

УДК 656.078

Віталій ОХОТА

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

**Резюме.** Присвячено дослідженням основних напрямків підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями, що здійснюються транспортною системою України. Проведено аналіз сучасного стану транспортної системи України та основних чинників для підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями. Виділено найперспективніші підходи та напрямки їх удосконалення. Розглянуто основні чинники, що негативно впливають на організацію міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у різних галузях транспортної системи України та знижують конкурентоспроможність українських перевізників на ринку міжнародних перевезень. Наведено основні проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями окремими видами транспорту. Визначено основні напрями та комплекс заходів з підвищення ефективності управління міжнародними транспортними перевезеннями. Запропоновано напрямки удосконалення управління міжнародними перевезеннями в усіх основних галузях транспортної системи України, та шляхи підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи. З'ясовано, що основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями є модернізація транспортної інфраструктури; приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм; розбудова міжнародних транспортних коридорів та удосконалення пунктів пропуску через державний кордон; розвиток інтермодальних перевезень; створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій; спрощення процедури перетину державного кордону.

**Ключові слова:** міжнародні перевезення, транзит, міжнародні транспортні коридори, інтермодальні перевезення, логістичний транспортно-розподільний комплекс, прикордонний пропускний пункт, транспортні технології.

Vitaliy OKHOTA

## EFFICIENCY INCREASE OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION MANAGEMENT

**Summary.** The article deals with the main directions of improving the management of international transportation carried by the transport system of Ukraine. General characteristics of international traffic carried out in the territory of Ukraine. The main problems that hinder the provision of increasing the volume and quality of demand for transport services. The analysis of the current state of Ukrainian transport system and the key factors of efficiency improving of the international transportation management is carried out, the most promising approaches and ways for their improvement are highlighted. It is studied the main factors that adversely affect the organization of international transportation of goods and passengers in various sectors of the Ukrainian transport system and reduce the competitiveness of Ukrainian carriers in the international transportation market. The main items of improving the management of international transportation by certain transport types are outlined. The main directions and a set of measures to improve management efficiency of international transportation are presented. The directions of international transportation management improving in the major sectors of the transport system of Ukraine and the ways of enhancing the competitiveness of the national transportation system are suggested. It is proved that the main prospective directions of improving the management of international transportation are the following ones: transport infrastructure upgrading; adapting the legislative and regulatory framework according to international standards; international transport corridors (ITC) developing and improving the checkpoints across the state border; developing of intermodal transportation; creating logistics centres and implementing the efficient modern transport technologies; simplifying the border crossing procedure.

**Key words:** international transportation, transit, international transport corridors, road transport, railway transport, sea transport, intermodal transport, logistics freight distribution center, border checkpoint, transport technologies.

**Постановка проблеми.** Україна має досить потужну транспортну систему, що спроможна виконувати значний обсяг міжнародних перевезень. Проте останнім часом спостерігається поступове зменшення ефективності її діяльності, що відображається, зокрема у зменшенні обсягів міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Причин такого стану багато, тому є велика потреба в наукових дослідженнях основних недоліків в управлінні міжнародними перевезеннями та визначенні заходів з підвищення його ефективності. Дослідження проблем підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями є наразі дуже актуальним, що й зумовило вибір теми даної статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання підвищення ефективності управління транспортною системою України, зокрема й у міжнародних перевезеннях, розглядають такі вітчизняні науковці: О. Ігнатенко, М. Дмитриченко, О. Павленко, А. Пасічник,

В. Мальнов, О. Клен, О. Пікулик, О. Полякова, Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова, О. Процик, Ю. Сілантьєва, П. Яремович. Галузеві проблеми управління міжнародними перевезеннями за видами транспорту розглядають Ю. Луцай, О. Мельник, А. Тодошук, О. Мукан, Л. Сніжко, Є. Альошинський, О. Пестременко-Скрипка, О. Невзорова, Л. Марценюк, Т. Мукмінова (залізничний транспорт), Т. Войченко, В. Мірошко, І. Покотілов, К. Кошкін (водний транспорт). У даній статті здійснене узагальнення найактуальніших проблем удосконалення управління міжнародними перевезеннями як в цілому по транспортній системі України, так і за галузевими аспектами.

**Метою статті** є дослідження основних напрямків підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями, що здійснюються транспортною системою України.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів (МТП) загальною технологічною потужністю понад 170 млн. т, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодоби вітчизняна транспортна система перевозить близько 2,2 млн. т вантажів і понад 19 млн. пасажирів [14, с.48]. Ця потужна система є невід'ємною складовою міжнародної транспортної системи, її роль у здійсненні міжнародних перевезень важко переоцінити.

Основними напрямками міжнародної інтеграції в транспортній галузі є інтеграція в європейську транспортну систему; розвиток загального транспортного простору з країнами СНД; участь у міжнародних транспортних проектах і програмах [17, с.93].

Значну частку загального обсягу вантажних перевезень становить транзит, що зумовлено вигідним геополітичним розташуванням нашої держави, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів (МТК), наявністю в Україні потужностей з переробки транзитних вантажів у МТП і для доставки трубопровідним транспортом транзиту вуглеводневої сировини з РФ до європейських країн і Туреччини, поступовим поліпшенням стану вітчизняних автомобільних доріг, відродженням української авіаційної галузі [14, с.48]. Проте наразі потужності української транспортної системи для транзитних перевезень використовуються недостатньо.

Основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, полягають в невлаштованості системи контролю на кордоні, високій вартості послуг митних брокерів, контрольних служб і транспортних терміналів, численних бюрократичних перешкодах під час оформлення транзитних перевезень, недостатній швидкості доставки вантажів [9, с.95].

Розвиток експорту транспортних послуг, використання транзитного потенціалу України є не менш важливою компонентою її національного продукту, ніж експорт товарів. Основним напрямом удосконалення технологій міжнародних транспортних перевезень є інтеграція виробничих і транспортних процесів на принципах транспортної логістики [17, с.93].

Найістотнішими перешкодами щодо удосконалення управління міжнародними перевезеннями є особливості ринків і конкуренції; фінансові перешкоди; канали розподілу. Глобальний логістичний менеджмент має забезпечити збалансованість між витратами на подолання цих перешкод та потенційними вигодами від розвитку міжнародних перевезень [3, с.80–81].

Організація системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування, заснованої на термінальних технологіях і логістичних принципах, є методологічною основою і практичною базою для формування регіональних логістичних транспортно-розподільних систем, основними системоутворюваними елементами яких є термінальні комплекси й логістичні транспортно-розподільні центри [17, с.95].

Упровадження логістичного підходу забезпечує прискорення руху матеріальних потоків та їх безперервність, зниження витрат на просування продукції від місць виробництва до місць споживання на 30–40%, розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень у мультимодальних сполученнях, забезпечення логістичного сервісу на рівні міжнародних стандартів. У результаті зростатиме конкурентоспроможність національного транспортного комплексу, обсяги експорту транспортних послуг, ефективність використання транзитного потенціалу України [13, с.221].

Вирішення проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями потребує забезпечення ефективної координації і взаємодії різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів, комплексного транспортно-експедиційного обслуговування клієнтури. Це вимагає застосування принципово нових підходів, заснованих на принципах логістичного менеджменту, що передбачають пріоритетність розвитку інтегрованих логістичних транспортно-розподільних систем на регіональному, міжрегіональному й транснаціональному рівнях. В таких умовах доцільним є створення багатофункціональних мультимодальних термінальних комплексів з митною обробкою вантажів, що забезпечують прискорення митного огляду й митного очищення вантажів; відповідальне зберігання вантажів на автоматизованих митних складах у зручному для клієнтів режимі; забезпечення необхідного сервісу й комплексності послуг [17, с.94].

Задля скорочення часу митного оформлення, підвищення якості огляду, зниження затримок вантажів доцільним є оснащення пунктів пропуску через кордон інспекційними оглядовими комплексами (ІОК) для неінтрузивного (без розкриття) огляду автомобільного, залізничного транспорту, великогабаритних контейнерів. Використання ІОК дозволяє обстежити важкодоступні місця транспортних засобів і розміщення товарів. Упровадження цих комплексів зменшує час митного контролю й підвищує його ефективність; збільшує пропускну здатність пунктів пропуску; суттєво скорочує трудомісткість та час митних процедур [10, с.57].

Одним із провідних напрямків розвитку міжнародних перевезень в Україні є ефективніше використання діючих МТК та створення нових. Розвиток МТК є пріоритетним напрямком державної транспортної політики України на шляху посилення інтеграції в міжнародну транспортно-економічну систему. Географічне положення України, проходження по її території євразійських МТК створює передумови для залучення значних інвестицій та технічної підтримки від країн, зацікавлених у розвитку транзитних транспортних коридорів, що безумовно сприятиме зростанню ефективності управління міжнародними перевезеннями. Це передбачає обов'язкове впровадження новітніх транспортних технологій та використання найсучасніших транспортних засобів для міжнародних перевезень [15, с.166].

Таким чином, основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями є модернізація транспортної інфраструктури; приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм; розбудова МТК та удосконалення пунктів пропуску через державний кордон; розвиток інтермодальних перевезень; створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій; спрощення процедури перетину державного кордону тощо [11, с.286].

Далі розглянемо проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями окремими видами транспорту.

*Автомобільний транспорт.* Наразі Українські автоперевізники мають недостатньо конкурентоспроможний рухомий склад на ринку міжнародних автомобільних перевезень, що значно зменшує перспективи їх успішної роботи на даному ринку. Конкурентоспроможність автотранспортних підприємств на ринку міжнародних перевезень залежить від дуже багатьох чинників. Проте серед них є ряд якісних чинників, що не потребують значних матеріальних, фінансових та інших видів ресурсів. До них належать обсяг вантажних відсіків автомобілів; рівень підготовки водіїв; виконання вимог конвенції ЄУТР щодо організації праці та відпочинку водіїв; технічний стан й зовнішній вигляд рухомого складу; рівень менеджменту перевезень; відсутність ДТП та порушень митного законодавства; дотримання термінів доставки вантажу тощо. Заходи щодо врахування цих чинників дозволять досить швидко збільшити конкурентоспроможність автотранспортних підприємств [16, с.358–359].

Особливо слід відзначити необхідність використання карнетів АТА в міжнародних автоперевезеннях. Карнет АТА є уніфікованим міжнародним митним документом, прийнятим відповідно Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбул, 26 червня 1990 р.). Основні переваги адаптації міжнародних норм щодо використання карнетів АТА в Україні: застосування скороченої процедури тимчасового імпорту; обмеження до мінімуму кількості документів з виконання формальностей для тимчасового ввезення товарів; відсутність грошової застави або страховки в рахунок можливого мита. Це вигідно усім учасникам міжнародних перевезень вантажів [9, с.97].

Ефективність управління міжнародними автоперевезеннями значною мірою залежить від організації логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску (МПП). Його удосконалення потребує створення належної матеріально-технічної бази з урахуванням потреб пропускної спроможності; підвищення вимог до кваліфікації, культури та етики поведінки працівників МПП; удосконалення системи управління ризиками шляхом формування спеціальних баз даних митниці; придбання спеціальних технічних засобів для проведення швидкісної експертизи; чіткішого нормативно-правового врегулювання процедур митного контролю; використання науково-обґрунтованих підходів до управління чергами у МПП; проведення спільних заходів із митними органами суміжних країн [6, с.188].

Окрім вантажних міжнародних перевезень, автотранспорт України здійснює також і перевезення пасажирів у міжнародних сполученнях. Проте діюча система управління пасажирськими міжнародними перевезеннями наразі потребує заходів з її удосконалення на принципах логістичного сервісу. Логістичне управління системою пасажирського сервісу повинно передбачати узгодження рівнів сервісу на всьому ланцюгу обслуговування, а також усвідомлення усіма службами автотранспортних підприємств, автовокзалів, транспортних агентств, сервісних підприємств тощо, що вони є ланками єдиного транспортного процесу та мають основну спільну мету – максимальне задоволення потреб пасажирів.

Визначальною умовою логістичного управління міжнародними перевезеннями пасажирів автотранспортом є інтеграція окремих ланок перевізного процесу та всіх його суб'єктів у єдину систему пасажирського сервісу, здатну забезпечити необхідний рівень пасажирського сервісу на всіх етапах обслуговування за максимальної економічної ефективності.

Пасажирський сервіс забезпечує єдність функцій і структуру системи управління в процесі досягнення оптимального рівня сервісу. Основною його метою є забезпечення необхідного рівня пасажирського сервісу в повному ланцюзі обслуговування для різних категорій пасажирів з максимальним ефектом. Це забезпечується відповідним рівнем інтеграції й координації на кожному рівні управління [4, с.124–125].

*Залізничний транспорт.* Підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі в міжнародних перевезеннях також потребують розроблення нових механізмів і форм. Зокрема в ЄС використовують створення інтегрованих транспортних компаній, доставку вантажу від дверей до дверей гарантовано точно у визначений термін, гнучку тарифну політику.

В Україні спеціалізовані транспортні підприємства з західного комплексу конкурентного інструментарію багато чого використати не можуть у силу непереборних обставин і недосконалого національного транспортного законодавства. Залізничний транспорт конче потребує активізації фінансових потоків, використання сучасних джерел оновлення основних фондів, таких, як фінансовий лізинг, бюджетування, інвестиційна діяльність. Важливим є те, що залізничні підприємства не мають майна під заставу для оформлення кредиту, тому потрібно шукати інші шляхи залучення коштів. Немає й методики визначення максимально можливого розміру позичкового капіталу. Постановка задач, науковий аналіз і розроблення методик створення та використання електронних баз даних також потребують наукового супроводу. Важливо, щоб обчислювальні структури залізничної галузі, як єдиний інформаційний ресурс, залишалися у державній власності й не підлягали розподілу чи виокремленню [8, с.36–37].

Нині на залізничному транспорті потребують модернізації склад і якість технічних засобів переміщення вантажів. Найближчими роками в Україні має повністю бути замінений увесь рухомий склад залізниць. З цим пов'язане також поступове розмежування пасажирських і вантажних перевезень при значному зростанні середньої швидкості руху. Необхідно також, щоб організація міжнародних залізничних перевезень відповідала усім вимогам європейських стандартів. Це передбачає розбудову сучасної системи транспортно-логістичних центрів, зокрема логістичного центру «Інтерпорт Ковель», а також потужного центру на переході Чоп – Захонь [14, с.52].

Удосконалення потребує також технологічний процес прикордонних передавальних станцій (ППС), тривалість обробки потягів на яких визначає час оформлення документів, митного й прикордонного огляду, що у кілька разів перевищує час виконання технічних і комерційних операцій. Задля суттєвого прискорення роботи ППС і скорочення часу простою

потягів необхідно удосконалення та приведення до єдиних стандартів технології роботи ППС, запровадження використання електронної інформації й документообігу в процесі міжнародного перевезення вантажів. Це визначає необхідність розроблення типового технологічного процесу роботи ППС, в якому має бути чітко визначена організація праці робітників станції та контролюючих організацій [1, с.23].

У процесі реформування галузі важливим є питання форм власності залізничних підприємства. Аналіз реформування залізничної галузі в різних країнах світу показав, що немає безумовної прямої залежності між формою власності залізниць і економічними або якісними показниками їх роботи. Прикладам позитивного державного управління можна протиставити рівнозначні приклади приватного управління й навпаки.

Другий висновок полягає у здійсненості різних форм технічних і економічних взаємозв'язків, існування відокремлених залізниць на регіональному та місцевому рівнях. Це відкриває великі можливості в подоланні одноманітності в експлуатації, у розвитку залізниць по шляху більшої диференціації рівнів обслуговування. Натомість це не означає, що єдиною альтернативою є продаж концесій приватним підприємствам, особливо, якщо передача власності не супроводжується зобов'язаннями щодо підтримки громадського транспорту на певному рівні [5, с.78].

Отже, основними напрямками реформування залізничного транспорту України є розмежування господарських функцій і функцій державного управління; створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, залізниць та інших підприємств, організацій і установ; розподіл у галузі природно-монопольного і конкурентного або потенційно-конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі й розвитку ринкової конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності; формування структур управління за видами комерційної діяльності, роздержавлення у конкурентному секторі; поступове припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; удосконалення й надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; створення умов для поступового переходу на принципи європейської політики залізничного транспорту, зокрема організаційний і фінансовий розподіл управління інфраструктурою та перевезеннями.

Структурна реформа надасть можливість формування додаткових власних джерел інвестицій за рахунок реструктуризації активів і отримання доходів від участі у дочірніх підприємствах. Також має підвищитися інвестиційна привабливість національних залізниць для приватного та іноземного капіталу. Окрім того, можливий загальноекономічний ефект від стимулювання розвитку транспортного машинобудування та експорту транспортних послуг за європейськими стандартами [8, с.34–35].

*Морський транспорт.* Наразі Україна, в силу відомих причин, не має власного сучасного морського флоту, що зумовлює втрату конкурентних позицій та зростання фрахтової залежності. Використовуючи застарілий флот з невідповідними експлуатаційними та екологічними характеристиками, судновласники України, особливо дрібні, не можуть розраховувати на замовлення міжнародних перевезень з заходом у порти багатьох розвинених країн. Відтак, за відсутності комерційного інтересу замовників, вітчизняні судновласники не мають можливості накопичувати кошти на амортизацію основних фондів флоту та їх оновлення. Тому вони вдаються до реєстрації суден під «зручним прапором». Натомість, наразі активний розвиток міжнародної торгівлі та інтеграційних процесів створює позитивні можливості для розбудови нового власного флоту судновласниками України за умови сприятливої політики держави, створення міжнародного відкритого реєстру [12, с.49–52]. Проте нині реальних здобутків у створенні українського флоту поки немає.

Натомість Україна має потужні морські порти, що є найважливішими ланками національної транзитно-транспортної інфраструктури. За потужністю МТП Україна займає 3 місце у Чорноморському басейні після РФ та Румунії. Проте МТП є лише однією ланкою загального процесу міжнародних транзитних перевезень через територію України, разом з залізничним та автомобільним транспортом, пунктами перетину сухопутних кордонів. Відтак підвищення ефективності управління міжнародними транзитними перевезеннями потребує комплексного підходу, заснованому на принципово новій стратегії розвитку транспортного

комплексу України, єдиній національній транспортній політиці, розвитку комплексної інфраструктури транзиту, вдосконаленні тарифної політики, що має збільшити транзитну привабливість України та конкурентноздатність українських перевізників.

Проте українські МТП потребують комплексу заходів для підвищення ефективності їх функціонування, зокрема формування вантажної бази; удосконалення тарифної політики; технічного оновлення портової інфраструктури; підвищення ефективності роботи з інвесторами; усунення системних недоліків управління галуззю; накопичення коштів для модернізації; вирівнювання ефективності функціонування різних портів [7, с.151].

Нині в окремих портах України здійснюється модернізація транспортної інфраструктури, переважно за рахунок власних коштів та окремих інвестиційних проектів. Ці заходи мають позитивні наслідки, проте носять епізодичний, фрагментарний характер. Заходи щодо підвищення конкурентноздатності міжнародних транзитних перевезень спрямовані не на запобігання негативним тенденціям, а на ліквідацію негативних наслідків. Натомість, стратегія держави у цій сфері має носити упереджувальний, а не адаптивний характер [2, с.163].

**Висновки.** Україна має досить потужну транспортну систему, що може виконувати значний обсяг міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Особливо важливим для України є її спроможність виконувати транзитні перевезення, що зумовлено її географічним положенням. Відтак через її територію проходять важливі МТК, що пов'язують Європу та Азію.

Проте наразі є багато чинників, що негативно впливають на транспортну систему України, наслідком чого стає поступове зменшення обсягів міжнародних перевезень через Україну. Серед цих чинників є застарілий рухомий склад практично усіх видів транспорту, неефективна транспортна технологія, особливо в галузі інтермодальних перевезень, недоліки в управлінні процесом перевезень, неефективна система державного регулювання транспорту тощо. Отже, транспортна система України потребує негайного та всеохоплюючого реформування на засадах ринкової економіки та науково-технічного прогресу.

Перспективи удосконалення управління міжнародними перевезеннями в усіх основних галузях транспортної системи України полягають, передусім, у широкому впровадженні логістичного підходу та принципів глобальної логістики в управління перевезеннями. Важливими напрямками реформування є також реструктуризація підприємств, зміна форм власності, широке впровадження наукових методів управління, розвиток інформаційних систем, докорінне реформування управління інвестиційними процесами, посилення координації та взаємодії різних видів транспорту, удосконалення нормативно-правової бази, що регулює процес міжнародних перевезень.

Перспективи подальших наукових розвідок полягають у поглибленому аналізі за різними галузями транспортної системи.

**Conclusions.** Ukraine has a strong transportation system which can perform a significant amount of international cargo and passengers. The ability to perform transit transportation is especially important for Ukraine due to its geographical location. Thus, the important ITC that link Europe and Asia go through its territory.

But there are a lot of factors that adversely affect the transport system of Ukraine, resulting in a gradual reduction of international transportation through Ukraine. Among these factors are the following ones: the outdated rolling stock of nearly all types of transportation, inefficient transport technology, especially in an intermodal transport branch, deficiencies in the transportation management, inefficient system of the state transport regulation. Consequently, the transport system of Ukraine requires immediate and comprehensive reforming based on the market economy and technological progress.

The prospects of the international transportation management improving in the major sectors of the transport system of Ukraine are primarily based on the broad implementation of logistic approach and global logistics principles in the transportation management. The important directions of reforming are the following ones: enterprise restructuring, changing of ownership, the widespread introduction of scientific methods of management, the development of information systems, fundamental reforming of the investment management, strengthening the coordination and interaction between different modes of transport, improvement of the legislative and regulatory framework governing the international transportation.

The prospects for the further scientific research are in-depth analysis in various sectors of the transport system.

### Використана література

1. Альошинський, Є.С. Пропозиції щодо розроблення положень типового технологічного процесу роботи прикордонних передавальних станцій України [Текст] / Є.С. Альошинський, О.С. Пестременко-Скрипка, О.В. Невзорова // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2012. – Вип. 131. – С.18–26.
2. Войченко, Т.О. Проблеми реалізації транзитного потенціалу водних портів України [Текст] / Т.О. Войченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – Вип. 25. – С.159–164.
3. Ігнатенко, О.С. Глобальна логістика у регулюванні системи транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України [Текст] / О.С. Ігнатенко, А.М. Дмитриченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика : наук. журн. / НТУ. – 2011. – № 8. – С.79–83.
4. Луцай, Ю.В. Логістичне управління системою пасажирського сервісу автотранспортних підприємств [Текст] / Ю.В. Луцай // Управління проектами, системний аналіз і логістика : наук. журн. / НТУ. – 2011. – № 8. – С.123–125.
5. Марценюк, Л.В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу [Текст] / Л.В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського нац. ун-ту залізничного транспорту. – 2013. – Вип. 1 (43). – С.63–81.
6. Мельник, О.Г. Перспективи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску для автомобільного сполучення [Текст] / О.Г. Мельник, А.В. Тодошук, О.В. Мукан // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні : етапи становлення і проблеми розвитку». – 2012. – № 748. – С.182–189.
7. Мірошко, В.М. Розвиток морських портів для реалізації транзитного потенціалу України [Текст] / В.М. Мірошко // Культура народів Причорномор'я. – 2006. – № 95. – С.149–151.
8. Мукмінова, Т.А. Ринкова трансформація суб'єктів господарювання на залізничному транспорті [Текст] / Т.А. Мукмінова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. Зб. наук. праць МННЦ ІТіС. – 2007. – Вип. 12. – С.29–37.
9. Павленко, О. Адаптація міжнародних норм і стандартів безпеки та професійного навчання у сфері транзитних перевезень [Текст] / О. Павленко // Публічне управління : теорія та практика. – 2012. – № 1(9). – С.94–99.
10. Пасічник, А.М. Аналіз проблем та напрямків удосконалення міжнародних перевезень вантажів [Текст] / А.М. Пасічник, В.С. Мальнов, О.М. Клен // Вісник АМСУ : Серія: «Технічні науки». – 2010. – № 2 (44). – С.56–62.
11. Пікулик, О.Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції [Текст] / О.Б. Пікулик // Науковий вісник Волинського нац. ун-ту ім. Л. Українки. – 2008. – № 7. – С.284–291.
12. Покотілов, І.П. Вибір судна для реалізації проектів ефективних морських перевезень [Текст] / І.П. Покотілов, К.В. Кошкін // Управління розвитком складних систем. – 2011. – № 7. – С.48–52.
13. Полякова, О.М. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] / О.М. Полякова, І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С.217–222.
14. Прейгер, Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією [Текст] / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С.47–59.
15. Процик, О.П. Перспективи розвитку транспортної системи України при участі у розбудові МТК [Текст] / О.П. Процик, Ю.О. Сілантьєва // Управління проектами, системний аналіз і логістика: наук. журн. / НТУ. – 2011. – № 8. – С.163–166.
16. Сніжко, Л.Л. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень [Текст] / Л.Л. Сніжко, П.В. Главацький // Управління проектами, системний аналіз і логістика: наук. журн. / НТУ. – 2011. – № 8. – С.354–359.
17. Яремович, П.П. Роль логістичних комплексів у розвитку системи міжнародних транспортних коридорів України [Текст] / П.П. Яремович // Культура народів Причорномор'я. – 2006. – № 96. – С.93–96.