. Н. Ларін, О. В. Мініна, А. М. Новікова, Н. Ю. Ткаченко, В. В. Третяк, В. Н. Філіна та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Інтеграція України в загальноєвропейські структури і налагодження багатосторонньої кооперації з ЄС є головними геостратегічними пріоритетами країни після отримання незалежності. У зв'язку з активним розвитком ділових зв'язків з іншими країнами перед Україною постали складні завдання, пов'язані з питаннями адаптації до нових умов господарювання в ринковому середовищі, інтеграції в європейську та світову транспортні системи за умови отримання максимального економічного ефекту. У таких умовах особливої актуальності набуває саме логістичний аспект розвитку транзитного потенціалу держави, що є недостатньо розглянутим на сучасному етапі розвитку економічної теорії.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження основних аспектів розвитку логістичної концепції транзитного потенціалу України за рахунок визначення технічного забезпечення транспортної системи держави, а також визначення переваг використання концепції для удосконалення функціонування об'єкту дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження. Географічне положення України як транзитної держави та розширення міжнародної торгівлі визначають особливу роль транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Транспорт при цьому розглядається як елемент макрологістичної системи міжнародної торгівлі. В Україні

налічується 33 діючі аеропорти, 20 державних морських торговельних портів, 8 річкових портів, 6 залізниць, понад 90 авіаційних та 150 судноплавних компаній різних форм власності, понад 75 тис. суб'єктів господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт [3].

Необхідно зазначити, що такий важливий показник транзитного потенціалу України, як пропуск пасажирів через державний кордон на виїзд та в'їзд з України, стабільно збільшується: у 2013 році через державний кордон України було пропущено на 25% більше пасажирів, ніж у 2008 році, і на 6% більше порівняно з 2012 роком [4]. За даними Державного комітету статистики України пропуск пасажирів на виїзд та в'їзд до України майже рівномірний, але якщо у 2008 році питома вага пасажиропотоку до держави на 1% була більшою, ніж з країни, то у 2013 році збільшилася питома вага перетину пасажирями кордону на виїзд з України. Така тенденція є паралельною до активізації міграційних процесів у зв'язку з економічною та політичною нестабільністю в державі. Найбільша частка пасажирів перетинає такі ділянки кордону, як польська (17% від загального пасажиропотоку), російська (30%) та молдовська (16%). За період з 2008 по 2013 роки значно зросла частка перетину пасажирями повітряного кордону держави (з 8% до 12%), що свідчить про підвищення ролі авіаційного транспорту в транспортній системі України. Також необхідно відзначити, що якщо у 2008 році більшість пасажирів перетинали кордон на східній частині держави, то у 2013 році цей показник збільшився на користь західних кордонів. Темпи зростання пасажиропотоків як на виїзд та і на в'їзд до України із західних кордонів є більш динамічними, ніж із східних: якщо кількість пасажирів, що перетнули польський та румунський кордон у 2013 збільшилася на 12% та 13%, відповідно, то показник перетину російського кордону пасажирями збільшився лише на 2%. Збільшення міграційних потоків до країн Європи, а саме до країн ЄС, також характеризує зростання питомої ваги громадян України у загальному пасажиропотоці через кордон держави. Так, у 2008 році співвідношення пасажирів іноземних держав та громадян України складало 39% на 60%, у 2013 році воно змінилося на 47% на 52% [4]. Також необхідно відзначити, що якщо громадяни України здебільшого перетинають кордон у західній частині держави, то іноземні громадяни – у східній.

Забезпеченість транспортом населення України та доступність транспортних мереж характеризують загальний стан розвитку транспортної системи. За даними Державної служби статистики України у 2013 році загальна транспортна мережа України включає 21,6 тис. км залізничних колій, 166,1 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 40,1 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів, 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів. Рівень мобільності населення та можливості транспортної системи задовольнити потреби економіки у перевезеннях здебільшого визначаються показником щільності транспортної мережі (табл. 1). Нормативним коефіцієнтом густоти транспортної мережі прийнято вважати 2–2,5 км [5]. Показники щільності транспортної мережі України свідчать про те, що вона на задовільному рівні забезпечує перевезення пасажирів та вантажів по найбільш коротких та вигідних шляхах сполучення. Однак, коефіцієнт щільності загальної транспортної мережі України у 2013 році скоротився порівняно з докризовим періодом, що пов'язано не тільки зі скороченням обсягів перевезень, але й зі скороченням чисельності населення при збільшенні загальної протяжності шляхів сполучення.

Коефіцієнт доступності транспортних мереж для вантажних та пасажирських перевезень характеризує рівень транспортного обслуговування суб'єктів господарської діяльності та населення, це нормативний показник витрат часу на транспортне сполучення між різними пунктами в системі групового розселення [6]. Показники доступності вантажних перевезень України свідчать про те, що перевезення вантажів транспортними мережами характеризується значним обсягом годин простою. Протягом останніх десяти років цей показник зменшився на 0,5%; у 2013 році, порівняно з 2008 роком, він скоротився майже на 19%. На відміну від показників доступності вантажних перевезень, показник доступності

пасажирських перевезень характеризується появою значної кількості годин простою, як наслідку економічної кризи. Так, за 2003–2013 роки транспортна доступність пасажирських перевезень скоротилась на 9,8%. На сьогодні транспортні мережі України знаходяться у задовільному стані, проте у своїй конфігурації вони характеризуються високим рівнем взаємозалежності від зовнішніх (природні умови, терористичні акти тощо) та загальноекономічних (вихід або вхід до ринку перевезень нових операторів) факторів, що при виведенні з ладу одного з елементів мережі тягне за собою каскадне відключення мереж інших рівнів [7]. Характерною тенденцією для показників доступності транспортних мереж для вантажних та пасажирських перевезень є скорочення відстаней доставки при збільшенні обсягів перевезень.

Таблиця 1

Оцінка стану транспортних мереж України (розраховано автором за даними [4])

Показник	2003	2008	Темп росту 2008 р. до 2003 р., %	2012	2013	Темп росту 2013 р. до 2008 р., %	Темп росту 2013 р. до 2003 р., %
Щільність загальної транспортної мережі	2,23	2,23	100,0	2,22	2,22	99,5	99,5
Транспортна доступність вантажних перевезень	80,5	56,8	70,5	65,4	66,07	82,07	82,07
Транспортна доступність пасажирських перевезень	110,6	111,5	100,8	98,5	99,8	90,2	90,23

Як свідчать показники техніко-економічного розвитку, стан логістичної системи України є незадовільним, що також підтверджуються дослідженням Всесвітнього банку, згідно з якими за індексом логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн [3]. Оцінювання проводилось за наступними критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89%, управління ланцюгами поставок – 1%, експедирування – 2%, зберігання – 8% [8].

У проектах єврологістики Україна займає важливе місце, що пов'язано з її вигідним географічним положенням. Про це свідчить високий серед країн ЄС транзитний рейтинг британського інституту Rendell – 3,75 балів [9]. Виділяють такі напрями участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції:

1. Панєвропейські транспортні коридори ПЕК;
2. Трансконтинентальні транспортні коридори ТКТК;
3. Панєвропейські транспортні зони;
4. Міжнародні логістичні термінали.

Російським вченим І. Г. Смірновим запропонована формула участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції [10]:

$$PEC + TCTC + BlackSeaPETrA + ILT . \quad (1)$$

Через територію України проходять чотири панєвропейські транспортні коридори (PEC), чотири трансконтинентальні транспортні коридори (TCTC), пов'язані між собою міжнародними логістичними терміналами (або центрами) (ILT) також Україна належить до Чорноморської транспортної зони (BlackSeaPETrA) [10]. Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Як зазначає Л. І. Віденко, транзитні потоки опосередковані соціально-економічними зв'язками (промисловими, торговими, культурними та ін.) регіонів країни [11, с.36]. Транспортні сполучення між ними виконуються транзитом по транспортній мережі

проміжних регіонів. Система спеціалізації вітчизняних промислових об'єктів і їх прив'язка до місць розташування використовуваних ресурсів (сировинних, енергетичних, інтелектуальних та ін.) обумовлює територіальну віддаленість цих об'єктів один від одного і необхідність здійснення транспортних сполучень між ними [12, с.13]. Ці фактори обумовлюють необхідність транзиту як виду перевезень.

Аналіз існуючих показників розвитку транспортної системи України дозволяє виділити початкову проблему низького розвитку транзитних перевезень та транспортного сектору в цілому – недостатнє фінансування будівництва та реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури. Необхідно відзначити, що розвиток транспортної системи України суттєво залежить від економічної ситуації в державі. Нестача фінансування у транспортній галузі та низький рівень доходів населення обумовлюють скорочення обсягів пасажиро- та вантажопотоків майже на всіх видах транспорту. В Україні є всі необхідні умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. Такими умовами є достатня ресурсна база, наявність кваліфікованого трудового ресурсу, вигідні природно-кліматичні та географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації, зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні, стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Головна мета впровадження логістичної концепції в управління транзитним потенціалом України – забезпечити наявність і надання транспортних ресурсів, продуктів і послуг міжнародним клієнтам із заданою ефективністю і з мінімально можливими витратами. При цьому, ефективною для клієнтів буде така транспортно-логістична система, яка дозволяє зменшити транспортно-логістичні витрати і підвищити цінову конкурентоспроможність вантажів і товарів, що транспортуються, збільшуючи при цьому додатковий прибуток держави за рахунок більш організованого і технологічно-оптимального процесу перевезення.

Ще у 2002 році в Україні був затверджений Закон «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках», що передбачала «комплекс заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів територією України, адаптацію національного законодавства до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску через державний кордон України, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у сфері міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних та фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну» [13]. Проте, транзитний потенціал України все ще використовується недостатньо. Одним із найбільш вагомих факторів ризику є політична нестабільність, що негативно відображається на функціонуванні механізмів міжнародного співробітництва та економічному розвитку національної економіки. Цей фактор є також одним із головних, що гальмує інтеграцію транспортної системи України до європейської.

Логістична інтеграція різних видів транспорту дозволяє підвищити ефективність і перейти від конкуренції між видами транспорту всередині країни до конкуренції з глобальними транспортними компаніями на міжнародному транспортному ринку. При цьому провідна роль у новій транспортно-логістичній концепції розвитку транзитних перевезень відводиться саме транспортним підприємствам, що займаються змішаними перевезеннями. У такій організації транспортної компанії логістика виступає як спосіб скорочення величезних витрат, які доводиться нести з причини того, що логістичний ланцюг є необхідною або навіть найголовнішою ланкою і невід'ємною частиною бізнесу транспортної компанії.

Логістична концепція організації транзитних перевезень дозволяє не тільки скорочувати витрати, але й дає можливість отримання серйозних конкурентних переваг перед іншими учасниками ринку. У цих умовах поняття «формування ефективної транспортно-логістичної системи» включає:

- вибір одного або декількох видів транспорту в системі доставки пасажирів;
- обґрунтування оптимальних режимів взаємодії видів транспорту в початково-кінцевих і стикових пунктах;
- раціональне співвідношення між провізними платежами і часом перевезення;
- інші економічні, технологічні та нормативно-правові параметри, спрямовані на зниження транспортно-логістичні витрати на перевезення вантажів і пасажирів

Основна ідея цієї концепції – трансформація транспортної системи в транспортно-логістичну, цілком могла б знайти застосування і в Україні.

Висновки і перспективи подальших розробок. Отже, логістична концепція організації транзитних перевезень дозволяє не тільки скорочувати витрати, але й дає можливість отримання серйозних конкурентних переваг перед іншими учасниками ринку. Логістична інтеграція різних видів транспорту дозволяє підвищити ефективність і перейти від конкуренції між видами транспорту всередині країни до конкуренції з глобальними транспортними компаніями на міжнародному транспортному ринку. Основна ідея подібної концепції – трансформація транспортної системи в транспортно-логістичну – особливо актуальна в період економічної кризи і різкого падіння обсягів перевезень за усіма видами транспорту для України як транзитної країни. У підсумку можна зробити висновок, що сфера застосування логістики постійно розвивається і від об'єкта і масштабів застосування логістики як методології залежить не тільки величина ефекту, але й трансформація функцій і ролі транспорту для розвитку національної транспортної системи в цілому.

Література

1. Горев А. Е. Основы теории транспортных систем: учеб. пособ. / А. Е. Горев. – СПб.: СПбГАСУ, 2010. – 214 с.
2. Эмирова А. Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики [Электронный ресурс] / А. Е. Эмирова // Научный журнал НИУ ИТМО (Серия «Экономика и экологический менеджмент»). – 2014. – № 2. – Режим доступа: http://economics.ihbt.ifmo.ru/ru/article/11160/transformaciya_transportnyh_sistem_v_usloviya_h_globalizacii_mirovoy_ekonomiki.htm.
3. International transport forum [Electronic source]. – Access: <http://www.internationaltransportforum.org>.
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Світова транспортна система: структура та розвиток [Електронний ресурс] // Бизнес-Центр. – Режим доступу: <http://biznesdays.ru/mirovaya-transportnaya-sistema-struktura-i-razvitie.html>.
6. Якимов М. Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.
7. Mindura M. Logistyka: infrastruktura techniczna na świecie / [M. Mindura i dr.] – Warszawa: PIB, 2008. – 642 s.
8. Агличанова Ю. Promdex: Огляд ринку логістики України [Електронний ресурс] / Ю. Агличанова. – Режим доступу: <http://www.promdex.com/community/detail/1149.html>.
9. Смірнов І. Г. Логістика туризму [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://uchebnikonline.com/logistika/logistika_turizmu_-_smirnov_ig/logistika_turizmu_-_smirnov_ig.htm.
10. Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>.

11. Діденко Л. І. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону / Л. І. Діденко // Вісник Хмельницького національного університету (Серія «Економічні науки»). – 2011. – № 2. – Т. 2. – С. 36–39.
12. Мініна О. В. Нарощування транзитного потенціалу регіону як одна із складових ефективної політики регіонального розвитку [Електронний ресурс] / О. В. Мініна. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/20101224/4_minina.htm.
13. «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках»: Закон, Програма № 3022-III від 07.02.2002 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3022-14>.

References

1. Gorev, A. E. (2010), *Fundamentals of the theory of transport systems [Osnovy teorii transportnykh sistem]*, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, SPb, 214 p. (rus)
2. Emirova, A. E. (2014), «The transformation of transport systems in a globalizing world economy» [Transformatsiya transportnykh sistem v usloviyakh globalizatsii mirovoy ekonomiki], *Scientific journal NRU ITMO, Series «Economics and Environmental Management»*, No. 2, available at: http://economics.ihbt.ifmo.ru/ru/article/11160/transformaciya_transportnyh_sistem_v_usloviyah_globalizacii_mirovoy_ekonomiki.htm (rus)
3. *International transport forum [Electoric source]*. – Access: <http://www.internationaltransportforum.org>.
4. *Official website of the State Statistics Service of Ukraine [Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy]*, available at: www.ukrstat.gov.ua (ukr)
5. «The global transport system: structure and development» [Svitova transportna systema: struktura ta rozvytok], *Scientific journal «Business Center»*, available at: <http://biznesdays.ru/mirovaya-transportnaya-sistema-struktura-i-razvitie.html> (ukr)
6. Yakimov, M. R. (2013), *Transport planning: creation of transport models of cities: monograph [Transportnoe planirovanie: sozdanie transportnykh modeley gorodov: monografiya]*, Logos, Moscow, 188 p. (rus)
7. Mindura, M. (2008), *Logistyka: infrastruktura techniczna na świecie, PIB, Warszawa, 642 s. (pol)*
8. Ahlychanova, Yu. *Promdex. Logistics Market in Ukraine Outlook [Ohliad rynku lohistyky Ukrainy]*, available at: <http://www.promdex.com/community/detail/1149.html> (ukr)
9. Smirnov, I. G. *Logistics of tourism [Lohistyka turyzmu]*, available at: http://uchebnikonline.com/logistika/logistika_turizmu_-_smirnov_ig/logistika_turizmu_smirnov_ig.htm (ukr)
10. *The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine [Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy]*, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws> (ukr)
11. Didenko, L. I. (2011), «Theoretical aspects of regional transit potential» [Teoretychni aspekty rozvytku tranzytnoho potentsialu rehionu], *Khmelnytsky National University Bulletin, Series «Economics»*, No. 2, Vol. 2, pp. 36–39 (ukr)
12. Minina, A. V. (2010), «Extension of the transit potential of the region as one of the components of an effective regional development policy» [Naroshchuvannia tranzytnoho potentsialu rehionu yak odna zi skladovykh efektyvnoi polityky rehionalnoho rozvytku], available at: http://www.confcontact.com/20101224/4_minina.htm (ukr)
13. «On the Comprehensive Program of strengthening of Ukraine as a transit country in 2002–2010: The Law of Ukraine, Program, No. 3022-III, 07.02.2002» [Pro Kompleksnu prohramu utverdzhenia Ukrainy yak tranzytnoi derzhavy u 2002–2010 rokakh: Zakon Ukrainy, Prohrama, No. 3022-III, 07.02.2002], available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3022-14> (ukr)