

ОЗЕРСЬКА Г. В.

к. е. н., доцент

Харківський національний університет радіоелектроніки

**РОЗБУДОВА МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ
В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**

Метою статті є визначення принципів розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, підходів до планування їх розбудови, а також обґрунтування суб'єктів, об'єктів та інфраструктури зазначених угруповань з урахуванням тенденцій глобалізації світової економіки й інтеграції транспортної системи України до світової транспортної мережі. Автором визначено комплексний підхід до планування розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, а також запропоновано склад їх суб'єктів, об'єктів та інфраструктури. Автор вважає, що реалізація запропонованих заходів позитивно відіб'ється як на розвитку транспортного комплексу України, забезпечивши його конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг, так і на функціонуванні національного господарства держави в цілому. Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку стосуються розробки дієвих механізмів реалізації партнерської взаємодії між суб'єктами мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в середині створюваного угруповання, а також механізмів побудови взаємин з аналогічними утвореннями сусідніх держав у напрямку реалізації перевезень у міжнародному сполученні.

Ключові слова: транспортний комплекс, міжнародні транспортно-логістичні центри, світова транспортна система, глобалізація, міжнародні транспортні коридори.

ОЗЕРСКАЯ А. В.

к. э. н., доцент

Харьковский национальный университет радиоэлектроники

**РАЗВИТИЕ СЕТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ
ЦЕНТРОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВУЮ
ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ**

Целью статьи является определение принципов развития сети международных транспортно-логистических центров, подходов к планированию их развития, а также обоснование субъектов, объектов и инфраструктуры указанных образований с учетом тенденций глобализации мировой экономики и интеграции транспортной системы Украины в мировую транспортную сеть. Автором определен комплексный подход к планированию развития сети международных транспортно-логистических центров, а также предложен состав их субъектов, объектов и инфраструктуры. Автор считает, что реализация предложенных мероприятий положительно отразится как на развитии транспортного комплекса Украины, обеспечив его конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг, так и на функционировании национального хозяйства государства в целом. Перспективы дальнейших исследований в этом направлении касаются разработки действенных механизмов реализации партнерского взаимодействия между субъектами сети международных транспортно-логистических центров в середине создаваемого образования, а также механизмов построения взаимоотношений с аналогичными образованиями соседних государств в направлении реализации перевозок в международном сообщении.

Ключевые слова: транспортный комплекс, международные транспортно-логистические центры, мировая транспортная система, глобализация, международные транспортные коридоры.

OZERSKA G. V.

candidate of economical sciences, associate professor

Kharkiv National university of radioelectronics

**THE DEVELOPMENT OF A NETWORK OF INTERNATIONAL TRANSPORT AND
LOGISTICS CENTRES IN TERMS OF INTEGRATION
IN THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM**

The purpose of this paper is to determine the principles of a network of international transport and logistics centres, approaches to planning their development, as well as study subjects, objects and infrastructure of these entities with the trends of globalization of the world economy and the integration of the transport system of Ukraine in the global transportation network. The author defined an integrated approach to

the planning of the network of international transport and logistics centres, as well as the proposed composition of their subjects, objects and infrastructure. The author believes that the implementation of the proposed activities have a positive impact on the development of the transport complex of Ukraine, ensuring its competitiveness in the international transport market and the functioning of the national economy of the state as a whole. Prospects for further research in this area relate to the development of effective mechanisms for implementation of partnership between the subjects of international transport and logistics centres in the middle of Education created, as well as mechanisms for building relationships with similar entities of neighbouring countries towards the realization of international traffic.

Keywords: transport complex, international transport and logistics centres, the world's transportation system, globalization, international transport corridors.

anna.ozerskaya@mail.ru

Вступ. Тенденції розвитку транспортної галузі України останніх десятиріч характеризуються визначальним впливом процесів глобалізації світової економіки, а також процесів інтеграції транспортної системи держави до світової транспортної мережі. Активізація визначених процесів обумовлює необхідність розбудови транспортно-логістичної інфраструктурної мережі та побудови системи взаємозалежних партнерських комерційних зв'язків не тільки між суб'єктами транспортного обслуговування, але й з потенційними інвесторами, органами влади як на державному, так і на регіональному рівнях, партнерами по бізнесу. Разом з тим слід відзначити, що вирішальну роль у формуванні таких відносин відіграватимуть все ж таки процеси взаємодії між різними видами транспорту в мережі міжнародних транспортних коридорів.

Як зазначається в аналітичній доповіді «Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у післякризовий період», значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень з використанням вигідного географічного розташування країни та проходженням її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках «Північ-Південь» і «Захід-Схід», коридорів TRASECA та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів (швидкісних магістралей з Азії до Європи). Враховуючи, що вплив міжнародних транспортних коридорів відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному й автомобільному транспорті доцільно створювати нові високоякісні центри надання логістичних послуг [1, с. 3].

З метою поєднання інтересів всіх учасників ринку транспортних послуг на даному етапі розширення глобалізації транспортних мереж відбувається формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень. Їх функціонування спрямовано на управління переміщенням товарних потоків через мережу транспортно-логістичних центрів, у тому числі й міжнародних.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання забезпечення ефективності функціонування транспортного та логістичного комплексів держави за умови інтеграції до світової транспортної системи під час активізації процесів глобалізації світової економіки знайшли широке відображення у працях вчених. Зокрема, слід виокремити дослідження А.М. Новікової, І.Б. Антонюк, О.І. Никифорчук. У працях цих вчених висвітлено проблематику інтеграції трансєвропейської транспортної мережі, основних тенденції розвитку транспортної галузі України, світового досвіду використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку за умови глобалізації. Такі вчен, як О.О. Карпенко та О.Є. Бабина, О.М. Соляник, А.А. Рожкова, В.В. Брагинський, В.Г. Ковальчук, Ф. Харута, у своїх дослідженнях працюють над вирішенням проблем щодо надання комплексних транспортно-логістичних послуг, обґрунтування створення транспортно-логістичних центрів і кластерів, перспектив розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні, розвитку транспортно-логістичних систем як форми реалізації транзитного потенціалу України.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим невирішеними, на нашу думку, залишаються питання щодо проблематики організації комплексного транспортно-логістичного обслуговування вантажопотоків у міжнародного сполученні та

розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної системи в межах функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Формування цілей статті. Тому метою дослідження є визначення принципів розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, підходів до планування їх розбудови, а також обґрунтування суб'єктів, об'єктів та інфраструктури зазначених угруповань з урахуванням тенденцій глобалізації світової економіки й інтеграції транспортної системи України до світової транспортної мережі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи європейський вектор інтеграції економіки України до світового господарства, у 2009 році Закарпатською обласною радою було затверджено «Програму створення транскордонних транспортно-логістичних центрів як структурних ланок інноваційних кластерів на території Закарпатської області на 2009–2011 роки» [2], у якій було висвітлено модель створення на українській стороні транспортно-логістичних центрів із функціями надання комплексу транспортних сервісних послуг на кордоні України з Євросоюзом та спільною діяльністю з аналогічними структурами сусідніх країн. Реалізація зазначеної Програми спрямована на розробку комплексу організаційно-адміністративних заходів з модернізації та створення транспортно-логістичних центрів на території області, забезпечення ефективної взаємодії органів державної влади, органів місцевого самоврядування, інституцій транскордонного співробітництва з учасниками транспортно-логістичних центрів.

На створюваний міжнародний транспортно-логістичний центр було покладено функції оператора потоків експортно-імпортних і транзитних вантажів щодо надання комплексних послуг з перевантаження, сортування, пакетування, збереження, консигнації тощо, що сприятиме активізації товарообмінних операцій між країнами ЄС і СНД на напрямку П'ятого міжнародного транспортного коридору за рахунок економічно виправданої тарифної політики центру, розширення спектру основних і супутніх послуг, збільшення номенклатури вантажів і мінімізації строків їх обробки, впровадження передових технологій обробки інформації складських та оперативних робіт. За попередніми розрахунками, функціонування таких центрів дозволить скоротити час постачання вантажів на 20%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів, скоротити складські запаси на 30% і зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50% [2].

Разом з тим, як справедливо зауважує Є.О. Бойко [3, с. 41]: «... Поспішність при визначенні інтеграційних пріоритетів може обернутися для України та її національного промислового комплексу величезними втратами. ... На початку 1990-х років правлячі політики, скориставшись «підказками» прозахідно налаштованих економістів, спробували переорієнтувати більшість зовнішньоекономічних зв'язків зі сходу на захід (там передбачалося збувати сировину і закуповувати новітнє обладнання) та південь (мав стати альтернативою російських енергоносіїв). Однак виявилось, що наші товари, особливо на західних ринках, ніхто не чекав: частково через їх низьку якість, а також через можливе загострення конкуренції. Тому національні виробники нових ринків не придбали, а старі (на сході, у країнах СНД) – частково втратили». Така невдала переорієнтація зовнішньоекономічних зв'язків України обумовила не менш, ніж 50-відсотковий спад виробництва [4, с. 10].

Внаслідок глобальної економічної кризи 2007–2012 рр., яка дістала назву «Велика рецесія», відбувається перерозподіл світового впливу, зміна економічних центрів світу, встановлення нового міжнародного порядку. На перший план виходять країни з економікою, що розвивається. Зростають економічні потужності Китаю, Індії, Росії, Бразилії, та посилюється економічний вплив Мексики, Нігерії, Єгипту, Туреччини, Ірану, Пакистану, Індонезії, В'єтнаму, Південної Кореї і Філіппін. Це призводить до поступової втрати домінуючого положення країн «Великої сімки», сучасна економіка яких перебуває на стадії стагнації та характеризується «згортанням» промисловості [5, с. 11].

Тому ми вважаємо доцільними дослідження іншого напрямку транскордонного

співробітництва в рамках забезпечення транспортного обслуговування в мережі міжнародних транспортних коридорів, якого дотримуються вчені Української державної академії залізничного транспорту: Н.В. Якименко [6], О.М. Полякова [7] та М.О. Устенко [8] під керівництвом В.Л. Диканя [9]. Їх дослідження спрямовані на створення та функціонування транспортно-логістичних центрів прикордонних регіонів в рамках транскордонного співробітництва. Зокрема, вченими розглядаються підходи до створення транспортно-логістичного центру прикордонного регіону в рамках євро регіону «Слобожанщина» з метою підвищення ефективності співробітництва сусідніх регіонів України та Росії. Так, у роботі М.О. Устенко [10, с. 14-15] зазначено, що забезпечення довгострокового взаємовигідного співробітництва суб'єктів економіки євро регіону «Слобожанщина» (Харківської області України та Белгородської області Російської Федерації як його учасників) через взаємодію транспортно-логістичних центрів прикордонних регіонів забезпечує активний економічний розвиток регіонів євро регіону «Слобожанщина» та підвищує функціональність і якість їх взаємодії за рахунок:

- спрощення митних процедур;
- підготовки висококваліфікованих кадрів;
- обміну передовими технологіями;
- розповсюдження провідних зразків техніки.

Ми погоджуємося з думкою Є.О. Бойко [3, с. 41], що участь країн і інтеграційних угруповань, як правило, залежить від географічно-економічного вектору, та підтримуємо дослідження Н.Д. Чалої [11, с. 8], в яких зазначається, що теоретично Україна може спрямувати інтеграційний вектор до країн СНД, ЄС, Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Саме тому ми вважаємо, що розбудову мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів у мережі міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України, необхідно здійснювати у відповідності до географічно-економічної спрямованості зовнішньоекономічних зв'язків держави. На нашу думку, реалізація комплексного обслуговування вантажопотоків через мережу міжнародних транспортно-логістичних центрів в напрямку зовнішньоекономічних зв'язків України «Захід-Схід-Захід» дозволить суттєво скоротити терміни виконання перевізного процесу та забезпечити підвищення ефективності використання потенціалу залізничного транспорту України як основного вантажного перевізника серед наземних видів транспорту. До участі у процесі функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів необхідно залучати транспортні компанії тих країн, які є учасниками переміщення вантажопотоків у міжнародному сполученні «Захід-Схід-Захід». Як зазначається у аналітичній доповіді «Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період» перевезення вантажів у цьому міжнародному сполученні відбуваються, у своїй більшості, у системі П'ятого міжнародного транспортного коридору, до якого тяжіють країни-відправники вантажів – Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія, та країни-одержувачі вантажів: Російська Федерація, у першу чергу, Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина [1, с. 28].

Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної мережі, на нашу думку, має виконуватися на дотриманні низки принципів, що обумовлюють доцільність участі в зазначеному угрупованні всіх зацікавлених осіб. Мова йде про соціальні, економічні, фінансові, екологічні принципи на принципах ефективності розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів.

Соціальні принципи стосуються:

- сприяння соціально-економічному розвитку регіонів тяжіння до мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів і до мережі міжнародних транспортних коридорів;
- узгодження планування інфраструктурної розбудови об'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів з генеральною схемою планування території держави, схемою проходження міжнародних транспортних коридорів, довгостроковими планами використання земельних ресурсів і розміщення продуктивних сил;

- зміцнення партнерських відносин з транспортними організаціями інших країн-учасників мережі міжнародних транспортних коридорів, центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, видами транспорту.

Економічні принципи передбачають:

- формування однорідного конкурентного середовища між видами транспорту і в межах кожного виду для учасників мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- проведення жорсткої антимонопольної політики та введення вільного ціноутворення;
- забезпечення випереджуючого розвитку транспортно-логістичної інфраструктури за рахунок залучення інвестицій;
- забезпечення використання видів транспорту у відповідності до ринкового попиту та раціональності маршрутів перевезень.

Фінансові принципи стосуються:

- концентрації фінансових ресурсів на основі визначення пріоритетних напрямків розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів з обов'язковим забезпеченням ефективності їх використання;
- функціонування суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на засадах самоокупності;
- спільного фінансування розвитку транспортно-логістичної інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на засадах дольової участі.

Економічні принципи передбачають:

- пріоритетність дотримання вимог екологічної безпеки, додержання міжнародних екологічних стандартів у транспортній галузі;
- запобігання забрудненню довкілля та негативного впливу на людське здоров'я при здійсненні перевезень вантажів рухомим складом та інфраструктурою мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- введення в дію економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності на основі «забруднювач платить» для суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів.

Принципи ефективності стосуються:

- забезпечення рівного доступу до інфраструктури всіх суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- планування маршрутів перевезення вантажів інфраструктурою мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на засадах забезпечення оптимальності доставки вантажів за термінами та дальністю перевезення;
- реалізації раціональної цінової політики, яка б відображала економічну вартість перевезення вантажів рухомим складом та інфраструктурою мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів.

Комплексний підхід до планування розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів має відбуватися з використанням транспортно-логістичного аналізу, аналізу місць розташування, аналізу ефективності функціонування, стратегічного аналізу.

Транспортно-логістичний аналіз передбачає:

- прогнозування потужності та спрямованості вантажопотоків;
- розробку маршрутів обслуговування вантажопотоків із забезпеченням мінімальних термінів доставки вантажів та дальності їх перевезень;
- підбір видів транспорту для виконання перевезень вантажів у відповідності розроблених маршрутів;
- розробку комплексу логістичних послуг у відповідності до маршрутів перевезення вантажів з урахуванням можливостей залучених до виконання перевезення видів транспорту.

На аналіз місць розташування покладено:

- опрацювання варіантів розміщення інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- визначення транспортної доступності місць розташування вантажовідправників і вантажоотримувачів;

- оцінку варіантів землекористування при розміщенні інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- визначення можливих конфліктів з населенням і органами влади у місцях розташування інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів та пошук шляхів їх попередження або усунення;
- оцінку можливостей будівництва термінальних комплексів у разі виникнення такої необхідності.

Проведення стратегічного аналізу спрямовано на:

- організацію фінансування проведення робіт з розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів та залучення інвестицій у цілі процеси;
- визначення напрямків побудови партнерських відносин суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів з органами державної та місцевої влади, митними службами, комунальними підприємствами, службами зайнятості, тощо;
- залучення транспортних, логістичних, експедиційних, ремонтно-сервісних компаній до числа суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів;
- розробку пріоритетних напрямків функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів у довгостроковій перспективі.

Аналіз ефективності функціонування передбачає:

- оцінку економічного впливу функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на розвиток транспортної галузі та економіки країни у цілому;
- оцінку впливу функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на навколишнє середовище й районі тяжіння;
- оцінку впливу функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів на соціальний розвиток територій тяжіння та країни в цілому;
- оцінку підвищення ефективності функціонування для суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів та ефективності використання інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів.

Окремої уваги, на нашу думку, потребує питання визначення суб'єктів, об'єктів та інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів.

На основі проведеного дослідження до суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів нами було віднесено транспортні, логістичні, експедиторські, страхові, фінансові, інжинірингові, ремонтно-сервісні компанії, банківські установи, науково-дослідні організації, керівництво мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів. Їх діяльність пов'язана з організацією та забезпеченням процесів транспортування вантажів, починаючи від залучення вантажопотоків до мережі та закінчуючи здачею вантажу його одержувачу.

До об'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, на нашу думку, належать рухомий склад задіяних у перевезеннях видів транспорту, навантажувально-розвантажувальні пристрої та механізми, інформаційні мережі документообігу тощо. Їх використання забезпечує безпосереднє виконання перевезення вантажів та їх обслуговування у процесі транспортування.

До інфраструктури мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів нами було віднесено залізничні колії, автомобільні шляхи та водні шляхи, складські комплекси та термінали на сухопутних напрямках перевезень, складські комплекси та термінали морських і річкових портів тощо.

Висновок. Таким чином, автором дослідження визначено, що розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів за умови інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної системи у мережі міжнародних транспортних коридорів при активізації процесів глобалізації світової економіки повинна базуватися на економіко-географічному векторі зовнішньоекономічних зв'язків України з дотриманням принципів доцільності участі суб'єктів мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в обслуговуванні вантажних перевезень в міжнародному сполученні «Захід-Схід-Захід». Автором визначено комплексний підхід до планування розбудови мережі міжнародних

транспортно-логістичних центрів, а також запропоновано склад їх суб'єктів, об'єктів та інфраструктури. Автор вважає, що реалізація запропонованих заходів позитивно відіб'ється як на розвитку транспортного комплексу України, забезпечивши його конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг, так і на функціонуванні національного господарства держави в цілому.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку стосуються розробки дієвих механізмів реалізації партнерської взаємодії між суб'єктами мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в середині створюваного угруповання, а також механізмів побудови взаємин з аналогічними утвореннями сусідніх держав у напрямку реалізації перевезень у міжнародному сполученні.

Список використаних джерел

1. Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналітична доповідь. – К. : НІСД, 2011. – 48 с.
2. Про Програму створення транскордонних транспортно-логістичних центрів як структурних ланок інноваційних кластерів на території Закарпатської області на 2009–2011 роки [Електронний ресурс] : рішення Закарпатської обласної ради від 24 квітня 2009 року № 835, м. Ужгород. – Режим доступу : http://zakarpat-rada.gov.ua/docs/rishennya/5/24_sesoin/rish_835.doc
3. Україна під впливом світових інтеграційних процесів / Є.О. Бойко // Національне господарство України: теорія та практика управління. – 2009. – С. 40–46.
4. Чухно А. Проблеми теорії перехідного періоду: від командної до ринкової економіки / А. Чухно // Економіка України. – 1996. – № 4. – С. 10–17.
5. Дикань В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни світових центрів економічної та політичної влади / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей. – 2013. – Вип. 41. – С. 11–16.
6. Якименко Н.В. Аспекти функціонування транспортно-логістичних кластерів в Україні та оптимізація управління їх потоковими процесами / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей. – 2012. – Вип. 38. – С. 297–301.
7. Полякова О.М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей. – 2010. – Вип. 30. – С. 28–33.
8. Устенко, М.О. Організаційно-економічний механізм функціонування регіонального транспортно-логістичного центру / М.О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей. – 2012. – Вип. 40. – С. 67–71.
9. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей. – 2010. – Вип. 30. – С. 11–15.
10. Устенко М.О. Організаційно-економічні підходи щодо створення логістичної системи прикордонного регіону : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.03 / М.О. Устенко. – Х., 2013. – 23 с.
11. Чала Н.Д. Європейська інтеграція як фактор розвитку промисловості України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.07.01 / Н.Д. Чала. – К., 2005. – 21 с.