

технологічного запасу є досить великою. Це пояснюється недосконалою технологією ремонтного та перевізного процесу.

Висновки. Проведені розрахунки показали, що погасити дефіцит пасажирських вагонів за рахунок придбання нових вагонів власним коштом та за рахунок оптимізації руху поїздів неможливо. Враховуючи те, що поступово Укрзалізниця планує відмовитися від перехресного субсидування пасажирських перевезень, залучення власних коштів для придбання нового рухомого складу ускладнюється. В таких умовах погасити дефіцит пасажирських вагонів можливо лише через проведення ефективного реформування галузі, що приведе до залучення бюджетних та приватних коштів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Карась О. О. Механізм управління парками пасажирських вагонів / О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 25
2. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис. ... канд. економ. наук: 08.00.04/ Карась Олена Олександрівна – Д., 2008.
3. Комплексна програма оновлення рухомого складу залізничного транспорту України на 2006-2010 роки / Том 1. – К., Вид-во ТОВ „НВП Поліграфсервіс”. – 2006. – 416 с.
4. Лобойко Л. М. Підвищення ефективності використання пасажирських вагонів: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.20 / Лобойко Леонід Михайлович – Д., 2009.
5. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках (1 етап): 44-24 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. - Д., 2007 – 62 с. – Виконавці: Корженевич І. П.; Гненний О. М.; Копитко В. І.; Мукмінова Т. А.; Карась О. О. - № держреєстрації 0107U010380.
6. Службовий розклад руху пасажирських поїздів на 2012-2013 роки / Головне пасажирське управління Укрзалізниці – К., 2012 р.
7. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
8. Чаркіна, Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг : автореф. ... дис. канд. екон. наук / Т. Ю. Чаркіна. – Х.: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2013. – 22 с.
9. Дані Укрзалізниці [Електронний ресурс] - <http://uz.gov.ua/>

*Рецензент д.е.н., проректор ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна Бараш Ю. С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю. В.*

УДК 35.339:338.47

ФІНАНСОВО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРОЦЕСУ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ТРАНС-ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ТЕМ-Т

Зайцева І. Ю., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

У статті визначено, що за умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання, суттєво впливаючи на основні галузі національної економіки. Проведено аналіз фінансово-правових відносин в процесі інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т.

Ключові слова: європейська інтеграція, міжнародний транспортний коридор, Транс-Європейська транспортна мережа, транзит, міжнародне мультимодальне транспортування, інтермодальне транспортування, комбіноване транспортування.

**ФИНАНСОВО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА ИНТЕГРАЦИИ
УКРАИНЫ В ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СЕТЬ ТЕМ-Т**

Зайцева І. Ю., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

В статье определено, что при условии эффективного использования возможностей трансграничного сотрудничества транзитный потенциал Украины может стать источником инвестиционных ресурсов и фактором экономического роста, существенно влияя на основные отрасли национальной экономики. Проведен анализ финансово-правовых отношений в процессе интеграции Украины в Транс-Европейскую транспортную сеть ТЕМ-Т.

Ключевые слова: европейська інтеграція, міжнародний транспортний коридор, Транс-Європейська транспортна сеть, транзит, міжнародная мультимодальная транспортировка, интермодальная транспортировка, комбинированная транспортировка.

**FINANCIALLY-LEGAL ASPECTS OF PROCESS OF INTEGRATION UKRAINE IN
TRANS OF EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OF TEM-T**

Zayceva I. U., doctor of economic sciences, professor (UkrSA of RT)

It is certain in the article, that on condition of the effective use of possibilities of transfrontal collaboration transit potential of Ukraine can become the source of investment resources and factor of the economy growing, substantially influencing on basic industries of national economy. The new tasks of forming of transport zones and development of MTK appeared with expansion of EC. The new multimodal Trans- of European transport system that includes all types of transport is formed in Europe, the new wide-range plan of development of TEM-T. The analysis of financially-legal relations is conducted in the process of integration of Ukraine in Transeuropean a transport network of TEM-T.

Keywords: european integration, international transport corridor, Trans- of European is a transport network, transit, international multimodal transporting, intermodal transporting, combined transporting.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. За умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання, суттєво впливаючи на основні галузі національної економіки.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання ефективного використання транзитного потенціалу України активно досліджується багатьма українськими дослідниками, ученими, фахівцями різних галузей науки й практики, серед яких: В. Засадко, С. Ільченко, А. Колесников, Н. Кушнір, О. Мініна, О. Хумаров, А. Яценко [1-7].

Передумовою європейської інтеграції України є її інтеграція у Транс'європейську

транспортну мережу (ТЕМ-Т), що забезпечить підвищення ефективності транспортних послуг, зростання обсягу їх експорту і більш повну реалізацію транзитного потенціалу. Транзитний потенціал України є одним із найпотужніших на євразійському просторі. Чотири з дев'яти транзитних коридорів, визначених Європейським союзом як складові Транс-Європейської транспортної мережі, проходять територією України, що робить її потенційно важливою країною в транзиті імпорту для Європи та для інших частин світу [1]. Як зазначає С. Ільченко головним з факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування, яке оцінюється через тяжіння певної кількості інших держав та територій до перевезень через зазначену країну своїх зовнішньо-торгівельних вантажів [2]. В дослідженнях А. Яценка визначено, що природні передумови в Україні є також сприятливими для підвищення коефіцієнта транспортного потенціалу України: рівнинний рельєф (95% території); легкопрохідні Карпатські гори, помірний клімат, сейсмічно пасивна геологічна структура, наявність судноплавних рік (Дніпро, низов'я Дунаю, Дністра й Південного Бугу) [7]. Незважаючи на наявність сприятливих передумов, міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою [4].

Враховуючи суттєвий внесок вказаних вчених у вивчення транзитних можливостей нашої країни, відзначена проблема вимагає більш ретельного наукового аналізу, зокрема вимагають додаткових наукових досліджень питання регулювання фінансово-правових відносин шляхом використання переваг транскордонного співробітництва.

Метою статті є вивчення та аналіз фінансово-правових відносин в процесі інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах глобалізації економіки та зростання товарообігу між Європою та країнами Південної Азії і Близького Сходу, насамперед, з Китаєм та Індією, а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами Євросоюзу.

У 2013 році частка експорту товарів з України в країни Європейського Союзу виросла з 1,6 % - до 26,5% загального обсягу експорту, доля імпорту товарів з країн ЄС в Україну збільшилася з 4,1% - до 35,1%. За інформацією Держкомстату, в 2013 році експорт товарів з України в країни ЄС склав 16,759 млрд дол, що на 2,1% менше, ніж в 2012 році, імпорт товарів з країн ЄС - 27,038 млрд дол, що на 3,1% більше, ніж роком раніше.

Обсяг експорту товарів в країни ЄС в 2013 році в порівнянні з 2012 роком знизився на 362,7 млн доларів, тоді як імпорт товарів з країн ЄС виріс на 812,1 млн доларів.

Головними партнерами України залишаються Польща, на яку доводиться 15,2% експорту і 15% імпорту. Найбільші об'єми експорту в країни ЄС склали чорні метали і вироби з них, на які припадає 26,2% загального обсягу експорту в ЄС, а також руди, шлак і зола - 10,5%, зернових культур - 10,3%, електричних машин - 9%, насіння і плоди олійних рослин - 7,4%, палив мінеральних, нафту і продукти її перегонки - 6,3%, деревина і виріб з деревина - 3,6%. Найбільші надходження імпорту з країн ЄС припадають на механічні машини - 12,6%, а також на палива мінеральні, нафту і продукти її перегонки - 11,2%, засобів наземного транспорту, окрім залізничного, - 10,2%, фармацевтичну продукцію - 8,6%, електричних машин - 6,9%, пластмас і полімерні матеріали - 6,6%, папір і картон - 4,2% [8].

Частка країн Азії у географічній структурі українського експорту товарів у період з 2005 р. по 2012 р. зросла незначно: з 25,1 до 25,7 %, тоді як частка імпорту товарів з Азії в Україну за цей період зросла більш відчутно: з 13 до 20,2 % (у т. ч. з КНР – з 5,6 до 9,3 %). За I півріччя 2013 р. у

порівнянні з I півріччям 2012 р. імпорт товарів з КНР зріс на 19 %, а експорт українських товарів збільшився до Китаю на 60,7 %. Такого різкого стрибка експорту української продукції, як до КНР, та імпорту з цієї країни не було відносно жодної країни за всі роки незалежності України [8].

Обумовлені поточними тенденціями розвитку економік провідних країн світу, зазначені тенденції у міжнародній торгівлі зберігатимуться і в перспективі. З урахуванням цього, розвиток транспортних систем стає одним з ключових питань у підтримці сталого розвитку країн Європи та Азії.

У зв'язку з цим ще в 90-ті роки минулого століття ЄС було сформовано концепцію об'єднання транспортних мереж країн Західної Європи та їхнього перспективного розширення на Схід шляхом розбудови міжнародних транспортних коридорів (МТК), що стало одним з визначних етапів розвитку європейської транспортної політики. Територією України проходять чотири Пан'європейських МТК (№ 3, № 5, № 7, № 9). Пізніше до 10 вказаних вище коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією.

У відповідності до міжнародних зобов'язань Україна спільно з іншими країнами визначила і ухвалила новий перелік міжнародних транспортних коридорів, які додатково пропонувалося включити до традиційної мережі МТК: Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Польща, Україна); «Євроазіатський» (САТК) Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі) – Тбілісі – Баку (Україна, Грузія, Азербайджан); альтернативний транспортний коридор «Європа – Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай). З розширенням ЄС постали нові задачі формування транспортних зон і розвитку МТК. В Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий широкомасштабний план розбудови ТЕМ-Т до 2020 р. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав - членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з ухваленим у 2004 р. документом ЄС «Community guidelines for the development of the trans-European transport network» інвестиції передбачається сконцентрувати на розвитку обмеженої кількості транс'європейських транспортних осей (напрямок інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів), що

поєднують країни-члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами.

Розвиток контейнерних перевезень став ключовим чинником розвитку мультимодального транспортування. Нажаль, на поточному ринку мультимодальне транспортування часто більш витратне, ніж транспортування єдиним видом транспорту. Головні причини такого низького проникнення на ринок, на думку операторів мультимодального транспорту, полягають у наступному: обмежений попит на такі послуги; існуючі умови торгівлі; незбалансованість контейнерного потоку; складність процедур розмитнення; нестабільність місцевих транспортних тарифів; вища вартість мультимодальних перевезень внаслідок ризиків [10].

В Європі, державні залізниці і приватні оператори іноді випускають наскрізні накладні, які включають автомобільне транспортування на початку або в кінці подорожі (та іноді морські перевезення) на додаток до транспортування залізницею. Проте, в Україні Укрзалізниця випускає лише накладні від станції до станції для місцевих або міжнародних перевезень – тобто вона не є оператором мультимодального транспорту, а лише перевізником для інших МТО. Іншим головним користувачем наскрізних транспортних послуг є експедиторські компанії. Ринок в Україні є все ще нерозвиненим і складається, здебільшого, з великої кількості невеликих компаній, які не можуть займатись цією складною діяльністю. В той самий час є кілька великих міжнародних експедиторських компаній, які схилиються до того, щоб виступати одержувачем вантажів, які відправляються їх офісами в інших країнах, тобто контроль маршруту знаходиться поза межами країни. Є кілька великих українських експедиторських компаній, проте вони, здебільшого, користуються єдиним видом транспорту, і обробляють більшу частину транзитного потоку СНД. Наразі використання мультимодального транспорту експедиторськими компаніями через наскрізні або комбіновані транспортні накладні є також дуже обмеженим, внаслідок ризиків і поточної зосередженості на унімодальних транспортних схемах. Постійною темою багатьох проектів Європейської Комісії, включаючи проекти в Україні, була відсутність інфраструктури для мультимодальних операцій. Просувалось бачення, що, шляхом будівництва логістичних терміналів, з'єднаних із залізницею, можна буде певною мірою збільшити обсяг мультимодального транспортного потоку. Ця помилкова концепція, частково, завдячує відсутності розуміння того, що мультимодальне перевезення це використання двох типів

транспортних послуг, але за єдиним контрактом. А запропоновані логістичні центри так само легко використовувати в унімодальних перевезеннях – тобто, заключаючи окремі контракти за кожним видом транспортування. Слід зауважити, що жоден з опитуваних перевізників або експедиторів не назвав відсутність інтермодальних терміналів як специфічну перешкоду на шляху впровадження мультимодального транспорту. Насправді, можна побачити, що деякі існуючі інтермодальні центри, такі, наприклад, як Ліски, не використовуються на повну потужність.

На підтримку такого логістичного розвитку має існувати міжнародна правова база. Було декілька спроб, таких як Конвенція ООН щодо міжнародного мультимодального транспортування товарів 1980 року, проте вона не була ратифікована. Так само, правила ЮНКТАД/ІСС для мультимодальної транспортної документації, що були прийняті у 1992 році, все ще не мають юридичної сили, незважаючи на типові умови контракту, включені в більшість документації з мультимодальних перевезень. В ЄС немає законодавства щодо мультимодального транспорту. Сектор мультимодального транспорту в Україні функціонує у правовому вакуумі, що ускладнює його просування та розвиток. Діяльність сама по собі, оператори мультимодального транспорту і документація не мають правового статусу і, таким чином, розробка правової бази є найважливішим завданням для поширення мультимодального транспорту в Україні. Головною відмінністю між законодавством України та законодавством інших країн, включаючи ЄС, є зосередження на законності замість відповідальності, хоча цей аспект також може розглядатись.

Проекти законодавства наразі розробляються, і процес аналізу відбувається вже кілька років. Слід зауважити, що останні пропозиції не сумісні з Конвенцією ООН, і тому їх чинність щодо наскрізного транспортування за межами України знаходиться під питанням. Законодавство вимагає подальшого аналізу на предмет сумісності з відповідним законодавством інших країн.

Іншою проблемою є незрозумілість стосовно того, чи має закон відношення до комбінованого або мультимодального транспорту. Також викликає певне занепокоєння те, що підготовкою закону займається Укрзалізниця, і тому це законодавство може бути надмірно орієнтоване на залізничний транспорт в той час, коли більша частина мультимодального потоку орієнтується на морський/автомобільний транспорт. Якщо закон повністю стосується комбінованого транспорту, це знову залишає

мультимодальний транспорт в правовому вакуумі. Слід, проте, відзначити, що немає ознак того, що застосування мультимодального транспорту якимось чином обмежується відсутністю такого законодавства, навіть зважаючи на те, що таке законодавство може позитивно вплинути на його подальший розвиток, якщо воно буде «сприятливим». ЄС не має спеціального опублікованого документу щодо політики або стратегії мультимодальних перевезень, хоча існує декілька документів, що пропонують вдосконалення взаємозв'язку між різними видами транспорту. Такі вдосконалення можуть допомогти розвитку мультимодального транспорту. Поточні дискусії, як на європейському рівні, так і серед транспортних експертів і науковців, свідчать про те, що розвиток ефективного транспорту з використанням більш ніж одного виду транспорту, інтермодального чи іншого, є складною і багатовимірною проблемою, рішення якої знайти досить важко. На практиці, визнається, що важко регулювати мультимодальний транспорт з інституційної перспективи, тому що його розвиток визначається попитом, головним чином, з боку приватного сектору. Є ризик того, що втручання держави може стримати його розвиток, якщо таке втручання буде спрямоване на контроль сектору замість його розвитку.

Прийнято вважати, що Україна є, здебільшого, транзитною країною. Ми не вважаємо цей тезис вірним. Так, обсяги транзитного потоку є значними, і можуть знадобитись нові підходи для збереження цього потоку в умовах жорсткої конкуренції, зокрема, з боку Росії, Румунії і навіть Литви. Потенціал залучення потоку за напрямком Європа-Азія є відносно мінімальним, незважаючи на постійні публічні заяви стосовно цього, тому що цей потенціал залежить не лише від географічного розташування, а є більш складним, що диктується можливим набором послуг, що пропонуються. Міжнародна транспортна індустрія не погоджується з тим, що транспортний потік Європа – Далекий Схід буде пересуватись через Україну у найближчому майбутньому, тому що ймовірність покращення пакету послуг є достатньо низькою. Розвиток залізничного транзиту має зосереджуватись на потоці з сусідніх країн та з країн Середньої Азії і передбачати вдосконалення пакету послуг, зокрема, покращення якості послуг, аніж на розмірковуваннях про якийсь потенційний потік.

На наш погляд, є дві ключові причини недостатнього обсягу надання мультимодальних послуг, що перша полягає в надмірній «нервозності» операторів мультимодального транспорту при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є

ризик виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А, по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними в порівнянні з вартістю унімодального перевезення, через те, що в них закладаються ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат. Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздібненим сегментованим унімодальним транспортом.

При цьому, будь-який відомчий вплив Міністерства на встановлення стабільності в транспортних розрахунках буде сприяти та підтримувати конкурентоздатність мультимодального транспорту в порівнянні з теперішнім домінуючим підходом «оплати за вид виконаних робіт». Очевидною є ключова проблема, яка стримує розвиток мультимодального, інтермодального та комбінованого транспорту в морській торгівлі, а саме - інтермодальна портова інфраструктура. Крім цього, бюрократія, неефективність, корумпованість - всі разом створюють нестабільне фінансове середовище, яке зовсім відраджує від користування мультимодальним транспортом в Україні. Доки не буде втручання інстанції високого рівня до питання тарифів в портах, доти переважна більшість морських вантажоперевезень буде виконуватись на унімодальній основі. Подібна нестабільність тарифів характерна також для залізничних та автоперевезень, що, знову ж таки, підштовхує користувачів до ведення справ лише з унімодальним транспортом. Очевидним є той факт, що на даний час провозиться дуже незначний обсяг перевезень на далекі відстані. Це наводить на думку, що, хоча, залізничний транспорт у порівнянні з автомобільним і є найбільш конкурентоздатним при перевезеннях на далекі відстані, все ж таки, існують моменти, коли навіть залізничне сполучення стає неконкурентоздатним в якості поєднувача ринків, оскільки загальні витрати на доставку вантажу стають такими високими, що вже сам вантаж втрачає свою конкурентоспроможність у кінцевому пункті споживання. Тому й концепція залізничних вантажоперевезень з Китаю до Європи через Україну є просто нереалістичною, бо їхня вартість буде надмірно високою. Всі розрахунки спеціалістів транспортної галузі підтверджують, що цей маршрут зберігатиме свою життєздатність лише за умови проведення значного субсидування з боку всіх залучених до нього залізничних мереж. Україна може стати й закріпити за собою функцію транзитної держави лише за умови, якщо

запропонує конкурентоспроможну з іншими країнами цінову політику.

Висновки. Таким чином, на наш погляд, до пріоритетів, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, необхідно віднести: усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точок зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання; мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи; для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо; утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати відокремлену цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України; мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів; спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та ліквідувати всі несанкціоновані збори та сплати, що стягуються з транзитного вантажу.

Україна зможе залучити на свою територію потоки транзитного вантажу тільки за умови, якщо транзитне проходження Україною буде економічно вигідним для клієнтів. Розглядаючи потенційні транзитні потоки, необхідно відзначити, що Україна має стратегічно ідеальне розташування для залучення головних транзитних вантажопотоків, на жаль, в дійсності цього не відбувається. Досвід інших регіонів показав, що лише вдале географічне положення не породить великих обсягів транзитних вантажів. Україна має добрий транзитний потенціал, але він знаходиться в окремих зонах схоплення, і саме на ці зони потрібно направити всі заходи зі сприяння проходженню транзиту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Засадко В. Чинники розвитку транскордонного співробітництва регіону

[Електронний ресурс]: Регіональний філіал НІСД у м. Львові. – Режим доступу: <http://old.niss.gov.ua/Monitor/November09/12.htm>. – Назва з екрану.

2. Ільченко С.В. Сучасні тенденції розвитку транзитного потенціалу України [Текст] / С.В. Ільченко // Економічні інновації. Збірник наукових праць. ІПРЕЕІ НАН України. – Одеса, 2011. – Вип. 42. – С. 70 – 75.

3. Колесников А. Перспективи для транзита [Текст] / А. Колесников // Порты Украины. – 2007. – №5. – С.17-19.

4. Кушнір Н.О. Співробітництво Закарпатської області в системі Карпатського євро регіону та європейської інтеграції [Текст] / Н. Кушнір // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Луцьк, 2009. – С.126-129.

5. Мініна О.В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі [Текст] / О.В. Мініна // Економіка. – Чернігів, 2010. – С.155-166.

6. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу [Текст] / О.А. Хумаров // Стратег. пріоритети. – 2009. – № 2(11). – С.152–158.

7. Яценко А.А. Україно-російське транскордонне співробітництво як провідний фактор реалізації транзитного потенціалу України [Текст] / А.А. Яценко // Економічні науки. Збірник наукових праць. Серія «Економічна теорія та економічна історія». ЛНТУ. – Луцьк, 2009. – Вип. 6 (23). – Ч.2. – С.1-11.

8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> – Загол. з екрану. – (Дата звернення: 20.04.2014).

9. Транспортная логистика: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: МГАДИ (ТУ), 1996. – 211 с.

10. Консультації щодо удосконалення системи пропуску осіб та транспортних засобів через державний кордон. Зелена книга: інформ. вид. – К.: Центр сприяння інститут. розвитку держ. служби. – 2008. – 31 с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.