

УДК 339.944+338.46(477)

Яремович П.П.*

РЕГІОНАЛЬНИЙ НАПРЯМ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ

Анотація. В умовах глобалізації світового господарства, розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів в регіонах України набуває нових пріоритетних напрямів, поштовхом для чого є практичні дії української влади.

Ключові слова. Міжнародні, господарські, логістичні, комплекси, регіони, Україна, розвиток, інтеграція, системи.

Аннотация. В условиях глобализации мирового хозяйства, развитие международных хозяйственных логистических комплексов в регионах Украины приобретает новые приоритетные направления, толчком для чего служат практические действия украинской власти.

Ключевые слова. Международные, хозяйственные, логистические, комплексы, регионы, Украина, развитие, интеграция, системы.

Annotation. With the globalization of the world economy, the development of international business logistics facilities in the regions of Ukraine acquires new priorities, the impetus for what is practical actions of the Ukrainian authorities.

Keywords. International, business, logistics, facilities, regions, Ukraine, development, integration, system.

Постановка проблеми. Сьогодні світовий досвід показує, що інтеграційні процеси протікають в основному у формі розвитку міждержавних транснаціональних макрологістичних систем. Таким чином, формування національної макрологістичної системи і подальше її входження у світову, для України має першочергове значення. Такий шлях інтеграції у світове співтовариство, на наш погляд, є найбільш ефективним. Формування національної мережі міжнародних господарських логістичних комплексів дозволить вивести на новий рівень розвиток інфраструктури і посилити внутрішні міжрегіональні зв'язки, що стане позитивним чинником для подальшого зростання економіки нашої країни.

Аналіз останніх досліджень публікацій. Досліджуючи теоретичні, методичні та методологічні засади функціонування міжнародних транспортно-логістичних систем в контексті регіонального розвитку автор спирався на думку таких авторитетних вітчизняних вчених, як М. Довба, Є. Крикавський, Р. Ларіна, О. Никифорок, Ю. Пахомов, А. Румянцев, А. Філіпенко, О. Шнирков які у своїх працях розглядали різні аспекти з проблематики функціонування і розвитку транспортно-логістичних систем, формування міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури для обслуговування зовнішньоекономічних торговельних зв'язків України, інтеграції міжнародних господарських логістичних комплексів України до загальноєвропейської та світової транспортно-логістичних систем.

* старший викладач Київського економічного інституту менеджменту

Проте цілий ряд аспектів регіонального розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах ринкової трансформації економіки України ще недостатньо розглянутий і вимагає детального вивчення.

Мета та завдання статті. Метою дослідження є наукове обґрунтування доцільності розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у регіональному аспекті в умовах європейської інтеграції. Об'єктом дослідження є концептуально-методологічні засади формування транспортно-логістичної інфраструктури у контексті європейської інтеграції. Предметом дослідження є міжнародні господарські логістичні комплекси та обслуговувані ними регіональні та зовнішньоекономічні вантажопотоки з позицій організації управління розвитком транспортно-логістичних систем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК) є важливим чинником соціально-економічного зростання України. Їх функціонування забезпечує єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктивних сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу країни, розвиток підприємництва і розширення міжнародної співпраці, входження України у світову економіку як рівноправного партнера. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів передбачає подальшу їх інтеграцію, через вітчизняну мережу міжнародних транспортних коридорів, у світову транспортно-логістичну систему.

Більшість дослідників міжнародних інтеграційних процесів одним із визначальних факторів їх розвитку вважають фактор технічного прогресу на транспорті, або скорочення відстаней за рахунок розвитку транспортно-комунікаційних мереж. Функціонально структура транспортно-комунікаційної мережі включатиме такі складові частини: органи управління єдиною транспортною системою; транспортну інфраструктуру; транспортні підприємства, які здійснюють експлуатацію транспорту та організацію перевезень, транспортні банки, транспортні біржі; виробників транспортної продукції; споживачів транспортних послуг [1].

Сьогодні першочерговим геополітичним і соціально-економічним значенням для України, на нашу думку, має стати завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приток працездатного населення й інвестицій, підйом економіки і збільшення валового національного продукту, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни. В умовах глобалізації, інтеграція транспортно-логістичних систем окремих держав у світову, сприяє інтенсивному процесу розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів, що забезпечує прискорене пересування великих вантажопотоків між різними країнами і континентами через мережу міжнародних транспортних коридорів. У 1996 році Концепцією створення в Україні міжнародних транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи запропоновано створити 46 логістичних комплексів і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний [2]. Запропонована модель розміщення міжнародних господарських логістичних комплексів не розглядає функціонування означених організаційних структур у межах єдиної макрологістичної системи і спрямована на обслуговування переважно зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, не враховуючи місцеві перевезення. Доцільність створення в Україні мережі МГЛК, з визначенням зони обслуговування кожного опорного вузла, обумовлена сучасними тенденціями розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Розвиток міждержавної та міжконтинентальної транспортно-комунікаційної системи, виключно сприятливе географічне положення України, наявність розвинутої транспортної інфраструктури дозволяють нашій країні внести в рішення проблеми формування інтегрованої системи глобальних міжнародних транспортних коридорів вельми істотний внесок, виступаючи на ринку транспортно-логістичних послуг як рівноправний партнер. Метою формування і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на території України є забезпечення умов для підвищення надійності та ефективності українських зовнішньоторговельних перевезень, залучення додаткових транзитних товаропотоків на транспортно-логістичні комунікації країни, залучення вітчизняних та іноземних інвестицій, створення умов для прискорення розвитку окремих регіонів країни, інтеграція українського транспортно-логістичного комплексу в європейську й світову транспортно-логістичні системи.

Особливості розвитку логістики та побудова логістичних систем в нашій країні, на наш погляд, багато в чому будуть визначатися інституціональним чинником, який полягає в необхідності державного регулювання цих процесів, включаючи податкове та митне регулювання. Важливість цього чинника для синтезу макрологістичних систем визначається програмними завданнями соціально-економічного розвитку адміністративно-територіальних об'єктів, політичними, екологічними, військовими, національними, соціальними та іншими цілями. Високий рівень монополізму в економіці України, необхідність протекціоністської політики і захисту вітчизняних товаровиробників, торгових, транспортних і експедиторських фірм-посередників, проведення єдиної фінансової, тарифної, податкової, митної політики, завдання ліцензування та сертифікації логістичних фірм вимагають державного регулювання як на федеральному, так і на місцевому, муніципальному рівнях. При цьому, створювані макрологістичні системи, завжди будуть важливим засобом реалізації міжнародних, федеральних і регіональних цільових програм. Резюмуючи вищевикладені передумови, вочевидь можна зауважити, що висока ресурсна та енергетична незалежність нашої країни, потужний науково-технічний потенціал, наявність геополітичних переваг в системі міжнародних господарських зв'язків можуть і повинні бути більш ефективно використані, у тому числі за рахунок формування макрологістичних систем різних типів і моделей.

Таким чином, розвиток транспортно-логістичної системи країни повинен сприяти основному пріоритетному напрямку розвитку України – курсу на євроінтеграцію. Складовою частиною даного питання є співпраця уряду України із міжнародними транспортно-логістичними компаніями, та участь в міжнародних проектах розвитку МГЛК. Інтеграційні передумови створення МГЛК в Україні наведені на рис. 1.

Характеризуючи наведені дані, необхідно зазначити, що курс на європейську інтеграцію, на нашу думку, вимагає відповідної гармонізації транспортної політики з ЄС. Для цього необхідно, по-перше, приймати активну участь у всіх заходах під егідою світових транспортних організацій. Це дасть можливість володіти нагальними аспектами розвитку світової ТЛС на міждержавному рівні. По-друге, розробити технічні регламенти для транспорту, змінивши вимоги його технічних характеристик; створити умови для виробництва бензину Євро-5, дизельного палива європейського стандарту (воно не повинно зимою замерзати). По-третє, гармонізувати законодавство в транспортній галузі й сфері послуг. Це дасть можливість нашим учасникам ЗЕД надавати якісні послуги використовуючи розвинену інфраструктуру. По-четверте, приймати активну участь у світових економічних форумах. Це сприяє залученню інвестицій в економіку країни, що є однією із умов ефективного розвитку МГЛК в Україні.

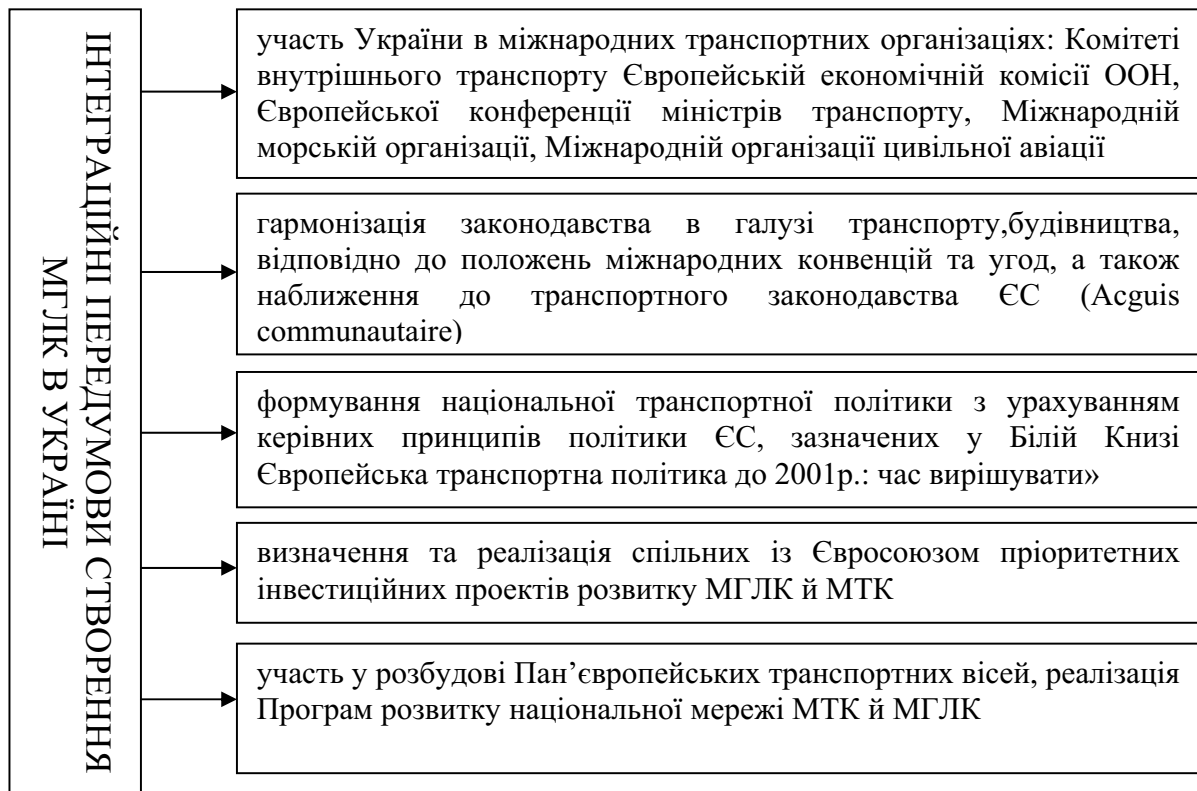


Рис. 1. Інтеграційні передумови створення МГЛК в Україні

Виходячи із зазначеного, вважаємо за доцільне виділити найбільш привабливі проекти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. По-перше, модернізація автомобільних доріг Київ – Чоп, Київ – Луганськ, Київ – Ковель – Ягодин, Львів – Кіровоград – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, доведення до рівня європейського автобану автомобільної дороги Одеса – Київ – Чернігів – Нові Яриловичі¹. Це дасть можливість суттєво скоротити терміни руху автотранспорту, стимулює розвиток придорожньої інфраструктури, і саме головне та актуальне для нас – модернізація автошляхів дозволить збільшити транзитний потенціал України, що, в свою чергу, стимулює розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів. По-друге, будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у морських портах Іллічівськ, Рені, Одеса, Херсон, Миколаїв, Брянськ. По-третє, будівництво нових міжнародних господарських логістичних комплексів на прикордонній території, які можна назвати «вхідні» МГЛК, оскільки, на нашу думку, вони мають бути розташовані біля митних переходів на основ-

¹ варто зауважити, що 10 жовтня 2012 року Уряд прийняв розпорядження № 770-р «Про затвердження проекту капітального ремонту автомобільної дороги М-07 Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000 в межах Київської області». Цей документ розроблено за ініціативою Державного агентства автомобільних доріг України відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 11.05. 2011 року № 560 «Про Порядок затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України». Мета вищезгаданого нормативно-правового акта – правове, технічне та фінансове забезпечення капітального ремонту автомобільної дороги Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000. Прийняття розпорядження «Про затвердження проекту капітального ремонту автомобільної дороги М-07 Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000 в межах Київської області» сприятиме забезпеченню цільового та ефективного використання кредитних коштів, дасть змогу поліпшити транспортні показники дороги, в тому числі на підходах до м. Києва, ефективно використовувати транспортний потенціал України для розвитку економіки держави [3].

них міжнародних транспортних коридорах, які проходять по Україні. Таке розташування МГЛК дасть можливість міжнародним транспортно-логістичним компаніям проводити митне очищення свого товару безпосередньо при в'їзді на митну територію України.

Таким чином, вся макрологістична транспортна мережа в залежності від економіко-географічних, соціальних та інших факторів формуватиметься на базі декількох великих вантажних центрів торговельно-розподільчого, транспортного і транзитного типу, і в перспективі Україна стане невід'ємним елементом міжнародної транспортної системи. Це дозволить таким великим міжнародним логістичним операторам як DHL, Raben, FM Logistics повноцінно вийти на український ринок розвитку МГЛК. Проте, варто зазначити, що увага нашої держави до створення національно-логістичної системи значно менша, ніж у світі. На сьогодні можна констатувати лише окремі спроби створення невеликих в національних та міжнародних масштабах МГЛК, і то, за рахунок приватних іноземних інвестицій.

Ще одним фактором розвитку транспортно-логістичної інфраструктури найближчого періоду, на наш погляд, має стати забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів. З цього приводу, фахівцями Національної академії наук України проводився комплексний аналіз транспортних вузлів та оцінка пріоритетності розвитку МГЛК шляхом бального аналізу [4].

Очевидним лідером виявився Київський регіон, на базі якого необхідно створити 5 міжнародних господарських логістичних комплексів, оскільки, у Києві сходяться пан'європейський коридор №9 з відгалуженням на Мінськ та МТК №3, проходження яких через Київський регіон стимулює нарощування обсягів транспортних перевезень². Розвиток Київського транспортного вузла, в поєднанні з використанням соціально-економічного потенціалу міста і України загалом, зумовить значне розширення ділових, комерційних та туристичних перевезень, підвищення частки пасажирських і вантажних транзитних потоків³.

Стратегічними напрямками розвитку транспортно-логістичної інфраструктури столиці, на нашу думку, має стати, по-перше, перехід від транзитних вантажних залізничних магістралей, в межах міської забудови, до вивантаження товару на МГЛК розташованих за межами міської зони. По-друге, перехід від суміщення транзитних і міських автотransпортних потоків на вулично-шляховій мережі Києва до створення системи обхідних магістралей за напрямками міжнародних транспортних коридорів. По-третє, перехід від вибіркової реконструкції окремих, найбільш перевантажених елементів вулично-шляхової мережі до комплексної реконструкції та будівництва автомагістралей і транспортних вузлів різних рівнів.

На території київського регіону МГЛК, переважно, будуються великими міжнародними логістичними компаніями такими, як «Оптима

Фарм», «Биокон», «Фалби», «Raben», «ІСТ», «Комора-С», «Фордон», та використовуються виключно для власних потреб. Їх поточні потреби не дозволять зменшити кількість площ, притому вони все частіше відмовляються від орендованих та будують власні МГЛК. За останні декілька років МГЛК мають великі імпортери рибної продукції («Санта Бремор», «Аляска»)⁴.

² тут варто зауважити, що Київ є одним із головних економічних регіонів України, при цьому, маючи сьогодні відставання ВВП у 110 разів від лідера рейтингу розвитку – Токіо. Київ до 2025р., за прогнозами McKinsey Global Institute, зменшить його до 30 разів [5].

³ шведський економіст Г.Мюрдаль вважав, що «безперервний ріст в одному регіоні відбувається за рахунок інших регіонів», і лише за умови успішного державного і регіонального управління можливим є зближення рівнів розвитку регіонів держави» [6, с. 17].

⁴ варто додати, що сьогодні девелопери спрямували свою діяльність на будівництво МГЛК для торговельних мереж

До другої групи регіонів з високими бальними оцінками було віднесено Одеську, Дніпропетровську, АР Крим і Донецьку області⁵. Досить вигідніше розташування на головних магістралях має Одеса. Місто розташоване на перетині важливих міжнародних шляхів з Європи до Азії, Центральної та Північної Європи на Близький Схід. Через Одесу проходить міжнародний транспортний коридор № 7 і 9, що пов'язує Фінляндію, Росію, Білорусь, Україну, Грецію. По Дунаю Одеський регіон пов'язаний з країнами Північної і Центральної Європи. Одеський морський торговий порт є найбільшим в Україні і транспортними лініями пов'язаний з більш ніж 600 портами ста країн світу [8]. Транспортна інфраструктура міста представлена також залізничним, автомобільним і авіаційним видами транспорту. В першу чергу, приваблива Одеса своїм вигідним географічним положенням. Краще місця для створення МГЛК і варто знайти, це розуміють всі учасники транспортно-логістичних ланцюжків.

Крім того, потрібно зауважити, що по мірі росту й розвитку ринку товарів народного споживання, відбувається консолідація транспортно-логістичних компаній – великі і сильні компанії витісняють слабкі і дрібні, масштаби виробництва і торгівлі збільшуються, зростає потреба у великих і якісних складських площах, професійних транспортно-логістичних послугах. Як показали наші дослідження, в одеському регіоні передбачається створення МГЛК різної функціональності, які будуть виконувати функції «прикордонної» консолідації вантажних і пасажирських потоків – на базі морського торговельного порту Одеса і морського порту Рені, який є також прикордонним центром в межах МТК 7 [9].

Потенціал Одеси, на нашу думку, як промислового і торгового центру, стримується саме відсутністю розвиненої транспортно-логістичної інфраструктури. Досить сказати, що за різними оцінками, тільки для якісного розвитку бізнесу, пов'язаного з імпортом сантехніки, регіону необхідні складські площі, об'ємом до 120000 м² [10]. При цьому, варто зауважити, що імпорт сантехніки в регіоні практично не відповідає сучасним потребам, у зв'язку з чим, найпоширенішою формою роботи дистриб'юторів є торгівля «під замовлення»⁶. Це один із прикладів, який характеризує стримування зростання галузі із за відсутності сучасної інфраструктури зберігання товарів. Аналогічна ситуація, на думку експертів, склалася на ринку експорту сипучо-наливних вантажів, імпортованих будівельних матеріалів, побутових обігрівачів.

Другими за обсягом попиту на якісні складські приміщення є оператори мережевого маркетингу. Це в першу чергу, компанія Amway і парфумерна мережева компанія Oriflame. Потреби тільки однієї Amway в Україні оцінюються на рівні 130-140 тис. м². Досить сказати, що стратегію експансії на Схід цього гіганта мережевого бізнесу стримує, не в останню чергу, відсутністю якісної інфраструктури зберігання товарів у країнах СНД. Найближчий «форпост» компанії – логістичні центри в Польщі та Угорщині не можуть забезпечити оперативне реагування на потреби зростаючої клієнтури в країнах СНД. Іноземні компанії, як правило, прагнуть працювати з одним логістичним оператором і висувають жорсткі вимоги до зберігання продукції [11].

В цілому ж, за різними оцінками, обсяг попиту на сучасні логістичні площі у мережевих операторів ринку становлять від 230 до 250 тис. м² [12]. Досить сказати, що при зовнішньому благополуччі такого ємного сегмента, як сегмент товарів групи FMCG, скла-

⁵ відповідно до теорії міської агломерації Х.Річардсона, основним фактором зростання є концентрація виробничої діяльності в містах, які є великими промисловими центрами. На думку вченого, регіональна агломераційна економіка відіграє ключову роль, стимулюючи технічний прогрес і зростання продуктивності праці, надаючи сильний вплив на процеси розміщення підприємств. Регіональне зростання ґрунтується на внутрішніх немобільних (природних) ресурсах та залученні мобільних ресурсів з інших регіонів [7].

⁶ у 2011р. український ринок сантехніки, за даними експертів, виріс на 10%, до 3,5 млрд. грн

дів тривалого зберігання в Одесі у них немає. Практично вся галузь користується не профільними складами, що змушує провідних операторів керувати процесом постачання «в ручному режимі». Особливістю попиту на місцевому ринку є той факт, що при крайньому дефіциті якісних складських площ, мало хто готовий вкладати гроші в довгострокові проекти з їх будівництва. Оператори налаштовані на інвестиції у вже створені об'єкти, що в цілому тільки погіршує ситуацію розвитку МГЛК в регіоні⁷.

Також варто відзначити, що сьогодні існує гостра потреба в складських приміщеннях для не розмитнених товарів, що безпосередньо залежить від зростання міжнародної торгівлі. У 1998 році вийшов указ Президента України про створення вільної економічної зони (ВЕЗ) у Ренійському морському торговому порту, що стало першим етапом формування міжнародної економічної зони «Рені-Гарац-Джурджулешти» [14].

Район Ренійського морського торгового порту представляє для України особливий інтерес за своїм геополітичним розташуванням – як південний прикордонний транспортний вузол країни, він вирізняється перспективністю транспортних зв'язків. Сьогодні він має прямий зв'язок із 14-ма європейськими країнами, список яких може розширитись за межі Європи завдяки виходу до Чорного моря, а також інших водних акваторій. Ці обставини дають можливість проводити модернізацію інфраструктури порту.

Важливим транспортно-логістичним центром на західному кордоні України також може стати Закарпатський транспортний вузол⁸. Закарпатська область України, Сату-Марський повіт Румунії, область Саболт-Сатмар-Берег Угорщини являються межуючими прикордонними регіонами, які відіграють вагомую роль у поглибленні інтеграційних процесів трьох держав. Геостратегічні вигоди цих прикордонних областей необхідно максимально задіяти для інтенсифікації України, Румунії та Угорщини в процесах загальноєвропейської інтеграції, реалізації європейського вектору української, румунської та угорської зовнішньої політики, мінімізації можливих негативних наслідків нашого партнерства, розширення Європейського Союзу на Схід та реалізації спільних зусиль із зменшенням загрози виникнення нових розподільчих ліній у Європі на зовнішніх східних кордонах ЄС.

Висновки.

1. Основою для подальшої інтеграції міжнародних господарських логістичних комплексів України до світових транспортно-логістичних мереж є розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Особливо важливим є взаємовигідне співробітництво і дотримання інтересів усіх учасників процесу переміщення вантажів. Також варто відмітити, що розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів стимулює соціально-економічну консолідацію будь-якого регіону нашої країни. Глобалізація світової економіки та інтенсивне формування міжнародних транспортних коридорів визначають тенденції розвитку транспортно-логістичного обслуговування в Україні, що проявляється в централізації та кооперації транспортно-експедиційних компаній, посиленні їх взаємодії з різними видами транспорту, диверсифікації діяльності транспортно-логістичних компаній.

2. Наша країна має вигідне геополітичне положення і є своєрідною Проміжною ланкою між європейським та азійським регіонами. Це створює сприятливі умови для залу-

⁷ 95% і 5% відповідно складає сьогодні кількість українських та іноземних девелоперів нових складських об'єктів [13].

⁸ уже сьогодні, на наш погляд, на базі Закарпатського транспортного вузла можна реалізувати привабливий інвестиційний проект по створенню першого на західному кордоні України міжнародного господарського логістичного комплексу в м. Чоп, у межах МТК №5 Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів. Як відомо, у Чопі, Львові збігаються коридори №3 та №5.

чення транзитних вантажопотоків і взаємовигідного прикордонного співробітництва з сусідніми державами під час транспортно-експедиційного обслуговування.

3. Уряду нашої країни необхідно завершити формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приток працездатного населення і інвестицій, підйом економіки і збільшення ВВП, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни. Для цього, на наш погляд, необхідно розробити дієву стратегію розвитку МГЛК в Україні. В ній необхідно чітко визначити регіони створення МГЛК, визначити їх функціональність і залучити до будівництва вітчизняні підприємства. Необхідно, щоб працював синергетичний ефект: матеріали і обладнання повинні вироблятися на підприємствах нашої країни. Для забезпеченості всіх виробничих процесів потрібно заложити кошти в Державному бюджеті, це стане гарантією виробничим підприємствам і сприяє розвитку МГЛК. Потрібно також стимулювати розвиток високотехнологічних виробництв, основаних на вітчизняних науково-технічних розробках, які спроможні забезпечити конкурентні переваги українським компаніям-виробникам будівельних матеріалів, технічного оснащення МГЛК. Для цього, на нашу думку, має ефективно працювати Державна програма пільг, згідно якої у 2011 р. на розвиток економіки країни було виділено 54 млрд. грн.. Частина цих коштів, на наш погляд, було б доцільно спрямувати на розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів у регіонах України.

Список використаних джерел

4. Никифорок О.І. Широка інтеграція в транспортному секторі: теорія і практика [Текст] / О.І. Никифорок // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2009. - №3. – С.258-265.
5. Концепція створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи. – Київ. – 1996р.
6. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2012р. № 770-р. «Про затвердження проекту капітального ремонту автомобільної дороги М-07 Київ – Ковель – Ягодин на ділянці км 30+600 – км 64+000 в межах Київської області».
7. Національна академія наук України. Офіційний веб-сайт. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.nas.gov.ua>
8. Офіційний веб-сайт інформаційного агенства УНІАН [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://unian.net>
9. Myrdal G. Economic theory and under-developed regions / G.Myrdal. N.Y.: Harper & Row, 1957. p.34.
10. Richardson H.W. The state of regional economics: a survey article / H.W. Richardson // International Regional Science Review, vol. 3. - 1978. -pp.1-48.
11. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/article/show/article_id/42/highlight
12. Шафиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта / Б.И. Шафиркин. – М.: Высшая школа, 2007. – 224с.
13. Електронний портал по логістиці, транспорту й митниці [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.logistics.ru>
14. Електронний журнал «Логистика и управление» [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.logistpro.ru
15. Електронний ресурс // Режим доступу: <http://commercialproperty.ua/references/warehouse.php>

16. Colliers International is an international consulting company, which provides services in the sphere of real estate. [Electronic resource] // access Mode: <http://www.colliers.com>
17. Офіційний веб-сайт Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://kmu.gov.ua>