

16. Сміт А. Дослідження про природу й причину багатства народів / А. Сміт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ir.nmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/70320/e6586e522e5a3fb3904b8f70ac939826.pdf?sequence=1>.
17. Степанов Л.В. Моделирование конкуренции в условиях рынка / Л.В. Степанов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : \ www/URL: <http://www.rae.ru/monographs/65>.
18. Сторчевой М.А. Основы экономики : [учебник] / М.А. Сторчевой ; под ред. П.А. Ватника. – СПб. : Экономическая школа, 1999. – 432 с.
19. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку : [монографія] : у 2-х т. / Д.Г. Лук'яненко, А.М. Поручник, Л.Л. Антонюк [та ін.] ; за заг. ред. Д.Г. Лук'яненко, А.М. Поручника. – К. : КНЕУ, 2006. – Т. 2. – 592 с.
20. Фатхудинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р.А. Фатхудинов. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 640 с.
21. Хайек Ф.А. Познание, конкуренция и свобода / Ф.А. Хайек. – СПб. : Пневма, 1999. – 212 с.
22. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне. – Москва : Катакса, 1997. – 704 с.
23. Чухно А.А. Основы экономической теории: [підручник] / А.А. Чухно, П.С. Єщенко ; за ред. А.А. Чухна. – Київ : Вища шк., 2001. – 606 с.
24. Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия / Й. Шумпетер. – М. : Экономика, 1995. – С. 151.
25. Шумпетер Й.А. Теория экономического развития: Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры / Й.А. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 456 с.
26. Юданов А.Ю. Конкуренция: теория и практика : [учеб.-практ. пособ.] / А.Ю. Юданов. – М. : АКАЛИС, 1996. – 272 с.

УДК 656.07:334.716

Дикань В.Л.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту*

Глазкова А.С.

*аспірант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту*

ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОЇ СТРУКТУРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ І ПРОМИСЛОВОСТІ

IMPROVEMENT ORGANIZATION MANAGEMENT STRUCTURE INTEROPERABILITY OF RAIL TRANSPORT AND INDUSTRY

У статті розглянуто основні аспекти створення організаційно-ієрархічної структури, а саме транспортно-індустріального парку, за допомогою якого буде задано напрями розвитку взаємозв'язків між провідними галузями економіки України, такими як промислова та транспортна. Основну увагу приділено об'єднанням підприємств, які називають індустріальним парком, технологічно-індустріальними парком, технопарком. На основі аналізу робіт учених виявлено сильні та слабкі сторони структурних угруповань, запропоновано економічні орієнтири для розвитку промисловості та транспорту.

Ключові слова: транспортний комплекс, промисловий комплекс, взаємодія, розвиток, транспортно-індустріальний парк.

В статье рассмотрены основные аспекты создания организационно-иерархической структуры, а именно транспортно-индустриального парка, с помощью которого заданы направления развития взаимосвязей между ведущими отраслями экономики Украины, такими как промышленная и транспортная. Основное внимание уделено объединениям предприятий, которые называют индустриальным парком, технологическим и индустриальным парком, технопарком. На основе анализа работ ученых выявлены сильные и слабые стороны структурных группировок, предложены экономические ориентиры для развития промышленности и транспорта.

Ключевые слова: транспортный комплекс, промышленный комплекс, взаимодействие, развитие, транспортно-индустриальный парк.

This article discusses the main aspects of creating the organizational and hierarchical structure, namely, transport-industrial Park, which set directions for the development of the relationships between the major sectors of the economy such as industry and transport. The focus is on the associations of enterprises, which are called industrial Park, technological and industrial Park, industrial Park. Based on the analysis of works of scientists identified the strengths and weaknesses of structural groups proposed economic guidelines for the development of industry and transport.

Keywords: transport complex, industrial complex, interaction, development, transportation and industrial Park.

Постановка проблеми. Нині таке утворення адаптивного елементу інфраструктури економіки до різких змін зовнішнього середовища, як транспортно-індустріальний парк, є провідним напрямом удосконалення методології організації господарства та основним шляхом вирішення нагальних економічних проблем.

В умовах інформаційної глобалізації повним ходом йде технічна глобалізація. Високі технології стають загальнодоступні, і міра їх можливого використання визначається лише економічними ресурсами й інтелектуальним потенціалом країни. Перехід суспільства в якісно новий стан, що характеризується здатністю найефективнішого використання накопичених знань, можливостей, ресурсів, стає визначальною запорукою виходу на належний рівень технологічного і соціально-економічного розвитку серед країн світового простору.

Проблема створення необхідних умов для виходу на новий рівень, а саме поширення інноваційної, інформаційної, інвестиційної діяльності, розширення та вдосконалення співпраці елементів інфраструктури, досить актуальна для економіки України. Виконання цього завдання та створення належних умов потребують певних якісних технологічних, організаційних перетворень у виробництві, від цього залежать ступінь та рівень розбудови національного господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням створення, становлення, функціонування та розвитку взаємодії підприємств залізничного транспорту та промисловості в умовах створення нових організаційно-ієрархічних структур займалися багато зарубіжних і вітчизняних учених, а саме: В.Л. Дикань, В.В. Дикань, М.В. Корінь, І.В. Токмакова, О. Алімов, В.Н. Амитан, А.І. Амоша, А. І. Булеєв, М.І. Фащевський, Є.В. Хлобистов, Н.Г. Чумаченко, О.В. Левченко. Серед закордонних учених треба відмітити праці М. Портера, Д. Хаага та ін. [1–18].

У наукових працях даних учених описано питання щодо створення логістичних центрів, які, своєю чергою, є складниками промислово-логістичних інтелектуальних об'єднань, що діятимуть, використовуючи можливості транспортної системи України. Також іде мова про забезпечення транспортного процесу залізниць України з формалізацією процесів функціонування на базі методів системного аналізу. Пропонується використання логістичної технології «сухий порт» для покращення та посилення взаємодії транспортного та виробничого складників інфраструктури економіки України. Торкнулися питання взаємодії виробничих та транспортних підприємств у рамках транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ), технопарків, індустріальних парків тощо.

Постановка завдання. Метою статті є запропонування організаційно-ієрархічної структури співпраці залізничного транспорту та промисловості – транспортно-індустріального парку, що дасть змогу підвищити ефективність функціонування та вдосконалити

інфраструктуру економіки України; визначення моделі для розрахунку взаємозалежності, взаємопроникнення промислової та транспортної галузей України.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах розгортання кризових процесів у країні, зростання політичної напруженості, постійної загрози подальшого падіння обсягів вантажних перевезень підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту можливе за рахунок використання сучасних підходів до управління, зокрема логістичного управління, управління потенціалом транспортно-промислового комплексу тощо. Це все зумовлює необхідність використання системного підходу до використання ресурсів та активізації можливостей, унаслідок чого актуального значення набуває ефективне управління елементами логістичної інфраструктури.

Процеси, що відбуваються в економіці країни, зумовлюють необхідність підвищення ефективності функціонування транспортно-промислового комплексу, тому у забезпеченні більш якісних зв'язків між промисловістю та залізничним транспортом велика роль належить транспортному складнику. Аналізуючи наукові праці та публікації вітчизняних та зарубіжних учених у сфері ефективного функціонування промисловості та залізничного транспорту, звертаючи увагу на запропоновані раніше нові структури, можна зробити висновок, що питання залишається актуальним [2–5].

Основною причиною, яка перешкоджає розширенню взаємодії промислових і транспортних підприємств, є небезпека втрати вантажовласником контролю над перевезенням сировини і готової продукції. Разом із тим слід зазначити, що ця причина суб'єктивного характеру й її вплив зменшуватиметься із накопиченням досвіду спільної роботи та зміцненням взаємної довіри. Підтвердженням цьому є те, що процес передачі транспортним підприємствам логістичних функцій із боку виробничих фірм швидко набуває розвитку, тому пропонуємо створити транспортно-індустріальний парк.

Для обґрунтування необхідності створення саме транспортно-індустріального парку ми спробували врахувати всі недоліки та вдосконалити визначення та суть запропонованого транспортно-індустріального парку (ТІП).

Технопарки – наймасштабніші інноваційно-технологічні центри, в яких забезпечуються умови, максимально сприятливі для науково-технічних інноваційних проектів, виконуваних спільними зусиллями наукових центрів і промисловості. Технопарки створюються великими науковими центрами на спеціально відведених для них упоряджених територіях, які насичені першокласною інженерною, науково-виробничою, інформаційною і соціальною інфраструктурою [1; 4; 6].

Міжнародна асоціація технологічних (індустріальних) парків дає своє визначення об'єкта інноваційної інфраструктури: «Технологічний парк – це організація, керована фахівцями, головною метою яких є збіль-

шення добробуту місцевого співтовариства за допомогою просування інноваційної культури, а також змагальності інноваційного бізнесу і наукових організацій. Для досягнення цих цілей технопарк стимулює й управляє потоками знань і технологій між університетами, науково-дослідними інститутами, компаніями, підприємствами і ринками. Технопарк, окрім високоякісних площ, забезпечує інші послуги». Технопарки особливо відзначають еквівалентність таких понять, як «технологічний парк», «технопол», «технологічний ареал», «дослідницький парк» і «науковий парк». У Великобританії зазвичай використовують термін «науковий парк», у США – «дослідний парк», у Росії – «технопарк».

Організації, покликані стимулювати створення технологічних парків на своїй території, визначають їх більш конкретно. Так, інноваційна рада Квінсленда пропонує таке формулювання: «Технологічний парк – це юридична особа, створена для більш адекватного використання наукових і технологічних ресурсів для поліпшення економічної бази регіону. Місією технопарку є стимулювання розвитку, деіндустріалізації, а також спрощення реалізації комерційних, некомерційних і промислових інновацій. Діяльність технопарку збагачує наукову і/або технічну культуру, створює робочі місця і додану вартість» [6; 7; 9].

В Україні такі об'єднання підприємств називають індустріальним парком, технологічно-індустріальними парком, технопарком (визначення та розуміння цих понять вітчизняними вченими наведено нижче).

Технологічно-індустріальний парк – це юридична особа або група юридичних осіб, що діють відповідно до договору про спільну діяльність без створення юридичної особи та без об'єднання вкладів для створення організаційних засад виконання проектів технопарків із виробничого впровадження наукоємних розробок, високих технологій та забезпечення промислового випуску конкурентоспроможної на світовому ринку продукції.

Головною ідеєю створення парків є комплексна організація наукоємного виробництва і максимальне сприяння виникненню і запровадженню нових технологій.

Згідно із Законом України «Про індустріальні парки», індустріальний (промисловий) парк – це визначена ініціатором створення індустріального парку відповідно до містобудівної документації, облаштована відповідною інфраструктурою територія, у межах якої учасники індустріального парку можуть здійснювати господарську діяльність у сфері промислового виробництва, а також науково-дослідну діяльність, діяльність у сфері інформації і телекомунікацій на умовах, визначених цим Законом та договором про здійснення господарської діяльності в межах індустріального парку [17; 18].

Для доведення факту ефективності створення транспортно-індустріального парку (ТПП) необхідно вивчити всі сильні та слабкі сторони наявних угруповань, об'єднань, парків, законодавчу базу їх створення та функціонування тощо.

На нашу думку, необхідно розробити та науково обґрунтувати концепцію створення відповідної структури як керуючої компанії в умовах об'єднання промислового та транспортного комплексів, який передба-

чає формування теоретичних положень та підходів до вирішення проблеми. Метою ТПП є сприяння активізації інноваційних процесів на промислових підприємствах, в основі якого лежить використання їх виробничого потенціалу, шляхом освоєння передового досвіду та налагодження власного виробництва сучасної високотехнологічної продукції, наукоємних технологій та інших організаційно-технічних рішень для задоволення потреб транспортної галузі в нових техніко-технологічних, організаційних та іншого роду рішеннях, залучення нових інвестицій, підвищення якості продукції та розвитку IT-технологій, економічного розвитку, створення додаткових робочих місць. Для молодого бізнесу найкращий варіант – не самостійно будувати виробничу інфраструктуру, а інвестувати в транспортно-індустріальний парк. Це дасть змогу отримати повний ефект, наприклад: збільшити інноваційність промислового виробництва за рахунок створення ефективної системи інтелектуального забезпечення промислового виробництва; задіяти потужності промислового сектору та транспортної системи; повернути поки що остаточно не втрачений інтелектуальний потенціал конструкторів, технологів; збільшити розвиток логістичних технологій; розширити експортні можливості та збільшити частку ринку вітчизняних товарів за кордоном; сформувати ефективну систему фінансового забезпечення промислового комплексу та розвитку вітчизняну банківську систему тощо.

Під час формування ТПП ми підтримуємо точку зору тих авторів, які визначають технопарки, технологічні парки та кластери як сукупність географічно сконцентрованих підприємств, що належать до різних сфер виробничо-господарської діяльності, однак знаходяться в тісному взаємозв'язку та доповнюють один одного. Умови впровадження та економічні чинники, які підсилюють потребу створення транспортно-індустріального парку, наведено в табл. 1.

Отже, під час моделювання траєкторії розвитку інтеграційного розвитку залізничного транспорту як учасника транспортно-індустріального парку слід дотримуватися принципів:

- 1) цілісності господарської системи з провідною функцією, що визначає спеціалізацію;
- 2) формування фінансових ресурсів для розвитку об'єктів інфраструктури;
- 3) цільової спрямованості, розробки та реалізації механізму залучення коштів іноземних інвесторів;
- 4) диференціації, концентрації та спеціалізації виробництва з урахуванням збалансованості розвитку;
- 5) транспортної завантаженості в мегаполісах за рахунок створення ТПП;
- 6) виведення транспортного та промислового складників на високий технологічний рівень.

З огляду на зазначене, вважаємо, що транспортно-індустріальний парк формує структуру і визначає специфічність функцій господарства; забезпечує поєднання й інтеграцію галузей матеріального виробництва, які виробляють засоби виробництва і предмети споживання; виступає у вигляді суб'єкта програмного управління. Транспортно-індустріальний парк як складова частина об'єктів планування є сукупністю підприємств, що функціонують і входять до складу окремих галузевих підсистем. Ефективність функціонування парку визначається їх оптимальною взаємодією.

Таблиця 1

Економічні чинники та умови впровадження розвитку транспортно-індустріального парку

Мотиви	Закономірності загальноекономічного прискорення	Наслідки моделювання	Критерії
Економічний інтерес, який проявляється в перевагах комплексоутворення порівняно з уособленим розміщенням і функціонуванням об'єктів промисловості та транспорту	Комплексоутворення як об'єктивний процес формування господарств (підприємств), що створюються та діють у результаті дії відповідних економічних законів і закономірностей з урахуванням специфіки галузей	Формування спеціалізованого транспортно-індустріального парку як інтегрованого підприємства	Наявність ПТК із соціально спрямованими галузями (інтегровані економічні системи; галузі національної спеціалізації)
Наявність конкурентних переваг, відповідних необхідних ресурсів, зокрема природних, матеріальних, соціальних тощо	Розвиток внутрішніх та зовнішніх економічних зв'язків, кооперування і комбінування, що забезпечує стабільність (стійкість) функціонування економічних систем та їх господарську цілісність і взаємозв'язок	Формування стійкого взаємозв'язку між відповідними галузями (у даному разі транспорту та промисловості), а саме в економічному, соціальному, конкурентостійкому середовищі	Наявність економічного потенціалу – бази розвитку ПТК: техніко-технологічного, природно-ресурсного, соціально-економічного, інтелектуального, інноваційного
Зменшення витрат в одній системі (підсистемі) порівняно з іншими на стадії виробництва, транспортування, логістичних послуг, наукового складника та збуту продукції (послуг), у т. ч. поелементна економія витрат, зменшення їх за рахунок уведення в дію ТПП	Пропорційний розвиток і раціональна структура ведення бізнесу, ведення господарства, стабільний зв'язок між ланками господарського комплексу, який забезпечує ефективне використання природних, матеріальних і трудових ресурсів району	Збільшення прибутковості, поліпшення ефективності та отримання синергетичного ефекту від діяльності ТПП	Інтеграція у виробничій, соціальній та ін. сферах, взаємодоповнення галузевих і міжгалузевих комплексів, інтенсивні внутрішні та зовнішні зв'язки
Можливості розвитку економічних, соціальних та технологічних зв'язків, що призведе до результативного комплексування і раціональної організації виробництва та ефективного його функціонування	Ефективна спеціалізація виробничих процесів на основі поділу праці, забезпечення виробництва конкурентоспроможною на національному і глобальному ринках продукції/послуг, ефективне функціонування господарського комплексу	Отримання можливості прискорення просування нових технологій; зміна наявних технологій реалізації бізнес-процесів до рівня раціональних технологій	Наявність внутрішніх формуючих центрів інтеграції (виробничих, транспортних центрів, агломерацій, кластерів; геоположення; соціальної ринкової інфраструктури)
Виробництво конкурентоспроможної продукції/послуг (спеціалізація економіки), яка забезпечує її переваги за межами регіону і формує, таким чином, ринок збуту в глобальній економічній системі	Ефективне зосередження виробництв на обмеженій території, що дає змогу отримувати агломераційний ефект (ренту розміщення) і забезпечити раціональне використання переваг територіальної концентрації	Зосередження взаємообумовлених видів економічної діяльності, формування структури господарства і взаємозв'язків між його елементами; забезпечення простоти входження у світовий бізнес-простір для організації зовнішнього співробітництва; здійснення торгових операцій і обміну об'єктами інтелектуальної власності	Територіальна єдність регіонів/районів та спільність історичних, культурних традицій, соціальної поведінки, етнічних особливостей
Забезпечення об'єктами інфраструктури та зменшення витрат на процеси перевезення, транспортування, складування продукції, у т.ч. поелементна економія витрат по цих статтях	Пропорційний розвиток інфраструктури та її раціональна структура, стабільний зв'язок між ланками транспортного комплексу, який забезпечує ефективне використання матеріальних і трудових ресурсів району	Формування спеціалізованих промислово-транспортних територіальних комплексів, взаємозв'язаних підприємств	Інтеграція у виробничій, транспортній, соціальній та ін. сферах, взаємодоповнення галузевих і міжгалузевих комплексів, інтенсивні внутрішньо-регіональні зв'язки
Забезпечення втілення інвестиційних та інноваційних аспектів	Управління інноваційно-інвестиційним розвитком розглядається як діяльність, спрямована на забезпечення інновацій різних типів із найбільш ефективним укладенням фінансових коштів (інвестицій) в інновації й отриманням очікуваних результатів. Розв'язання проблем, пов'язаних із розвитком інноваційно-інвестиційної діяльності, базується на дослідженні передумов забезпечення її ефективності	Підвищення ефективності діяльності підприємств промисловості у довгостроковій перспективі, забезпечення стійких темпів розвитку і підвищення їх конкурентоспроможності	Вирішення питань формування системи управління інноваційно-інвестиційною діяльністю промислових та транспортних підприємств в умовах трансформаційного періоду розвитку економіки

Джерело: обритувано, систематизовано та узагальнено автором

Оскільки зазначена процедура є доволі складним завданням, то під час його здійснення виникнуть певні протиріччя, зокрема у меті, засобах та цілях економічної та соціальної політики. Пропонуємо інкорпорувати відповідні дії на основі визначених з урахуванням специфіки й особливостей функціонування парку (рис. 1).

Відповідно до цього, організаційна структура керуючої компанії ТІП повинна гарантувати ефективне функціонування двох взаємодоповнюючих та взаємодіючих сфер – сфери наукових досліджень та сфери виробництва.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, у роботі обґрунтовано перспективність нових організаційних форм співпраці вітчизняних підприємств промисловості і транспорту, у нашому випадку –

підприємств залізничного транспорту, що на відміну від наявних ґрунтується на вивченні еволюції промислової інфраструктури і залізничного транспорту, зокрема під впливом НТП. Це дало змогу зробити висновок про необхідність розбудови транспортно-індустріальних парків.

При цьому узгодження управлінських дій для реалізації мети новоствореної інтегрованої структури слід погоджувати з іншими управлінськими органами. Проте попри непослідовність і несистемність проваджених у державі регулюючих дій розроблення державно-політичного механізму проектування парків стає явищем глибинного порядку, спрямованого на забезпечення незворотності вибору промислових і регіональних економічних пріоритетів.

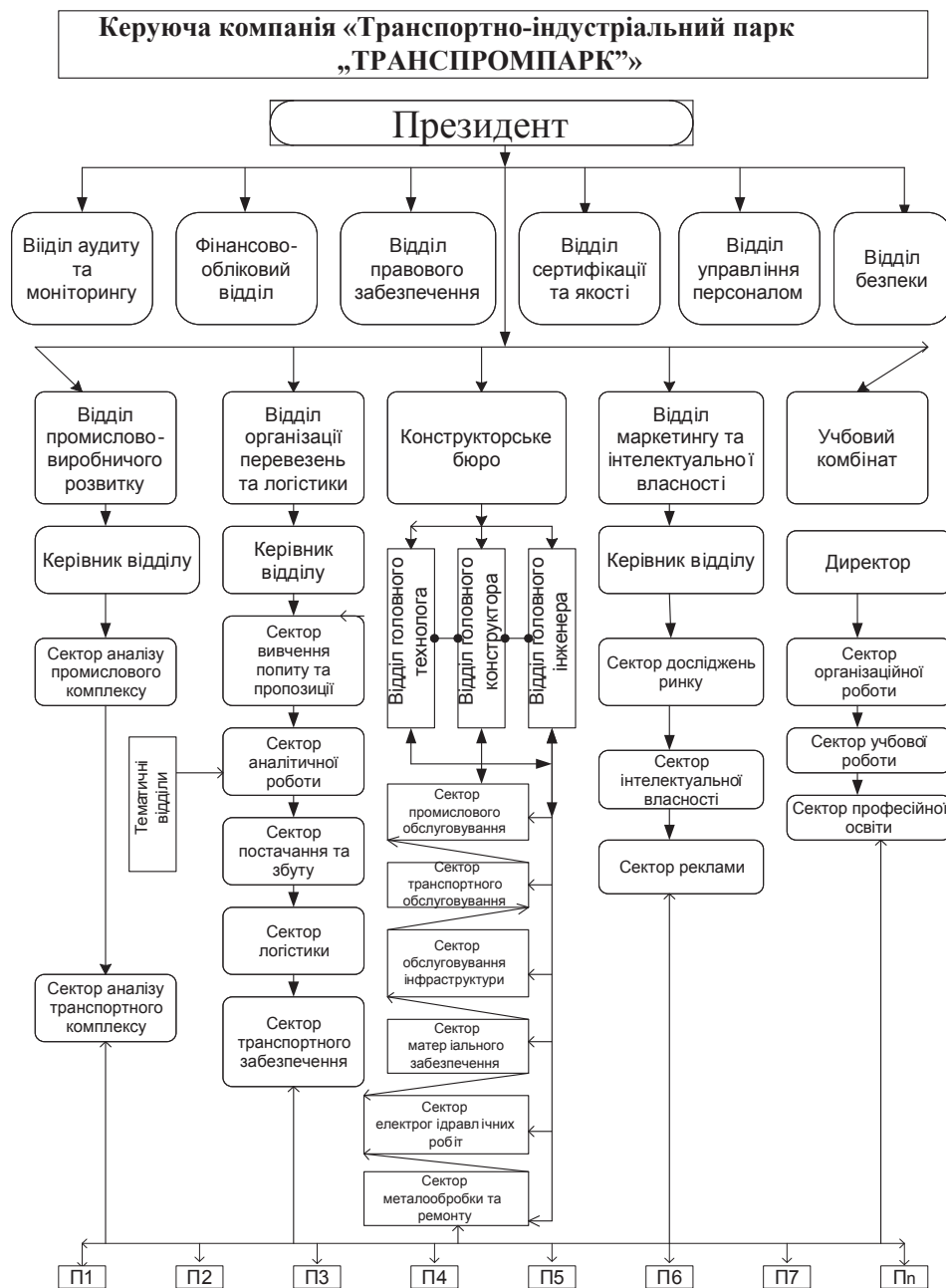


Рис. 1. Організаційно-управлінська структура керуючої компанії транспортно-індустріального парку «Транспромпарк»

Список використаних джерел:

1. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку / О. Алимов, В. Ємченко // Економічний Часопис – XXI. – 2003. – № 6. – С. 41–46.
2. Амитан В.Н. Регион в ресурсной структуре государства / В.Н. Амитан // Регіональні перспективи. – 2001. – № 5–6. – С. 15–17.
3. Амоша А.И. Каноны рынка и законы экономики / А.И. Амоша, Н.Д. Прокопенко, Е.Т. Иванов. – Донецк : ИЭП НАН Украины, 2001. – 546 с.
4. Булеев И.П. Промышленные корпорации: особенности развития и принятия решений / И.П. Булеев. – Донецк : ИЭП НАН Украины, 2003. – 116 с.
5. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи : [монографія] / В.В. Дикань. – К. : УкрДАЗТ, 2013. – 390 с.
6. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 11–18.
7. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11–16.
9. Дикань В.Л., Корінь М.В. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. – 2015. – Вип. 154. – С. 98–103.
10. Портер М.Э. Конкуренция / М.Э. Портер ; пер. с англ. – М. : Вильямс, 2005. – 608 с.
11. Хааг А.В.; Bell, S.J.; Tracey, P. (2010). «How Can Clusters Sustain Performance? The Role of Network Strength, Network Openness, and Environmental Uncertainty». Research Policy. 39 (March): 239–253. doi:10.1016/j.respol.2009.12.007.
12. Фашевський М.І. Теорія і практика економічного районування України та шляхи його удосконалення / М.І. Фашевський. – К. : РВПС України НАН України, 2007. – 52 с.
13. Хлобистов Є.В. Україна : соціально-економічні передумови формування політики техногенної безпеки у трансформаційному суспільстві / Є.В. Хлобистов // Економіка України : проблеми, перспективи ринкових відносин. – 2000. – № 6. – С. 13–20.
14. Чумаченко Н.Г. Проблемы и пути решения развития регионов / Н.Г. Чумаченко, А.И. Амоша // Економіка промисловості. – 2002. – № 4. – С. 201–206.
15. Левченко О.В. Фактори впливу на управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту / О.В. Левченко, В.В. Щелкунов // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2015. – Вип. 31. – С. 91–99.
16. Токмакова І.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Тренди та інновації в сучасній економіці : [колективна монографія] / За заг. ред. д.е.н., проф. О.С. Іванілова. – Харків : ХНУ БА, 2015. – С. 133–142.
17. З 2000 року енергоємність залізничного транспорту скоротилася майже на 42% Law [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246670551&cat_id=244277212.
18. Закон України «Про здійснення державних закупівель» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2289-17>.