

ОЦІНКА ВПЛИВУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

© 2015 МАКСІМЧУК О. С.

УДК 332.32

Максімчук О. С. Оцінка впливу підприємств сфери транспортних послуг на розвиток економіки України

Метою статті є дослідження ключових параметрів позиціонування підприємств сфери транспортних послуг України та виявлення їх впливу на стан економіки шляхом розрахунку регресійних моделей. У результаті систематизації цих параметрів виявлено, що серед аналізованих аспектів значний вплив на обсяги ВВП у постійних цінах 2010 р. (% до відповідного періоду попереднього року) мають імпорт і експорт транспортних послуг, а також їх кількісний обсяг. Розрахована регресійна модель дає можливість стверджувати про гостру необхідність залучення інновацій та інвестицій у підприємства сфери транспортних послуг, оскільки авторські висновки свідчать про їх значний вплив на динаміку ВВП. Практичне значення статті полягає в обґрунтуванні першочергових сфер позиціонування підприємств сфери транспортних послуг для реалізації залучення інновацій та інвестицій, оскільки в сучасних умовах повномасштабна модернізація недоступна. Запропоновані автором заходи можуть значним чином підвищити ефективність існуючих підприємств сфери транспортних послуг, а також створити поштовх до зростання ВВП. Перспективами подальших досліджень є розробка концепції впровадження інноваційної діяльності на підприємствах транспортній сфері та розрахунок економічних ефектів.

Ключові слова: параметри, транспортна система, моделі, систематизація, залежності, інновації, інвестиції, модернізація, підприємства.

Рис.: 1. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 10.

Максімчук Олександр Степанович – здобувач, кафедра економіки та управління підприємством, Дніпропетровський національний університет ім. О. Гончара (вул. Наукова, 13, Дніпропетровськ, 49050, Україна)

E-mail: o.s.maksimchuk@gmail.com

УДК 332.32

Максимчук А. С. Оценка влияния предприятий сферы транспортных услуг на развитие экономики Украины

Целью статьи является исследование ключевых параметров позиционирования предприятий сферы транспортных услуг Украины и выявление их влияния на состояние экономики путем расчета регрессионных моделей. В результате систематизации этих параметров выявлено, что среди анализируемых аспектов значительно влияют на объемы ВВП в постоянных ценах 2010 г. (% к соответствующему периоду предыдущего года) импорт и экспорт транспортных услуг, а также их количественный объем. Рассчитанная регрессионная модель дает возможность утверждать об острой необходимости привлечения инноваций и инвестиций в предприятия сферы транспортных услуг, так как авторские выводы свидетельствуют об их значительном влиянии на динамику ВВП. Практическое значение статьи заключается в обосновании первоочередных сфер позиционирования предприятий сферы транспортных услуг для реализации привлечения инноваций и инвестиций, поскольку в современных условиях полномасштабная модернизация недоступна. Предложенные автором мероприятия могут значительным образом повысить эффективность существующих предприятий сферы транспортных услуг, а также способствовать росту ВВП. Перспективами дальнейших исследований являются разработка концепции внедрения инновационной деятельности на предприятиях транспортной сфере и расчет экономических эффектов.

Ключевые слова: параметры, транспортная система, модели, систематизация, зависимости, инновации, инвестиции, модернизация, предприятия.

Рис.: 1. **Табл.:** 3. **Библ.:** 10.

Максимчук Александр Степанович – соискатель, кафедра экономики и управления предприятием, Днепропетровский национальный университет им. О. Гончара (ул. Научная, 13, Днепропетровск, 49050, Украина)

E-mail: o.s.maksimchuk@gmail.com

UDC 332.32

Maksimchuk A. S. Evaluating the Influence of Enterprises in Transportation Sector on Development of Economy of Ukraine

The article is aimed to study the key parameters of positioning of enterprises in transportation sector of Ukraine and identify their influence on state of the economy by means of calculating regression models. As result of systematization of these parameters has been disclosed that among the analyzed aspects the significant impact on the GDP-volumes at constant prices of the year 2010 (% as compared to the corresponding period of the previous year) exert the import and export of transport services, as well as their quantitative volume. The calculated regression model allows to assert the urgent need for innovation and investment in enterprises in transportation sector, since the author's findings indicate their substantial influence on the dynamics of GDP. The practical importance of the article consists in substantiation of the priority areas of positioning of transport service enterprises to implement the innovation and investment attraction, because in the current conditions a full-scale modernization is not possible. The measures, proposed by the author, can significantly increase efficiency of the existing enterprises in transportation sector, as well as stimulate to GDP growth. Prospects of the further researches are development of the concept of implementing innovation in enterprises in transportation sector and calculation of the economic effects.

Key words: parameters, transport system, models, systematization, dependencies, innovations, investments, modernization, enterprises.

Pic.: 1. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 10.

Maksimchuk Alexander S. – Applicant, Department of Economics and Business Management, Dnipropetrovsk National University named after O. Honchar (vul. Naukova, 13, Dnipropetrovsk, 49050, Ukraine)

E-mail: o.s.maksimchuk@gmail.com

В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна підтримка підприємств сфери транспортних послуг, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі та їх роль у процесах економічних і соціальних перетворень і надала б можливість розвитку, забезпечила конкурентоспроможність. Підприємства сфери транспортних послуг є одними з найважливіших суб'єктів економіки України. Їх ефектив-

не функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України [1, 6].

В економіці України характерними рисами сьогоденного стану діяльності підприємств сфери транспортних послуг є таке: стрімко йдуть на спад обсяги пере-

везень, критичного рівня досяг фінансовий стан підприємств, практично зношений рухомий склад і матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Також незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників, зруйнована система безпеки та контролю, відсутнє «тінь» питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, недосконале та вкрай непрозоре відомче законодавство з питань контролю вантажів, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України. Як наслідок – присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена [4, 9].

Дослідженню проблем і напрямів розвитку підприємств сфери транспортних послуг присвячено значну кількість наукових публікацій таких зарубіжних і вітчизняних вчених: Бажан Л. І. [1], Дикань В. А. [3], Кондратюк М. В. [4], Наумов В. С. [5], Пізінцалі Л. В. [6], Покотилов А. А. [7], Суворова О. А. [8], Хома В. О. [9].

Разом з цим в економічній науці недостатньо досліджено вплив розвитку підприємств сфери транспортних послуг на макроекономічні показники економіки України. Таким чином, дискусійною проблемою залишається питання: чи є сприяння розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг пріоритетом для національної економіки.

Мета статті – систематизація параметрів підприємств сфери транспортних послуг та оцінка їх впливу на розвиток національної економіки.

Характеризуючи новітні тенденції розвитку підприємств сфери транспортних послуг, необхідно відзначити, що вони характеризуються загально-економічною нестабільністю. На початок аналізованого періоду у 2008 р. сфера транспортних послуг характеризувалася суттєвим зростанням показників перевезення вантажів і пасажирів, але після 2009 р., внаслідок фінансово-економічної кризи, лише у 2011 р. відбулось поступове їх відновлення (табл. 1) [10].

Однак у 2013 р. загострились проблеми як загально-економічного, так і галузевого характеру, що спричинили уповільнення зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Обсяги перевезення вантажів 2013 р. склали 644,9 млн т і не досягли рівня 2008 р. (708,7 млн т), а залізничним транспортом у 2013 р. було перевезено лише 89,1% вантажів від рівня 2008 р., причому саме на долю останнього припадає найбільша частка перевезень у їх загальній структурі – у середньому за аналізований період 71,7% [10].

Водним транспортом у 2013 р. перевезено лише 32,5% вантажів від рівня 2008 р. Частка перевезень водним транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень становить близько 1%, і показники його діяльності майже не впливають на загальну динаміку параметрів розвитку транспортного комплексу. При цьому водний вид транспорту є досить перспективним для розвитку завдяки змішаним мультимодальним перевезенням. Єдиний вид транспорту, який у 2013 р. досягнув зростання обсягів перевезень у порівнянні з 2008 р., – це автомобільний транспорт, яким перевезено 179,0 млн т вантажів, що на 5,48% вище рівня 2007 р. [10]. Залишаються досить стабільними обсяги перевезень авіаційним транспортом, які з 2008 р. становлять 0,1 млн т на

Таблиця 1

Перевезення вантажів і пасажирів за видами транспорту та переробка вантажів морськими та річковими портами України [10]

Показник	Рік					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Перевезено вантажів, млн тонн, у тому числі:	708,7	704,6	541,0	602,2	657,3	644,9
1.1. Залізничним транспортом	514,0	499,0	391,0	433,0	469,0	458,0
1.2. Водним транспортом	24,0	19,0	10,0	11,0	10,0	7,8
1.3. Автомобільним транспортом	169,7	186,6	140,0	158,2	178,3	179,0
1.4. Авіаційним транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
2. Перероблено вантажів морськими і річковими портами, млн тонн, у тому числі:	176,5	184,1	162,0	154,4	161,6	160,6
2.1. Державними морськими портами	123,7	132,2	109,7	107,6	115,0	109,8
2.2. Річковими портами	18,6	14,5	4,9	6,2	6,6	6,7
3. Перевезено пасажирів, млн пасажирів, у тому числі:	8214	8331	7275	6845	6980	6812
3.1. Залізничним транспортом	447	445	426	427	430	427
3.2. Водним транспортом	10	9	8	8	8	7
3.3. Автомобільним транспортом	4173	4369	4014	3726	3612	3449
3.4. Авіаційним транспортом	5	6	5	6	8	8
3.5. Тролейбусним транспортом	1621	1580	1283	1204	1346	1346
3.6. Трамвайним транспортом	1027	963	787	714	798	800
3.7. Метрополітен	931	959	752	760	778	774

рік. Але, водночас, скоротився обсяг переробки вантажів морськими та річковими портами на 9% порівняно з 2008 р., що спричинено скороченням обсягів переробки експортних вантажів через зміни (у період світової фінансово-економічної кризи) ринкової кон'юнктури на окремі види продукції, що виробляються в Україні, та скороченням розмірів перевезень транзитних вантажів, які були спрямовані в обхід України.

Наступним визначальним фактором є динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту. Дослідження тенденцій змін транзитних вантажопотоків територією України у 2008–2013 рр. за видами транспорту (табл. 2) свідчить про те, що, не враховуючи трубопровідний транспорт, обсяги перевезень залізничним транспортом складають найбільшу частку вантажопотоків (близько 88% у середньому за період). За аналізований період 2008–2013 рр. простежується спад обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом на 59%, що частково пов'язано з переорієнтацією таких перевезень на автомобільний транспорт. Обсяги перевезень автомобільним транспортом у період 2008–2012 рр. зросли на 7,9%, а їх частка у структурі транзитних потоків зростає з 4,2% до 10,1%. Також простежується динамічне використання повітряного простору України – обсяги перевезень авіаційним транспортом зросли у 2,3 рази, але їх частка у структурі загальних перевезень залишається дуже низькою.

Обсяги перевезень, що здійснюються морським транспортом, зросли протягом 2008–2013 рр., проте за результатами 2013 р. обсяги перевезень транзитних вантажів цим видом транспорту скоротилися у 2,4 рази у порівнянні з 2012 р., що пов'язано з переорієнтацією вантажопотоку в напрямку морських портів Російської Федерації. У 2013 р. перевезення водним транспортом розпочали відроджуватися за рахунок відкриття контейнерної лінії за маршрутом Стамбул – Дніпропетровськ (річковий порт) [4]. Усього підприємствами транспорту України за 2013 р. перевезено 772,8 млн т вантажів, що становить 95,1% від обсягу перевезень вантажів у 2012 р. [10].

Також важливим аспектом є аналіз структури українського експорту послуг, який протягом досить тривалого часу залишався стабільним, за 2013 р. найбільші обсяги припадали на транспортні послуги, які складали близько 63% загального обсягу експорту (за

рахунок наданих послуг трубопровідним і залізничним транспортом), а в імпорті переважають залізничний та повітряний транспорт.

Деталізація експорту-імпорту транспортних послуг України з країнами світу наведена у табл. 3.

Як свідчать наведені дані, найбільшими постачальниками транспортних послуг в Україну виступають: Російська Федерація (майже 26%), Великобританія (8%), Німеччина (близько 7%), Швейцарія (2,35%), США (2,5%). Близько 39% із загального обсягу експорту транспортних послуг припадає на країни ЄС, на 56% обсяг імпорту транспортних послуг формується саме державами Євросоюзу [4, 5].

Рівень розвитку підприємств сфери транспортних послуг – одна з вагомих ознак її технологічного прогресу. Визначальним фактором, що здатен вивести сферу транспортних послуг з кризи та вивести її на техніко-технологічний рівень розвинених країн, є інноваційний розвиток та активне впровадження інноваційних процесів. Процес та термін інноваційного відродження транспортної галузі знаходяться в залежності від обсягів фінансової підтримки інновацій. Необхідність прискореного техніко-технологічного розвитку обумовлює перехід на модель інноваційно-інвестиційного розвитку, в якій розробка та впровадження інновацій стимулюється достатнім інвестиційним забезпеченням [4].

Таким чином, згідно з поставленою метою, слід зауважити, що серед аналізованих параметрів транспортної галузі не всі показники мають регресійну залежність. Серед аналізованих параметрів тільки динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту та експорт-імпорт транспортних послуг України мають вплив на ВВП у постійних цінах 2010 р. (% до відповідного періоду попереднього року). Загалом регресійні моделі представлені на рис. 1.

Як свідчить розрахована модель, виявлені залежності мають значний коефіцієнт детермінації, що свідчить про значний вплив стану розвитку підприємств сфери транспортних послуг на обсяги ВВП у постійних цінах 2010 р. (% до відповідного періоду попереднього року). На нашу думку, така ситуація виникла не раптово. Справа в тому, що в процесі дослідження були спроби порівняти стан сфери транспортних послуг з багатьма показниками стану економіки, проте регресійна залеж-

Таблиця 2

Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту за 2008–2013 рр., тис. т [10]

Вид транспорту	Рік					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Усього (без трубопровідного), у тому числі:	107154,2	101925,1	50152,4	52913,5	58123,5	47915,5
Залізничним транспортом	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1
Морським транспортом	2694,0	3487,0	1899,4	3660,4	3912,1	1637,7
Автомобільним транспортом	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0
Річковим транспортом	37,4	74,7	0,0	0,0	0,0	7,6
Авіаційним транспортом	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0
Іншим транспортом	44,5	105,5	62,9	90,6	527,8	477,1

Експорт-імпорт транспортних послуг України з країнами світу за 2013 р., тис. дол. США [2, 8]

Країна	Експорт послуг	Питома вага, %	Імпорт послуг	Питома вага, %	Сальдо
Усього, у тому числі:	8541097,57	100,00	1696405,26	100	6844692,3
Країни СНД	4419665,64	51,75	571433,33	33,68	3848232,3
Російська Федерація	4163557,39	48,75	434693,84	25,62	3728863,5
Білорусь	63402,16	0,74	62537,74	3,69	864,42
Азербайджан	18650,49	0,22	6683,55	0,39	11966,94
Казахстан	92215,63	1,08	27938,5	1,65	64277,13
Молдова	48762,72	0,57	22215,51	1,31	26547,21
Великобританія	434597,2	5,09	135892,62	8,01	298704,58
Німеччина	263921,16	3,09	1195552,11	7,05	144369,05
США	235138,73	2,75	42708,08	2,52	192430,65
Туреччина	159966,86	1,87	46123,42	2,72	113843,44
Швейцарія	298198,94	3,49	39930,55	2,35	258268,39

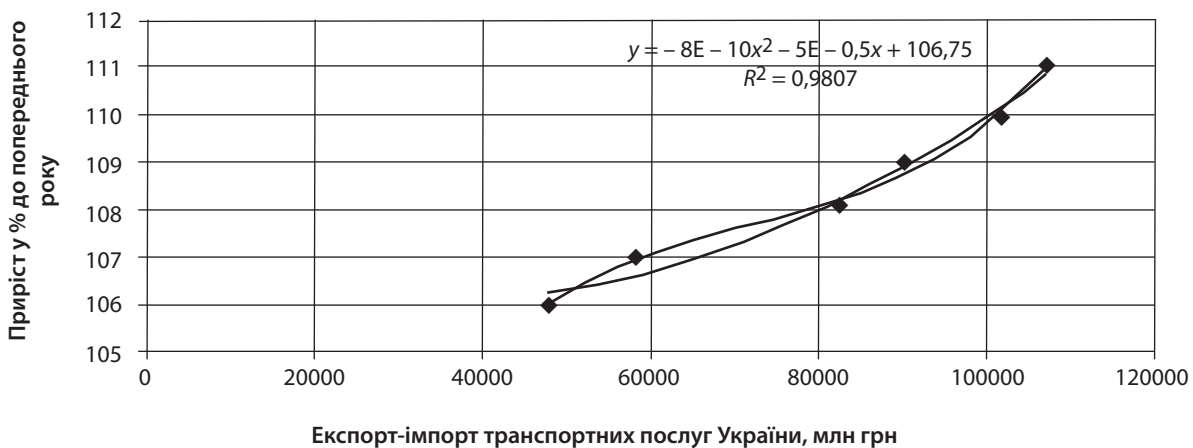
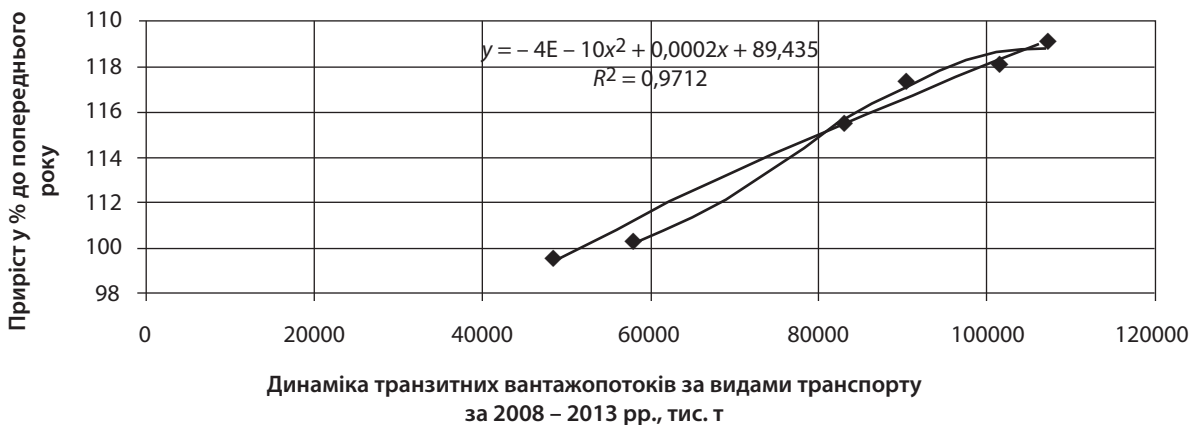


Рис. 1. Вплив розвитку підприємств сфери транспортних послуг за 2008–2013 рр. на ВВП у постійних цінах 2010 р., % до відповідного періоду попереднього року [2, 8]

ність виникла саме з цими змінними. На нашу думку, це пояснюється транзитним потенціалом України. Тобто, результати дослідження свідчать про те, що не важливо, який саме вид транспорту буде розвиватися в Україні. Головне, щоб розвивалася інфраструктура та інноваційне забезпечення, тому що через територію України проходять значні транспортні потоки, і погіршення ситуації в транспортній сфері обов'язково викличе зниження темпів приросту ВВП. ■

ВИСНОВКИ

Систематизація параметрів розвитку підприємств сфери транспортних послуг та оцінка їх впливу на розвиток економіки України дає змогу стверджувати, що стан транспортної системи а саме – динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту та експорт-імпорт транспортних послуг України мають значний вплив на ВВП у постійних цінах 2010 р. (% до відповідного періоду попереднього року). Отримані дані вказують на необ-

хідність покращення інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності та спонукають до пошуку шляхів і методів ефективної реалізації інвестиційно-інноваційної політики на підприємствах сфери транспортних послуг.

Розробка та впровадження інновацій у транспортному комплексі сьогодні здійснюється в межах виконання заходів щодо розвитку та реформування сфер транспортних послуг: дорожнього господарства, залізничного транспорту, водного та авіаційного видів транспорту, а також шляхом застосування принципів нових технологій у перевізному процесі, що має призвести до прогресивних міжгалузевих структурних зрушень, ефективних перетворень і модернізації транспортної галузі України [6]. Однак попри те, що двадцять років в Україні проходять безперервні економічні реформи, а з 2002 р. є законодавче поле для розвитку інновацій, інноваційного прориву не сталося, інноваційна сфера не виконує належним чином роль джерела економічного зростання. Ключові проблеми полягають в тому, що темпи розвитку вітчизняної інноваційної сфери не відповідають попиту на передові технології з боку економіки [10]. Це стосується як економіки країни в цілому, так і окремо розвитку підприємств сфери транспортних послуг. Індикаторами успіху реформи науково-технічної та інноваційної сфери в ній слід вважати повноцінне використання потенціалу вітчизняної науки, збільшення частки інноваційно-активних підприємств. Тому актуальним є розробка і введення альтернативних інноваційних процесів на підприємствах сфери транспортних послуг, оскільки це лише сприятиме розвитку України, покращенню її позицій у світовому аспекті та більш ефективному використанню наявних можливостей. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Бажан Л. І.** Концептуальні засади ідентифікації проблемних ситуацій функціонування транспортно-логістичної системи в умовах невизначеності та ризик / Л. І. Бажан // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2013. – Вип. 18. – С. 15 – 42 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/emmses_2013_18_4.pdf
2. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. **Дикань В. Л.** Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі глобалізації економіки / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 144 – 149 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2013_42_4.pdf
4. **Кондратюк М. В.** Залізничний транспорт як основа створення міжтранспортної логістичної системи України / М. В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 155 – 157 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2013_42_7.pdf
5. **Наумов В. С.** Формування множини альтернативних варіантів транспортно-технологічних систем доставки вантажів у контейнерах / В. С. Наумов, Н. В. Потаман, Н. С. Вітер // Восточно-Европейський журнал передових технологій. – 2013. – № 4 (4). – С. 58 – 60 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vejpte_2013_4-4_15.pdf
6. **Пізнцалі Л. В.** Розвиток системи якості в українській транспортній системі / Л. В. Пізнцалі, О. В. Рогачова // Проблеми техніки. – 2013. – № 1. – С. 84 – 94 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ptekh_2013_1_11.pdf
7. **Покотилов А. А.** Економіко-правові проблеми формування якості нової системи транспортних об'єктів СНГ в умовах становлення сучасного риноч-

ного господарства / А. А. Покотилов // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2003. – Вип. 1. – С. 168 – 169 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vdnuzt_2003_1_35.pdf

8. **Суворова О. Л.** Развитие функционирования транспортно-логистических систем Украины / О. Л. Суворова, Ю. В. Хайминова, В. А. Котлубай, Е. М. Романенко // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 65. – С. 391 – 397 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/apdp_2012_65_54.pdf

9. **Хома В. О.** Перспективи розвитку транспортної системи України на основі принципів європейської загальної транспортної політики / В. О. Хома, А. Ф. Примака, В. П. Жданова // Митна безпека. – 2013. – № 1. – С. 81 – 85 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/mb_2013_1_16.pdf

10. **Максимчук О. С.** Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі України / О. С. Максимчук, М. М. Кошевий // Управління розвитком підприємства в інтеграційних умовах : колективна монографія / За заг. ред. Т. В. Гринько. – Дніпропетровськ : Біла К.О., 2014. – С. 227 – 238.

REFERENCES

Bazhan, L. I. "Kontseptualni zasady identyfikatsii problemnykh situatsii funktsionuvannia transportno-lohistychnoi systemy v umovakh nevyznachenosti ta ryzyk" [Conceptual Principles identify problem situations functioning transport and logistics systems in conditions of uncertainty and risk]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/emmses_2013_18_4.pdf

Derzhavnyi komitet statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Dikan, V. L. "Perspektivy razvitiya ekonomiki Ukrainy v usloviyakh formirovaniya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v sisteme mirovoy globalizatsii ekonomiki" [Prospects for the development of economy of Ukraine in the formation of international transport corridors in the globalized world economy]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2013_42_4.pdf

Kondratiuk, M. V. "Zaliznychnyi transport iak osnova stvorenia mizhttransportnoi lohistychnoi systemy Ukrainy" [Rail as a basis for the creation of EU intermodal logistics system of Ukraine]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2013_42_7.pdf

Khoma, V. O., Prymak, A. F., and Zhdanova, V. P. "Perspektyvy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy na osnovi pryntsyviv ievropeiskoi zahalnoi transportnoi polityky" [Prospects of development of transport system of Ukraine based on the principles of the European common transport policy]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/mb_2013_1_16.pdf

Maksimchuk, O. S., and Koshevyi, M. M. "Tendentsii ta stan innovatsiinoho rozvytku pidpriemstv transportnoi haluzi Ukrainy" [Trends and state innovation development of enterprises of transport industry in Ukraine]. In *Upravlinnia rozvytkom pidpriemstva v intehratsiinykh umovakh*, 227-238. Dnipropetrovsk: Bila K. O., 2014.

Naumov, V. S., Potaman, N. V., and Viter, N. S. "Formuvannia mnozhyny alternatyvnykh variantiv transportno-tekhnologichnykh system dostavky vantazhiv u konteinerakh" [Forming a plurality of alternative transport and technological systems to deliver cargo in containers]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vejpte_2013_4-4_15.pdf

Pokotilov, A. A. "Ekonomiko-pravovye problemy formirovaniya kachestvenno novoy systemy transportnykh soobshcheniy SNG v usloviyakh stanovleniya sovremenogo rynochnogo khozaiystva" [Economic and legal problems of formation of a qualitatively new system of transport communications of the CIS in the conditions of modern market economy]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vdnuzt_2003_1_35.pdf

Pizintsali, L. V., and Rohachova, O. V. "Rozvytok systemy iakosti v ukraïnskii transportnii systemi" [Development of quality in the Ukrainian transport system]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ptekh_2013_1_11.pdf

Suvorova, O. L. et al. "Razvitie funktsionirovaniya transportno-logisticheskikh sistem Ukrainy" [The development of the transport and logistics systems in Ukraine]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/apdp_2012_65_54.pdf