



КОВАЛЬОВ В. Г. доцент
КОЗАК В. Р. здобувач
Академія митної служби України
ЛАКОМСЬКА Н. І. здобувач
ТЗОВ «Інститут стратегічних досліджень»

УДК 351.815

РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ, ЯК МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Анотація. Визначено найбільш гострі питання, що мають бути врегульовані під час реалізації транзитного потенціалу, як одного із механізмів забезпечення транспортної безпеки.

Ключові слова: державне управління, транзитний потенціал, транспортна безпека, система забезпечення транспортної безпеки.

REALIZATION OF TRANSIT POTENTIAL AS A MECHANISM TO ENSURE TRANSPORT SAFETY

Annotation. Determined the most pressing issues that must be resolved during the implementation of transit potential as one of the mechanisms for transport safety.

Keywords: public administration, transit potential, transport safety, transport safety system

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Створюючи власну систему забезпечення транспортної безпеки Україна виходить з обмеженості ресурсної бази й необхідності конкурентної боротьби за світові вантажопотоки має враховувати особливості, що склались на міжнародному ринку транспортних послуг. Реалізація транзитного потенціалу може суттєво вплинути як на соціально-економічні показники розвитку України, так і створити труднощі пов'язані з криміналізацією транзитних перевезень, додаткового навантаження на екологічну систему, та ворожу діяльність держав конкурентів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток транзитного потенціалу, його вплив на національну безпеку постійно цікавить науковців і практиків. Цьому питанню присвячені роботи таких вчених, як А.С. Аблов, Т.В. Блудова, О.М. Котлубай, Ю.О. Кутах, О.О. Бакаєв, І.А. Малярчук, А.М. Новикова, Ю.Є. Пащенко,

С.І. Пирожков, Д.К. Прейгер, В.Й. Развадовського, В.М. Рижих, А.Г. Савченка, Д.А. Тимохи, Н.Ю. Ткаченко, А.М. Хахлюк, Ю.М. Цветков та ін. Дослідження в цій сфері тривають, постійно збагачуються і коригуються реальними умовами, що змінюються.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є визначення загальних принципів створення системи забезпечення транспортної безпеки та виокремлення завдання, що потребують вирішення в межах реалізації транзитного потенціалу, а також факторів та чинників, тщо на них впливають.

Виклад основного матеріалу дослідження. Географічне положення України в центрі Європи обумовлює її геостратегічний потенціал та високий транзитний рейтинг що створює сприятливі перспективи для широкого залучення її в схеми двостороннього та багатостороннього співробітництва на лініях взаємодії в економічній, торговельній, транспортній, енергетичній сферах. Саме географічному положенню

ми маємо завдячувати однозначному визначенню України як однієї з найважливіших країн всієї геополітичної архітектури світу. За сучасних глобальних обставин на новій політичній карті Євразії можна визначити щонайменше п'ять геостратегічних гравців і п'ять геостратегічних осей... Франція, Німеччина, Росія, Китай та Індія є основними і активними гравцями... Україна, Азербайджан, Південна Корея, Туреччина та Іран відіграють роль геополітичних осей; геополітичні осі – це держави, чия важливість походить не з їхньої сили і мотивації, а радше з уразливого розташування та з наслідків їхніх потенційно ранимих умов для поведінки геостратегічних гравців [1, с.41].

До складу транспортної системи України входять порти Чорного та Азовського моря, що відносяться до незамерзаючих. Портова система України, в свій час, проектувалась як морські ворота Радянського Союзу. 20 торговельних морських портів (10 рибних та портових пунктів) мають можливість переробляти понад 150 млн.т., вантажів за рік, враховуючи порти Дунайського басейну – 26,9 млн.т., Чорноморського басейну – 104 млн.т., Азовського – 18,7 млн.т. До п'яти найбільших портів країни відносяться Одеський, Іллічівський, Південний, Феодосійський й Маріупольській порти, що мають прибуток більше 100 млн.грн. на рік кожен. Понад 75% об'єму морського вантажообороту приходить саме на ці торговельні порти[2, с.167]. Слід відзначити що українські порти забезпечують більше 40% вантажоперевалки чорноморського регіону[3].

Здавалось би Україна приречена на статус транзитної держави бо знаходиться на перехресті стародавніх торговельних шляхів зі Сходу на Захід і з Півдня на Північ, проте найбільш привабливі з економічної точки зору транзитні вантажопотоки все ж таки обминає нашу країну. Спробуємо проаналізувати стан, що склався в цьому секторі господарського життя держави та його вплив на

можливість подальшого розвитку державності. Розпочнемо з самого визначення поняття транзиту, адже не дивлячись на підписання та приєднання до міждержавних домовленостей та міжнародних конвенцій, упорядкування внутрішнього законодавства, визначення пріоритетності норм міжнародних домовленостей, в разі їх ратифікації, над національним законодавством, залишається багато запитань відносно сутності та процедури транзиту. За своєю економічною суттю транзит – це експорт транспортних послуг, що надаються національними компаніями вантажовласнику і перевізнику під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України.

В залежності від послуг, що надаються під час проходження транзитних вантажів, їх якості та зручності для власника вантажів, відбувається оновлення і більше технологічно-нормативне ускладнення терміну транзит. Послуги, що можуть надаватись під час транзитного переміщення, залежать від рівня національної транспортної системи, її інфраструктури, нормативного забезпечення процедури транзиту тощо. Чим більш різноманітні послуги надаються, а умови дозволяють контролювати проходження вантажів у будь який момент часу, чим більш непомітне проходження національних формальностей до товарів, що не планується використовувати на території транзитної держави, тим бажанішими стають такі транзитні канали. Слід зазначити, що до особливих умов переміщення товарів, необхідно, також розробляти спрощені умови легалізації на території країни транзитера й транспортних засобів, які призначені виключено для переміщення транзитних вантажів. Особливі умови перебування необхідно розробляти і для громадян нерезидентів, що переміщуються разом з цими вантажами, або контролюють процес їх переміщення. Отже держава транзитер має забезпечити спрощені умови переміщення товарів і транспортних

засобів, надавати конкурентно спроможні послуги, залучати нові вантажі і створювати умови для залучення все нових вантажопотоків. Але захист національних інтересів від економічних, кримінальних та інших злочинів, аналіз можливих викликів, потенційних й реальних загроз має пріоритетне значення. Потрібна комплексна програма, яка б врахувала, як умови проведення спрощеного митного контролю та оформлення транзитних вантажів, а також транспортних засобів та запасів споживання що переміщуються на цих транспортних засобах, так і необхідність обміну інформацією між контролюючими органами держав що забезпечують транзит, формування реєстру сумнівних перевізників та вантажовласників. Проведення особливих процедур під час транзиту небезпечних вантажів, та вантажів які швидко псуються. Особливі умови допуску до процедури транзиту, якщо від відбувається відповідно до гарантійних зобов'язань міжнародних або національних гарантійних об'єднань.

В законодавстві діють такі визначення:

транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту, транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України[4, ст.1];

транзит товарів – це переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території [5, ст.1];

транзит – митний режим, відповідно до якого товари і транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території України [6, ст. 200];

У ст.1 п.б Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньо-континентальних держав під «транзитним рухом»

розуміється слідування товарів, включаючи товаровантаж, через територію будь-якої Договірної держави між внутрішньо -континентальною державою та морем у тих випадках, коли це слідування є частиною повного шляху, який починається або закінчується у межах території цієї внутрішньоконтинентальної держави і включає в себе перевезення морем, що безпосередньо передує такому слідуванню або слідує за ним. [7]

У загальному обсязі експорту послуг за 2011р. 35,6% припадало на послуги вантажного транспорту. У порівнянні з 2010р. експорт послуг вантажного транспорту зріс на 13,4% і становив 4,9 млрд.дол.США. Трубопровідним транспортом надано послуг на 3,8 млрд.дол.США (на 11,8% більше, ніж за 2010р.), морським – на 49,8 млн.дол. (на 3,4% більше), залізничним – на 489,7 млн.дол. (на 21,6% більше), авіаційним – на 308,6 млн.дол. (на 11,9% більше), іншими видами транспорту – на 266,9 млн.дол. (на 27,3% більше).

Питома вага вантажних транспортних послуг у загальному обсязі імпорту послуг за 2011р. становила 2,2%. Вантажні транспортні послуги з імпорту зросли в цілому на 19,5% проти 2010р. Обсяг імпорту послуг вантажного транспорту становив 139,4 млн.дол.США, у т.ч. залізничного транспорту – 40,5 млн.дол. (на 20,4% більше, ніж за 2010р.), авіаційного – 15,3 млн.дол. (на 76,7% більше), морського – 35,4 млн.дол. (на 1,1% більше), трубопровідного транспорту – 0,5 млн.дол. (на 9,7% менше), інших видів транспорту – 47,7 млн.дол. (на 23,1% більше).[8]

Відбувається постійне збільшення надходження коштів від реалізації транспортних послуг від 2917, 34 млн. доларів в 2000 році до 4,9 млрд. доларів в 2011 році, проте це збільшення пов'язані з загальними тенденціями світового здорожчання вартості транзитних перевезень, практично без збільшення об'ємів транзиту, або надання додаткових послуг, чи використання новітніх технологій обробки. Умовно, з великою

долею припущення можемо сказати що територією України переміщуються найпростіші та найдешевші транзитні вантажі, що не потребують додаткової уваги. Збільшення експорту транспортних послуг за цей час відбулося в 2.6 рази, а збільшення імпорту транспортних послуг відбулось в 6.6 рази.

Сценарій впливу наявності транзитних шляхів на загальний економічний стан не відповідає історичним та загальносвітовим тенденціям, де можливість обслуговувати та контролювати транзитні вантажі призводить до економічного зростання, як шляхом отримання прямих видатків від транзиту, так і збільшенням робочих місць й інвестицій в транспортний комплекс. Такий стан дозволяє нам зробити припущення щодо деякої штучності транзитних шляхів, що проходять територією України та перебільшенню впливу транзитності на економічний розвиток. На відміну від німецьких та китайських портів, що стали світовими логістичними центрами, українські виконують роль перевантажувальної бази. Вантажні митні комплекси слугують не для перерозподілу транзитних потоків, а для накопичення і оптимізації експортних і імпортних вантажів, а програми розвитку інфраструктури вантажних митних комплексів, що пропонуються українськими науковцями тільки закріплюють такий стан справ. Пропонується система коли логістичні центри орієнтовані на декілька видів транспорту, що вже є позитивом, проте мають обслуговувати не міжнародні а місцеві транспортні потоки. [9]

Кожна держава зацікавлена в тому, щоб вантажі які з неї походять переміщувались транзитом по території інших держав як мога менше, основну частину шляху долаючи по її території. Показовою в цьому сенсі є програма Російської Федерації «Російські вантажі для російських перевізників, портів».

Використовуючи транспорт, або краще сказати транспортний фактор можливо створювати досить потужні пули,

або об'єднання які разом з декларуемими питаннями транспортного характеру вирішують свої часто мало пов'язані з транспортом завдання.

Особливо показово це протистояння можливо дослідити на прикладі боротьби за можливість контролювати перевезення з азійського регіону (ринки виробництва) до європейських країн (ринки збуту). З одного боку для швидкої доставки товарів до споживачів дуже зручно використовувати російський Транссіб, який вже експлуатується. В цьому випадку більша частина маршруту проходить по одній країні й не потрібно узгоджувати транспорті, митні та інші формальності, але це може призвести до значного посилення Росії в геополітичному плані і призвести до залежності країн одержувачів від економічної, політичної кон'юнктури що склалась на території цієї держави. До країн що підтримують таку модель транзиту можемо віднести Фінляндію. Ця країна володіє потужним портовим комплексом на Балтиці, постійно його розвиває та створює нові потужності. Без російського транзиту вони становляться нікому не потрібними та збитковими. Входячи до європейського союзу фіни виступають лобістами створюючи під патронатом всієї європейської спільноти високотехнологічну мережу вантажних комплексів, що утворюють так звані «істинні ворота ЕС до Росії». Почавши працювати в цій галузі ще з часів Радянського Союзу фіни виступають досить потужною силою. До прибічників потрібно віднести мабуть всі країни Прибалтики, адже до 25-30 % бюджету цих країн створюється саме завдяки обслуговуванню вантажів які йдуть в (з) Російської Федерації. Інші країни такі як Корея, Казахстан, Монголія можуть виступати прибічниками, якщо зможуть використовувати російські транспортні мережі зі значними преференціями. Японія маючи значний досвід експлуатації Транссибірської магістралі більше зацікавлена в послабленні Китаю та можливості розробки корисних копалин, що розміщуються вздовж цієї транспортної

артерії.

Інша точка зору відображається в діях США, адже воно не зацікавлене в посиленні позицій Росії на євразійській арені. Відповідно до директив президента США Клінтона по посиленню взаємодії з державами Закавказзя й Центральної Азії під час реалізації національних інтересів сполучених штатів в цьому регіоні, проводиться активне лобіювання ідеї створення та експлуатації євразійського транспортного коридору так званій «Новий Шовковий Шлях». Він має пройти від країн Азії до Європи поза територією Росії. До основних мотивів створення такого коридору відносять як необхідність недопущення домінування над транзитним потоком, а в цьому випадку мабуть краще сказати комунікаційним простором, якоїсь однієї держави, так і забезпечення гарантованого безперервного виходу каспійських та прикаспійських енергоресурсів на світовий ринок. Разом з тим реалізується сценарій за якого країни регіону входять до зони політичного і економічного впливу США.

Дуже схожі мотиви можемо побачити в реалізації європейським союзом проекту TRASECA. Розробниками проекту декларуються наступні головні завдання:

- підтримання політичної та економічної незалежності республік шляхом створення нових транспортних маршрутів, що слугує розширенню можливості виходу на світовий ринок без втручання Росії;
- поширення регіонального співробітництва;
- більш інтенсивне використання можливостей ТАСІС для залучення інвестицій під егідою міжнародних фінансових організацій;
- сполучення маршруту TRASECA з трансєвропейськими мережами.

Але справжнє завданням проекту було в дистанціюванні країн які до нього входили від впливу Росії. Бо транспортна його складова не витру миє ніякої критики в спробі об'єднанні країни з різним

правовим полем традиціями, і головне різною пропускнуою спроможністю в одну транспортну систему. Основна проблема такого об'єднання також у великій конкурентності портів чорноморського басейну на заключному етапі.

Китай також розуміє які переваги йому може надати статус не тільки виробника, а також і перевізника. Основні зусилля в транспортній галузі спрямовані на реалізацію проекту з будівництва Транс китайської залізничної магістралі, вона проходить поза територією Росії та Казахстану. Транспортна магістраль починається від порту Лян'юнгань до Кашгарі (кордон з Киргизстаном). Далі від міст Ош та Бішкек на Ташкент та Самарканд, звідти в Туркменію та Іран. Надалі можливе використання залізничних шляхів Ірану через Терцію до Європи, або з Ормузьким проливом (порт Бенер-Аббас), або з Персидським заливом, а також з портом Амірбад (Іран) на каспійському морі.

Аналіз транспортних проектів Китаю на які залучаються закордонні кредити, або кредитування яких відбувається за умовами фінансування МБРР, дозволяє стверджувати що вони направляються на будівництво автомагістралей, залізничних і автомобільних розв'язок біля морських портів та контейнерних терміналів. Великі кошти вкладаються в збільшення провізної та пропускнуої спроможності залізничних шляхів та внутрішньої водної системи. Напрямок розвитку цих шляхів орієнтований на поєднання східних провінцій з північно-східними портами. Розвиток транспортних коридорів Шанхай – Фучжоу – Гуанчжоу має на меті поєднати ці промислові райони з портами Південно-Китайського моря. Внутрішня водна система також грає роль концентраторів вантажів направлених на забезпечення потужностей пов'язаних з китайськими портами.

Особливостями розвитку транспортної інфраструктури Китаю є технологічна пов'язаність портів з внутрішньою транспортною мережею.

Починаючи з 1985 року Китай інвестує в розвиток портів і портової інфраструктури включаючи сучасні технології переробки, маркування, обліку, проведення формальностей з митного оформлення та контролю значні кошти, інколи вони перевищували інвестиції всього іншого світу. Основні завдання поставлені перед китайською транспортною мережею це розвиток, покращення та оптимізація умов за яких товари вироблені в середині країни можуть потрапити на зовнішній ринок використовуючи морські порти Піднебесної. Що характерно майже не відбуваються інвестиції в шляховий комплекс тих регіонів через які транспортну мережу можливо поєднати з проектом TRACECA, або з російською Транссибірською магістраллю.

Частка Азії у світовому судоходстві (статистика за 2011 рік) складає 39 %. Показово, що частка світового ринку портових робіт та послуг, що приходиться на три азійських порти Сінгапур, Шанхай та Гонконг складає 42%, а його вартість за приблизними розрахунками складає 43 млрд. доларів США. Азійське суднобудування вже сьогодні займає 66% світового ринку. За результатами 2011 року Китай взяв до виконання більше ніж 50% замовлень на виготовлення танкерів та балкерів. Частка робіт пов'язаних з технічним обслуговуванням та ремонтом суден в Азії складає 45 %.

Аналіз сучасного стану справ в галузі надання послуг з транспортування вантажів дозволяє виявити найбільш вагомні чинники впливу на його (ринку) розвиток, на нашу думку їми виступають:

- суперечність на східноєвропейському та центральноазійському регіональних рівнях щодо подальшого розвитку пострадянських країн між Росією, об'єднаною Європою та США;
- загальносвітова загроза безпеці та транснаціональний тероризм, що набуває глобального характеру;
- переміщення центрів виробництва товарів народного вжитку до Азії;

- зміна традиційних шляхів від виробників до споживачів;
- загострення «енергетичного голоду».

Ці ж процеси призвели до стану, коли транспортні об'єднання вирішують не тільки і не стільки питання транспортування вантажів, а й слугують для консолідації окремих країн та спроби впливу на інші. Необхідність у регулюванні транспортної взаємодії між країнами все більше визначається зростаючою взаємозалежністю національних економік і відповідною інтенсифікацією розвитку економічних відносин між країнами; наявності відмінностей у національних законодавствах різних країн, що потребує створення такого механізму регулювання зовнішньоекономічних відносин та їх забезпечення, який би надав збалансовану координацію національних правових норм [10].

Проте функціонування транзитного комплексу не можливе без ресурсної бази, або ринків виробництва та ринків які готові споживати вироблену продукцію, іншими словами можлива ситуація коли є дуже зручна, економічна, з прекрасною інфраструктурою транзитна магістраль, але немає вантажів, які б могли по ній проходити, проте можливі ситуації коли все відбувається з точністю до навпаки. В цьому випадку дуже важливо мати міжнародну підтримку, загальне визнання транзитних магістралей та готовність надання власних вантажів для транспортування та інвестицій для розвитку.

України вимушена узгоджувати власні транспортні інтереси, це ж стосується й транзитних перевезень, з інтересами Європейської спільноти. Це проявляється в участі у проекті розбудови панєвропейських транспортних коридорів. Взагалі думка про створення єдиного транспортного простору Європи формувалась давно, а відносно транзиту та транзитних шляхів то вони мали відповідати декільком умовам:

- через кожену країну центральної та східної Європи має проходити хоча б один коридор;
- коридори мають бути життєздатними, економічно ефективними та мати реальні перспективи фінансування, також передбачається що паралельні коридори, які можуть послабити економічну доцільність використання основних та відтягнути на себе частину вантажопотоків, мають бути виключеними з подальшого розвитку;
- відібрані для розвитку коридори мають узгоджуватись з загальною концепцією розвитку європейської транспортної мережі.

Відповідно до визначення експертів КВТ СЕК ООН прийнято наступне визначення транспортного коридору – частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує вагомими міжнародні вантажні і пасажирські перевезення між окремими географічними регіонами, складається з рухомого складу й стаціонарної інфраструктури всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а також множина технологічних, організаційних і правових умов здійснення цих перевезень [11].

Здебільшого говорячи про транспортні коридори, що проходять територією Європи вживається термін Критські коридори, за місцем проведення другої Панєвропейської конференції міністрів транспорту на якій було прийнято рішення про формування 9 транспортних коридорів.

Використання коридорів передбачає уніфіковане функціонування двох основних видів наземного транспорту Європи – залізничного і автомобільного й одного додаткового – річкового. Передбачається створення системи аеропортів, що узгоджені з загальною транспортною структурою. Саме тому в трасуванні конкретних ділянок європейської транспортної мережі існують відмінності в проходженні маршрутів залізничних і автомобільних доріг.

Останнім часом пріоритетним становиться розвиток саме залізничного сполучення й внутрішніх водних перевезень.

Для нас інтерес представляють чотири з десяти МТК це третій, п'ятий, сьомий та дев'ятий (Критські МТК). Якщо зробити географічну прив'язку за напрямками проходження коридорів та виглядати вони будуть наступним чином №3 (Берлін - Вроцлав - Львів - Київ), №5 (Трієст - Любляна Будапешт - Братислава - Ужгород – Львів), №7 (Дунайський), №9 (Гельсінкі - Київ Одеса - Димитровград).

Крім Критських МТК Україна бере участь у системі євразійських транспортних маршрутів. Особливу увагу також необхідно приділити участі в розробці Плану дій в області транспорту та розробленні концепції Чорноморського транспортного кола програм ПЕТРА, TRACECA (Європа-Кавказ-Азія), Балтика – Чорне море. Автодорожна частина даних коридорів територією України складає загальною протяжністю 6,4 тис.км (45% від протяжності доріг державного значення). Цими дорогами України здійснюється перевезення вантажів і пасажирів у більше ніж 40 країн Європи та Азії. Майже стільки ж країн здійснюють транзитні перевезення по території України. Щорічно інтенсивність автомобільних потоків в міжнародному сполученні збільшується на 10-15%.

Висновки. Зважаючи на те що зараз транспорт виступає чи не єдиним дієвим видом реалізації фізичної комунікації, традиційно він є одним з основних елементів забезпечення добробуту суспільства. Виступаючи механізмом здійснення доступу до ринків праці, житла, ресурсів включаючи товари та послуги набув статусу життєво важливого для реалізації цілей соціальної, політичної та економічної інтеграції на загальноєвропейському просторі, сприяючи подоланню регіональної роз'єднаності та нівелюванню впливу острівності та периферійності окремих регіонів. Адже забезпечення вільного переміщення капіталів, технологій, а в нашому випадку вільне переміщення вантажів є дуже

важливим і показовим з точки зору економічного та соціального аспектів інтеграції. Завданням стійкого розвитку транспорту є збільшення добробуту людей і забезпечення надійної економічної соціальної та екологічної основи існування сучасного та майбутніх суспільств. Реалізація транзитного потенціалу сприяє забезпеченню транспортної безпеки, за умови постійного розвитку власної транспортної мережі та участі в міждержавних транспортних об'єднаннях.

Використані джерела інформації

1. Бжезінські З. Велика шахівниця / Бжезінські Збігнев. — Львів-Івано-Франківськ : Лілея-НВ, 2000. ч — 236 с
2. Пичугина Ю. В. Морская транспортно-экспедиторская деятельность (проблемы повышения экономической эффективности). : [монографія] / Ю. В. Пичугина. — Одеса : Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. — 293 с.
3. Скворчов Г. Стратегия развития морских портов Украины на ближайшее десятилетие / Геннадий Скворчов // Порты Украины. — 2009. — № 5. — С. 15—17.
4. Про транзит вантажів [Електронний ресурс] : Закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV // Електронна система «Нормативні акти України».
5. Про зовнішньоекономічну діяльність [Електронний ресурс] : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII // Електронна система «Нормативні акти України».
6. Митний кодекс [Електронний ресурс] : закон України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI // Електронна система «Нормативні акти України»
7. Статус Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав [Електронний ресурс] : ООН Міжнародний документ від 15.09.2001 // Електронна система «Нормативні акти України».
8. Сайт «Державна служба статистики України». — Режим доступу http://govuadocs.com.ua/tw_files2/urls_11/92/d-91347/7z-docs/1.pdf
9. Полякова О. М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 30. — С. 28—33.
10. Портер М. Международная конкуренция. / М. Портер. — М. : Междунар. отношения, 1993. — 896 с.
11. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты. // Вестник транзитного бизнеса. — 1998. — № 41. — С. 6—8.