

**ПРІОРИТЕТИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ.
АНАЛІЗ РЕГІОНАЛЬНИХ І МІСЦЕВИХ РИНКІВ**

УДК 339.944+338.46(477)

І. Є. ЖУРБА
Хмельницький національний університет

**РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ
ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ УКРАЇНИ**

Стаття присвячена дослідженню регіональних особливостей розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах глобалізації.

Ключові слова: регіональний, розвиток, міжнародний, господарський, логістичний, комплекс, глобалізація.

I. Y. ZHURBA
Khmelnyskiy national university

**REGIONAL FEATURES OF INTERNATIONAL ECONOMIC LOGISTICS
COMPLEXES OF UKRAINE**

The article investigates regional characteristics of international economic logistics facilities in the context of globalization. The purpose of the study is to justify regional characteristics of international economic logistics facilities. Research methods. The theoretical and methodological basis of this study are the theses of a modern economy, the scientific works of the leading national and foreign scientists in the field of research of regional features of international economic logistics facilities. To solve this tasks, there are used the following methods of scientific research, as a systemic, analysis and synthesis, generalization. Investigating regional features of international economic logistics complex we noticed necessity to complete the formation of an integrated transport and logistics system capable to provide reliable transport and economic links between all regions of the country, a tributary of working age population and Investments economic growth and an increase in GDP, development of transit potential. To do this, in our opinion, it is necessary to develop an effective strategy of economic development of international logistics center in Ukraine.

Keywords: regional, development, international, economic, logistics, complex, globalization.

Постановка проблеми. Сьогодні одним із важливих національних пріоритетів в умовах глобалізації та світової кризи є стале забезпечення розвитку регіонів України. Одним із таких аспектів може стати створення міжнародних господарських логістичних комплексів у регіональному масштабі, що сприяє забезпеченню економічного та соціального розвитку нашої країни.

Аналіз останніх публікацій. Проблематика визначення регіональних особливостей розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах глобалізації є предметом дослідження багатьох українських та зарубіжних науковців. Серед них доцільно виділити Будкіна В.С., Вергуна В.А., Дудченко М.Д., Григорак М.Ю., Климко Г.Н., Рибчука А.В., Румянцева А.П., Філіпенко А.С., Ваховську М.Ю., Ларіну Р.Р., Хмару М.П., Прокоф'єву Т.А., Сергєєва В.І. та ін. Різні аспекти досліджуваної проблематики значною мірою висвітлені в економічній літературі, проте єдиної думки щодо зазначеної проблематики не існує.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні регіональних особливостей розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою даного дослідження виступають положення сучасної економіки, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених в сфері дослідження проблем регіональних особливостей розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів. Для розв'язання поставлених завдань використано такі методи наукового дослідження, як системний, аналіз і синтез, узагальнення.

Виклад основного матеріалу. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК) є важливим чинником соціально-економічного зростання нашої країни. Їх функціонування забезпечує єдність економічного простору, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктових сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу нашої держави, розвиток підприємництва і розширення міжнародної співпраці, входження України у світову економіку як рівноправного партнера. Розвиток МГЛК передбачає подальшу їх інтеграцію, через вітчизняну мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК), у світову транспортно-логістичну систему. Цьому також сприяє гео економічне положення нашої країни, територією якої завжди проходили торгові шляхи трансконтинентального характеру. Саме в ті часи, коли вони, проходячи по території України, інтенсивно працювали, наша країна розвивалась і набувала високого економічного розвитку, часто випереджаючи інші країни.

Сьогодні потрібно визнати, що ступінь використання транспортної інфраструктури України є

достатньо низький, а першочерговим геополітичним й 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 МГЛК, що забезпечує прискорене пересування великих вантажопотоків між різними країнами і континентами через мережу МТК.

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 Яриловичі. 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 [5]. 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 основних 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, що сприятиме входженню нашої країни в єдину міжнародну транспортно-логістичну систему.

Це дозволить великим міжнародним логістичним операторам 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. При цьому, перешкодою їх ефективного виходу на український ринок є ряд існуючих проблем, які суттєво впливають на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в усіх регіонах нашої держави, та які необхідно подолати економіці України. Серед яких необхідно відмітити по-перше, слабку інфраструктуру. На сьогодні транспортно-логістичні, дистриб'юторські компанії скаржаться на недостатню інтеграцію МГЛК у транспортну мережу. За винятком основних економічних центрів країни – Києва, Одеси, Донецька, Львова, сектор логістики на сьогодні достатньо низької якості і неефективний, більша частина складських об'єктів не застосовують сучасні технологічні системи.

По-друге, високі транспортні витрати, які при транспортуванні окремих товарів по Україні можуть складати до 50 відсотків від вартості самого товару. Витрати на логістичну обробку оцінюються в два-три рази вище, за аналогічні витрати у Європі [1].

По-третє, неефективне регулювання державою ринку транспортно-логістичних послуг. Немає узгодженої взаємодії між органами державної влади на національному, регіональному та місцевому рівнях, тому умови перевезень часто відрізняються від міста до міста, перешкоджаючи створенню єдиної транспортно-логістичної мережі.

По-четверте, бюрократія і корупція провладних структур. Отримання погоджень і дозвільних документів на будівництво логістичного комплексу досі сильно залежить від сили контактів в рядах української бюрократії.

По-п'яте, низький рівень логістичної підготовки спеціалістів. Особливо це видно на вищому управлінському рівні компаній, де не хватає фахівців-практиків. На нашу думку, багато спеціалістів не реалізують кращі методики в сучасній логістиці і не зацікавлені у впровадженні передових технологій, або методах гнучкого управління.

По-шосте, регіональні диспропорції. Українська економіка характеризується великою різницею в

рівні економічної активності та розвитку, що впливає на ефективність перевезень. З глобального погляду ці диспропорції існують також між Україною та рештою світу, що призводить до труднощів при інтеграції до єдиної транспортної мережі.

Варто окремо виділити кілька проблем, вирішення яких, на нашу думку, є можливим лише на рівні держави. До таких можна віднести розробку Генеральної програми розвитку національної транспортно-логістичної системи з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних та соціальних чинників, вдосконалення методичного забезпечення. При цьому, слід удосконалювати і контролювати виконання норм і правил устаткування та експлуатації МГЛК.

Також потрібно зазначити, що розвиток ефективної національної системи зумовлює ряд таких макроефектів як, по-перше, зниження частки сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів у структурі валового внутрішнього продукту, чому сприяє продумана система постачання товарів у регіони. По-друге, зниження рівня інфляції за рахунок зниження транспортно-логістичних витрат. По-третє, підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництва. Таким чином, ми вважаємо, що створення національної транспортно-логістичної системи дозволяє підвищити конкурентоспроможність економіки за рахунок комплексної логістики постачання основних центрів виробництва, оптимізації складських запасів і вивільнення «заморожених» фінансових ресурсів у виробників, комплексної логістики розподілу товарів від центрів виробництва до центрів споживання.

Необхідно відмітити і позитивні фактори впливу на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України, серед яких важливими є, по-перше, розвиток транспортної інфраструктури. Перш за все – автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів. По-друге, технічна та технологічна модернізація транспорту, направлена на побудову транспортної системи європейського рівня та створення сприятливих умов для залучення інвестицій в у цю галузь. По-третє, гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС [6]. По-четверте, активна участь держави у розбудові Пан'європейських транспортних вісей та реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів. По-п'яте, сумісний із Євросоюзом розвиток прикордонних пунктів Чоп, Ягодин, із Білорусією – Нових Яриловичів. По-шосте, підтримка урядом сучасних освітніх програм у вищих навчальних закладах, які поступово впроваджуються у навчальний процес. Це дозволить, з часом, підготувати висококваліфікованих спеціалістів у транспортній та будівельній галузях, логістиці, менеджерів-управлінців.

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 [6].

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 перевезень. 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 потоків.

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 автотранспортних 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. По-четверте, будівництво навколо Києва 5-6 колійної великої окружної автодороги, з дотриманням європейських стандартів якості, належною інфраструктурою. В місцях її перетину із міжнародними транспортними коридорами, на наш погляд, було б доцільним створити МГЛК. Таке їхнє розташування дозволить поєднати столицю із усіма регіонами, за рахунок скорочення проїзду через Київ великого вантажного автотранспорту позитивно впливати на вирішення екологічних проблем.

На території київського регіону МГЛК, переважно, будуються великими міжнародними девелоперськими компаніями, та використовуються виключно для власних потреб. Їх поточні потреби не дозволяють зменшити кількість площ, притому вони все частіше відмовляються від орендованих та будують власні МГЛК. Звернувши увагу на динаміку вакантності складських площ можна помітити, що процес заповнення ринку комерційної нерухомості продовжує своє падіння. При зростаючій пропозиції попит різко падає. Це вказує те, що в Україні продовжується період світової економічної кризи. При можливості інвесторів вкладати кошти у розвиток МГЛК важко знайти їх потенційних споживачів, частина яких зберігає товари у вантажівках та продає їх «із коліс».

Варто також відмітити, що автомобільний транспорт є основним для обслуговування вказаних МГЛК, в окремих випадках додатково може використовуватися залізничний транспорт. Необхідним є формування МГЛК на базі київських аеропортів. Кожен великий аеропорт, на наш погляд, представляє інтерес для бізнесу, та може розглядатися як потенційна площа для будівництва міжнародного господарського логістичного комплексу. Аеропорти, разом із ефективним МГЛК, при оптимізації митних процедур можуть бути рушійним чинником у процесі розвитку транзитного потенціалу нашої країни.

До другої групи регіонів з високими бальними оцінками варто віднесено Одеську, Дніпропетровську, АР Крим і Донецьку області. 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 [7]. 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.

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 [5]. 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». Це один із прикладів, який характеризує стримування зростання галузі із-за відсутності сучасної інфраструктури зберігання товарів. Аналогічна ситуація склалася на ринку експорту сипучо-наливних вантажів, імпортованих будівельних матеріалів, побутових обігрівачів.

Другими за обсягом попиту на якісні складські приміщення, на наш погляд, є оператори мережевого маркетингу, обсяг попиту на сучасні логістичні площі яких, за різними оцінками, становить від 230 до 250 тис. м² [4]. Досить сказати, що при зовнішньому благополуччі такого емоного сегмента, як сегмент товарів групи FMCG, складів 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 у регіоні.

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» [3].

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 модернізації інфраструктури порту [1]. Тут потрібно зауважити, що основною номенклатурою вантажів, які перевалюються в морському порту Рені є нафта і нафтопродукти, зернові, кокс [7].

Важливим транспортно-логістичним центром на західному кордоні України також може стати Закарпатський транспортний вузол. Варто зауважити, що на базі Закарпатського транспортного вузла вже зараз 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. Закарпатська область України, Сату-Марський повіт Румунії, область Саболт-Сатмар-Берег Угорщини являються межуючими прикордонними регіонами, які відіграють вагомий 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. Однією із форм організації міждержавного транскордонного співробітництва є єврорегіони – об'єднання прикордонних областей різних країн з метою інтенсифікації міждержавних зв'язків. На західному кордоні України був створений єврорегіон «Карпати». Угода щодо його утворення була підписана 14 жовтня 1993р. між Україною та Угорщиною. У 1999 році до Угоди приєдналися Румунія і Словаччина [2]. Через залізничні переходи на кордоні між Україною та Угорщиною відбувається перевезення вантажів та пасажирів як у прямому сполученні, так і транзитом.

Висновки та практичні рекомендації. Досліджуючи регіональні особливості розвитку МГЛК, ми відмітили необхідність завершення 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 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. Потрібно, щоб працював синергетичний ефект: матеріали і обладнання повинні вироблятися на підприємствах нашої країни. Для забезпечення всіх виробничих процесів потрібно заложити кошти в Державному бюджеті, це стане гарантією виробничим підприємствам і сприяє розвитку МГЛК. Необхідно також стимулювати розвиток вітчизняного високотехнологічного виробництва, яке буде спроможне 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. [4]. Частина цих коштів, на наш погляд, було б доцільно спрямувати на розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів в усіх регіонах нашої держави.

Література

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.
2. Офіційний веб-сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>
3. Офіційний веб-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>
5. Офіційний веб-сайт Асоціації Міжнародних Автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.asmap.org.ua \
6. Рыбчук А.В. Глобальная производная инфраструктура мирового хозяйства: теория и практика : [монографія] / Рыбчук А.В. – Дрогобич : Вимір, 2009. – 436 с.
7. Філіпенко А.С. Міжнародні торговельні зв'язки України: генезис і структура : [навч. посібник] / Філіпенко А.С. – К. : Знання України. – 2008. – 223 с.

References

1. Kontseptsyia razvytyia transportno-dorozhnoho kompleksa Ukrainy na srednesrochniy peryod y do 2020 hoda [electronic resource] // Access: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.
2. The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine [electronic resource] // Access: <http://www.rada.gov.ua>
3. The official website of the State Statistics Committee of Ukraine [electronic resource] // Access: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine [electronic resource] // Access: <http://www.mtu.gov.ua>
5. The official website of the Association of International Road Carriers of Ukraine [electronic resource] // Access: www.asmap.org.ua
6. Rybchuk A.V. Hlobalna vyrobnycha infrastruktura svitovoho hospodarstva : teoriia i praktyka : Monohraafia / A.V. Rybchuk – Drohobych : Vymir, 2009. – 436 s.
7. Filipenko A.S. Mizhnarodni torhovelni zviazky Ukrainy: henezys i struktura. [navch. posibnyk] / A.S. Filipenko // – K. : Znannia Ukrainy. – 2008. – 223 s.

Надійшла 18.01.2014; рецензент: д. е. н.