УДК 338.47

Михайло Цвєтов
Дарія Слободян

ОСОБЛИВОСТІ ТОРГІВЛІ ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Визначено тенденції розвитку та особливості торгівлі транспортними послугами, досліджено вплив євроінтеграційних процесів на стан вітчизняної інфраструктури, обґрунтовано пріоритетні напрями євроінтеграційного реформування українського ринку транспортних послуг (зокрема, залізничного, автомобільного, водного, авіаційного транспорту).

Ключові слова: *транспортні послуги, транспортний комплекс, ринок транспортних послуг, транспортні мережі, інфраструктура.*

Определены тенденции развития и особенности торговли транспортными услугами, исследовано влияние евроинтеграционных процессов на состояние отечественной инфраструктуры, обоснованы приоритетные направления евроинтеграционного реформирования украинского рынка транспортных услуг (в частности, железнодорожного, автомобильного, водного, авиационного транспорта).

Ключевые слова: *транспортные услуги, транспортный комплекс, рынок транспортных услуг, транспортные сети, инфраструктура.*

Detected trends and characteristics of trade in transport services, the influence of the European integration process on the state of national infrastructure priorities of European integration justified the reform of the Ukrainian market of transport services (including road, rail, water and air transport).

Keywords: *transportation, vehicle range, the market of transport services, transport networks and infrastructure.*

Постановка проблеми. Транспортна галузь є ключовим елементом економічного розвитку України і суттєвим джерелом наповнення державного бюджету. Суттєвими є обсяги експорту транспортних послуг, які, за даними Держкомстату України, у 2012 р. оцінені в 8, 6 млрд дол. США [1]. Із загального обсягу експорту транспортних послуг близько 30 % припадає на країни ЄС; обсяг імпорту транспортних послуг на 40 % формується державами Євросоюзу. Отже, є очевидною спільна зацікавленість у поглибленні інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг на теренах ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика досліджень торгівлі транспортними послугами в умовах інтеграції України до Європейського Союзу розглядалась і різних ракурсах у працях багатьох українських та європейських

© Цвєтов М. Ю., Слободян Д. В., 2013

фахівців. Зокрема, слід відзначити дослідження проблематики, пов'язаної з питаннями транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, Л.В. Фролова, Л.Б. Миротина, О.М. Тридід. Питання, пов'язані із застосуванням маркетингових досліджень на ринку транспортних послуг та здійсненням маркетингової діяльності в розрізі окремих видів транспорту розглянуті в працях багатьох національних і закордонних науковців: Бакаєва В.Г., Бачуріна О.О., Буркинського Б.В., Василенко Т.Є., Вензіка М.Г., Віннікова В.В., Віхревої Н.А., Гурча Л.М., Дергачова В.О., Котлубая М.І., Котлубая О.М., Кулаєва Ю.Ф., Муленко О.В., Муссо Е, Примачова М.Т., Сича Є.М., Степанова В.М., Чекаловця В.І., Шинкаренко В.Г. та ін. Проблематика взаємодії учасників рекламного процесу в просуванні транспортних послуг в сучасних умовах досліджувались Аксьоновим І.М. та Челенковим А.М. Та слід зазначити, що питання дослідження особливостей торгівлі транспортними послугами в умовах євроінтеграції України потребує подальшого вивчення з урахуванням специфіки транспортної системи.

Мета статті є дослідження і аналіз проблематики торгівлі транспортними послугами в умовах євроінтеграції вітчизняної транспортної системи України.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. На сьогодні проблема євроінтеграції транспорту України вивчена науковцями недостатньо. Вона вимагає комплексного підходу щодо визначення цілей євроінтеграції, розробки інструментів їх досягнення в аспекті торгівлі транспортними послугами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективне функціонування транспортного комплексу країни є необхідною умовою її економічного розвитку. В сучасних умовах транспорт посідає важливе місце серед галузей народного господарства, оскільки він послаблює часові та просторові розриви між учасниками економічних процесів.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України зумовлюють її націленість на динамічне входження у світову економічну систему, перш за все, в економічну інтеграцію з провідними державами Західної Європи. Цей процес, безумовно, приведе до зростання товарообмінних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу.

Важливе значення має вигідне геостратегічне розташування України, яке дає їй змогу бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу.

На сьогодні, стан транспортних мереж України не можна вважати задовільним. Більшу частину інфраструктурних об'єктів транспорту необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. У першу чергу, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Вагомою проблемою є те, що автомобільні дороги не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками. Проблеми морського, річкового, повітряного видів транспорту пов'язані із значним фізичним і моральним зносом транспортних засобів.

Розглядаючи структуру ринку транспортних послуг треба зазначити, що, на жаль, в національному законодавстві визначення ринку транспортних послуг відсутнє. В економічній літературі також немає єдиної думки щодо його сутності, ряд авторів ринок транспортних послуг ідентифікують з поняттям транспортний ринок, інші вказують на те, що ці поняття не є ідентичними і під ринком транспортних послуг розуміють сукупність економічних відносин, що виникають між транспортною галуззю і споживачами транспортних послуг визначеної якості.

Як будь який ринок, ринок транспортних послуг являє собою процес купівлі-продажу послуг по перевезенню вантажів і пасажирів, транспортуванню вантажів з однієї країни в іншу.

Виходячи з визначення сутності даного ринку проведемо його сегментацію, перш за все поділивши його на ринок вантажних і пасажирських послуг. Ринок вантажних послуг включає такі сегменти як ринок автомобільних вантажних перевезень, ринок залізничних вантажних перевезень, ринок річкових перевезень вантажів, ринок авіаційних перевезень вантажів, ринок транспортно-експедиційних послуг та ринок вантажно-логістичних послуг.

В основу сегментації ринку пасажирських послуг закладаються проблеми реалізації економічної і соціально-демографічної політики прикордонних областей. Виходячи з цього ринок пасажирських послуг включає ринок пасажирських перевезень, який поділяється на ринок автомобільних перевезень – ринок автомобільних міждержавних перевезень, ринок приміських автомобільних перевезень, ринок міських автомобільних перевезень, ринок залізничних перевезень – ринок міждержавних залізничних перевезень, ринок приміських залізничних перевезень, ринок річкових перевезень, ринок авіаційних перевезень та ринок пасажирського сервісу.

В кожному з перелічених сегментів даного ринку відбувається реалізація транспортних послуг. Враховуючи сучасні тенденції, транспортні фірми, що є суб'єктами ринку транспортних послуг, повинні надавати не тільки традиційні послуги, пов'язані з перевезенням вантажів і пасажирів, але і брати на себе додаткові функції в сфері супроводження вантажів і підвищенню рівня сервісного обслуговування пасажирів.

Впровадження додаткових послуг, не пов'язаних з процесом перевезення, вимагає застосування логістичної концепції, яка передбачає створення і ефективне управління цілісною логістичною системою безперебійного надання та якісного обслуговування споживачів [2].

Аналіз українського ринку транспортних послуг дозволяє виявити недоліки, супутні наслідкам фінансової кризи.

Значне погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки та з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбавилася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва, рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток.

На думку авторів, головними причинами, які пояснюють такий стан, є те, що вітчизняні підприємства відрізняються технологічною відсталістю і енергоємним виробництвом, характеризуються низьким рівнем диверсифікації ринків збуту, що є причиною недостатньої адаптивності до мінливого впливу зовнішніх факторів і веде до негативних тенденцій у виробництві. Отже, надмірна відкритість економіки при нерозвиненості внутрішнього ринку супроводжується високою чутливістю до коливань зовнішньої кон'юнктури, а, в умовах кризових явищ, вона однією з перших відчуває нові виклики, пов'язані не лише з фінансовими проблемами, але й зі змінами клімату, світовими і регіональними енергетичними і продовольчими кризами тощо.

У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих фондів.

У зв'язку з цим, обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту (без трубопровідного) зменшилися у 3-5 разів [3]. В усіх країнах СНД та безпосередньо в Україні мали місце значні темпи скорочення внутрішніх перевезень. Зменшення обсягів перевезень призвело до значного скорочення доходів та, відповідно, занепаду інфраструктури транспортної галузі.

Альтернативне зниження доходів транспортних організацій, у свою чергу, вплинуло на інвестиційний клімат у галузі. Оновлення основних фондів не забезпечується не тільки на рівні розширеного, але і простого відтворення, що зумовлено нестачею коштів. Коефіцієнт зносу основних фондів на транспорті давно перевищив його критичну величину, по рухомому складу наблизився до 70% [5]. Рухомий склад і обладнання транспортних підприємств не витримують конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг з розвиненими країнами.

Україна ризикує втратити свої позиції в такій важливій сфері експорту транспортних послуг, як транзит [4].

Можна передбачити, що у майбутньому техніко-експлуатаційні особливості окремих видів транспорту будуть забезпечувати надійне положення на ринку транспортних послуг сучасних транспортних компаній, особливо в умовах підвищеного попиту на перевезення вантажів дрібними відправками, що, у своєю чергою, прискорить розвиток автоматизованої обробки вантажів, контейнеризації та пакетизації, а також інформатики в галузі вантажної та перевізної роботи.

Стан транспортної інфраструктури України не забезпечує єдності транспортної системи, що є однією з головних причин низької якості транспортних послуг. На сучасному етапі виникла нова сукупність взаємопов'язаних проблем забезпечення комплексного розвитку та раціонального функціонування різних видів транспорту України.

З погляду світового досвіду і тенденцій розвитку глобального ринку транспортних послуг, Україна нині знаходиться на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись країнам Західної Європи як за якістю, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортними компаніями.

Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським Союзом.

Метою інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

На міжнародному ринку транспортних послуг спостерігається потенційна загроза втрати Україною певної частки ринку та перетворення її з провідного експортера до імпортера зазначених послуг. Про це свідчить структура експортно-імпортної діяльності з надання послуг транспорту України, яка невпинно погіршується [1].

За оцінками Секретаріату СОТ, серед 15 основних «гравців» на світовому ринку транспортних послуг Україна (з урахуванням послуг трубопровідного транспорту) посідає 14-те місце.

Змінюється галузева структура експортованих та імпортованих транспортних послуг: зростає частка послуг, що пов'язані з діяльністю повітряного і морського транспорту, скорочується частка послуг трубопровідного транспорту.

Інтенсивний розвиток останніми роками Російською Федерацією власної трубопровідної системи, суттєве розширення потужностей морських портів з перевалки нафти як на Півдні, так і на Півночі, розбудова нової системи експортних трубопроводів на Сході країни дають їй змогу поступово скорочувати імпорт послуг трубопровідного транспорту України при експорті вуглеводнів до європейських споживачів. Якщо реалізується проект з розбудови газопроводу «Південний», Україна знову втратить великі обсяги транспортування російського природного газу до Балканських країн та деяких держав Південно-Східної Європи.

На ринку транспортних послуг України останніми роками спостерігаються певні трансформації у географічному їх розміщенні: поступово зменшується частка країн СНД (насамперед, РФ) та збільшується частка інших країн.

Статистичні дані [1] свідчать про зростання від'ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо послуг залізничного транспорту України з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, що пояснюється перевищенням обсягів вантажів, що перевозяться цими країнами для України, над обсягами перевезень Україною вантажів для зазначених держав, а також непаритетним наданням порожнього рухомого складу колії 1520 мм до цих країн під завантаження, за що Україні доводиться платити у разі експортного спрямування вантажів до країн СНД через територію України. Для виправлення ситуації варто шляхом проведення дво– або багатосторонніх переговорів із зазначеними європейськими державами погодити обсяги перевантаження в Україні імпортних для країни та транзитних у напрямку до країн СНД вантажів, забезпечувати відповідне переоформлення ЦІМ-накладної на СМГ, у т.ч. на українській території в межах дотримання норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [5].

Слід звернути увагу на недостатньо ефективне використанням можливостей потягу комбінованого транспорту «Вікінг», який часто повертається з Білорусі недозавантаженим. Варто спільно з Білоруссю, Литвою вирішити питання щодо пришвидшення руху потягу через вдосконалення і спрощення митної процедури, розширення кола країн, які могли б скористатись його послугами (вже відбулися позитивні переговори з Туреччиною, доцільно розглянути інтереси РФ, Азербайджану, Ірану, Грузії, Молдови, Казахстану, північно-африканських та близькосхідних країн). Це сприятиме розширенню вантажопотоку до/з цих країн, у т.ч. через територію Білорусі. Вигоди потягу полягають у тому, що він з'єднує ланцюг морських контейнерних і контрейлерних ліній Балтійського моря з аналогічною системою Чорного і Каспійського морів.

З метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) в рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю вантажу.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Розробки вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення у вузлі Чоп-Захонь міжнародного логістичного центру (де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів), що можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці до ринку послуг залізничного транспорту країн Європи [6]. Створення єдиного комплексу з обслуговування вантажопотоку, в т.ч. контейнерного, в напрямку «захід-схід-захід» за участю транспортних компаній української, угорської, словацької та російської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць. Сформований характер вантажопотоків через Закарпаття виводить його в центр розвитку перевезень в системі МТК-5 і країн, що до нього тяжіють. Зараз основними країнами відправниками вантажів через Закарпаття є Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія. Серед країн-одержувачів лідирує РФ, далі – Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Найбільш ефективною вбачається реалізація зазначеного проекту на умовах державно-приватного партнерства, що дозволить оптимізувати організацію перевезень на цьому напрямку, створюючи сприятливі умови розвитку комбінованого транспорту у напрямку 5-го (критського) МТК за напрямом Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів (далі через Україну до РФ). Проектні розробки свідчать, що оптимальним є центр потужністю 52 млн т вантажу на рік. У подальшому в Україні має бути створено мережу взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів.

Дієвим механізмом євроінтеграційного розвитку ринку послуг автомобільного транспорту є розширення участі України в обміні дозволами на перевезення вантажу автомобільними шляхами європейських країн призначення.

Розширення участі України на ринку автотранспортних послуг ЄС пов'язане насамперед з проблемою придбання достатньої кількості автотранспортних засобів (перш за все – сідельних тягачів (контейнеровозів), що відповідають сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (Євро-3; Євро-4 та Євро-5).

Україна має суттєвий потенціал для прискорення інтеграції до європейського ринку послуг пасажирського річкового флоту.

У майбутньому перелік держав Європи, пасажири яких можуть скористатись послугами річкового флоту України, доцільно розширити, для чого потрібна відповідна реклама та операційний менеджмент, нові високоякісні судна, що відповідають сучасним європейським стандартам за комфортом, надійністю та конкурентними цінами.

В Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т.ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів.

Основну частку в обсягах пасажирських перевезень на авіаційному транспорті становлять міжнародні перевезення, причому пріоритетними є перевезення паса-

жирів з/до Європи, де поступово розширюється географія перевезень авіапасажирів компаніями України.

Подальший розвиток українського ринку транспортних послуг, зміна конкурентних умов на ринку будуть безпосередньо залежати від факторів зовнішнього та внутрішнього порядку.

Транспортний комплекс України в наш час в умовах різкого зростання частки міжнародних перевезень у загальному обсязі перевезень потребує серйозної реструктуризації та оновлення основних фондів, удосконалення технології перевезень і підвищення якості транспортно-експедиційних послуг відповідно до вимог ринкової економіки, європейських та світових стандартів якості у цій галузі.

Для усунення головної причини критичного стану транспортної системи України та її подальшого розвитку на інноваційній основі необхідно сформувати державну політику, орієнтовану на забезпечення транспортного сектору інвестиційними ресурсами з метою його комплексного розвитку.

Євроінтеграційні процеси вимагають масштабного розвитку всіх елементів ринку транспортних послуг та поступової інтеграції його до європейського ринку послуг транспортної галузі. З цією метою доцільно:

1. Забезпечувати розвиток транспортної інфраструктури випереджальними темпами з метою сприяння економічному і соціальному прогресу країни та забезпечення інтенсифікації транспортних зв'язків між Європейським Союзом та Україною;

2. Здійснити імплементацію міжнародних конвенцій з транспорту (зокрема, Європейської Конвенції про спільну транзитну процедуру, Женева 1987 р. (Common transit convention) та митної Кіотської конвенції); вдосконалити нормативно-правову базу в частині лібералізації послуг об'єктів наземної інфраструктури, повітряного та водного транспорту. Одним з ключових засобів підтримки адаптації законодавства України в галузі транспорту до норм і стандартів ЄС є поширення використання інструменту Twinning (обмін досвідом між державними службовцями);

3. Забезпечити необхідний розвиток авіаційної інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів і пунктів пропуску, додержання вимог транспортної безпеки й екологічності перевезень. Для цього потрібно створення додаткових стимулів процесу оновлення вітчизняними авіакомпаніями, у т.ч. приватними, свого парку літаків сучасними моделями, включаючи літаки вітчизняного виробництва. Механізм зазначеного стимулювання передбачає скасування ПДВ при ввезенні нових іноземних літаків, відображення вимог до віку транспортних засобів у ліцензіях, а ратифікація Кейптаунської конвенції (Україна підписала її ще 2004 р.), дозволила б ефективніше використовувати лізингові схеми придбання техніки;

4. Забезпечити розвиток транспортної інфраструктури міждержавного значення, насамперед для інтеграції послуг української залізниці до відповідного ринку європейських країн шляхом розбудови та введення в дію транспортно-логістичного центру на території митниці Чоп-Захонь як важливого елементу створюваної в Об'єднаній Європі Пан'європейської транспортно-логістичної системи. Гармонізувати тарифну політику на залізничні перевезення та узгодити питання стосовно роботи пунктів пропуску на кордонах з країнами ЄС, враховуючи поступове збільшення інтенсивності руху в майбутньому. Реалізувати заходи щодо підвищення ефективності функціонування міжнародних потягів комбінованого класу «Вікінг» і «Зубр», що виконують перевезення вантажів між регіонами Азово-Чорноморського

та Балтійського басейнів. Здійснити спільно із зацікавленими європейськими країнами розбудову залізниці з широкою колією Кошице-Братислава-Відень, що сприятиме суттєвому зростанню послуг з транзитних перевезень;

5. Сприяти введенню «єдиного вікна» для інтермодального транспорту, а також єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів у міжнародних напрямках та механізму встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення вантажів перш за все на напрямках МТК;

6. Євроінтеграційне реформування ринку послуг водного транспорту вимагає нарощування конкурентоспроможного вітчизняного пасажирського і вантажного флоту для активізації перевезень в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з майбутнім використанням внутрішньої річкової системи РФ), збільшення пропускних спроможностей морських та річкових портів;

7. реалізувати заходи із зміцнення технічної бази вітчизняних авто перевізників.

Висновки. Особливості торгівлі транспортними послугами в умовах євроінтеграції слід розглядати у двох аспектах. З одного боку, розвиток транспортної сфери розглядається як необхідна умова, що сприяє інтеграції вітчизняної економіки у регіональні і світові економічні союзи, причому, транспортне забезпечення економіки України повинно відповідати стандартам, прийнятим в ЄС. З іншого боку, участь транспортного комплексу в інтеграційному процесі розглядається з точки зору розвитку самостійної галузі, аналогічно до інших галузей економіки, що вільно експортують свою продукцію або співпрацюють з транснаціональними компаніями.

Характерними формами зовнішньої участі транспортного комплексу в інтеграційних процесах є організація транзитних перевезень, транспортно-експедиційне обслуговування закордонних фірм, оренда транспортної техніки закордонними фірмами, участь у міжнародних транспортно-логістичних схемах та інші форми, які відносяться до експорту транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Зовнішня* торгівля України товарами та послугами [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/

2. *Транспортная* логистика и интермодальные перевозки /Под ред. проф. А.О. Балобанова, проф. И.В. Морозовой, проф. М.Я. Постана. – Одесса: Издательство »Астропринт», 2004. – 67 с.

3. *Пащенко* Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : Дис... д-ра екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. – К., 2008. – 470 с.

4. *Мандзюк* Т. Транспорт. Україна і світове господарство [Електронний ресурс] / Мандзюк Т. // Географія. – Режим доступу: http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe

5. *Угода* про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) № 998_011 від 01.11.1951 р. Режим доступу: // http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=998_011

6. *За* даними асоціації «Європейська спілка транспортників України». Режим доступу: www.estu.com.ua/logistic%20center.html