

УДК 339.944(477)

DOI: 10.31891/2307-5740-2019-276-6-250-255

ЯРЕМОВИЧ П. П.
Університет сучасних знань

ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РУХУ ГЕОРЕГІОНАЛЬНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОТОКІВ

У статті розглянуто особливості інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків в умовах глобальних флуктуацій. Визначено оптимальні організаційні рішення розвитку інфраструктурних об'єктів, що сприяють міжнародним торговельним відносинам на георегіональному рівні. Запропоновано економічний механізм транспортно-логістичного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків. Розглянуто основні напрями їх трансформаційних змін, що відбуваються під впливом нестабільних політичних та гео економічних відносин між країнами світової спільноти.

Ключові слова: інфраструктурне забезпечення, георегіональні торговельні потоки, міжнародні логістичні комплекси, міжнародні торговельні відносини, глобальні флуктуації.

YAREMOVYCH P.
University of Modern Knowledge

INFRASTRUCTURAL SUPPORT OF THE MOVEMENT OF GEOREGIONAL TRADE FLOWS

Infrastructural support for the movement of geo-regional trade flows is an important priority of international trade relations today. In the context of globalization and global political and economic instability, securing international economic ties is essential. One of the aspects of ensuring sustainable foreign economic cooperation at the geo-regional level is the development of modern transport and logistics infrastructure, in particular, international transport corridors and international logistics complexes, which contributes to the socio-economic development of the countries of the world community. International trade is one of the most attractive sectors of the economy, providing fast return on investment, access to innovative industries, goods and services. Considering the fact that the world market is full of goods and services, multinational companies are fiercely competitive for the markets, modern infrastructural support for the movement of geo-regional trade flows is becoming essential in international trade relations. The article considers the peculiarities of infrastructural support of the movement of geo-regional trade flows in the conditions of global fluctuations. The optimal organizational solutions for the development of infrastructure facilities that promote international trade relations at the geo-regional level have been identified. The economic mechanism of transport and logistical support of the movement of georegional trade flows is suggested. The main directions of their transformational changes, which occur under the influence of unstable political and geo-economic relations between the countries of the world community, are considered.

Keywords: infrastructure, geo-regional trade flows, international logistics complexes, international trade relations, global fluctuations.

Постановка проблеми. Інфраструктурне забезпечення руху георегіональних торговельних потоків сьогодні є важливим пріоритетом міжнародних торговельних взаємовідносин. В умовах глобалізації та світової політичної й економічної нестабільності забезпечення міжнародних господарських зв'язків набуває суттєвого значення. Одним з аспектів забезпечення сталої зовнішньоекономічної співпраці на георегіональному рівні є розвиток сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема, міжнародних транспортних коридорів і міжнародних логістичних комплексів, що сприяє забезпеченню соціально-економічного розвитку країн світової спільноти.

Міжнародна торгівля є однією з найбільш привабливих галузей економіки, у якій забезпечується швидке повернення інвестицій, доступ до інноваційних виробництв, товарів та послуг. Враховуючи те, що світовий ринок перенасичений товарами і послугами, багатонаціональні компанії ведуть жорстку конкурентну боротьбу за ринки збуту, сучасне інфраструктурне забезпечення руху георегіональних торговельних потоків набуває суттєвого значення у міжнародних торговельних відносинах.

Аналіз останніх публікацій. Проблематика інфраструктурного забезпечення розвитку георегіональних торговельних потоків в умовах глобальних флуктуацій є предметом дослідження багатьох українських та зарубіжних науковців. Серед них доцільно виділити В. Вергуна, М. Григорак, І. Журбу, Н. Корж, А. Рибчука, А. Румянцева, А. Філіпенко, М. Хмару, В. Сергєєва та ін. Дослідженню питань взаємовідносин між учасниками міжнародної господарської діяльності присвячені праці П. Науде, Ф. Батла, Ю. Попова, О. Рогача 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 інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків, створенні сучасних господарських об'єктів, зокрема, міжнародних 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 розвитку сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, міжнародних господарських взаємовідносин. Для вирішення поставлених завдань використано такі методи наукового дослідження, як системний, аналіз і синтез, узагальнення.

Виклад основного матеріалу. Інфраструктурне забезпечення руху георегіональних торговельних потоків є важливим чинником соціально-економічного зростання країн світового співтовариства.

Міжнародні торговельні відносини, розвиток міжнародних транспортних коридорів, логістичних хабів, створення міжнародних логістичних комплексів забезпечують єдність економічного простору, поглиблення георегіональних і міжнародних транспортно-логістичних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктивних сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу країн світової спільноти, розвиток багатонаціональних підприємств, розширення міжнародної співпраці в цілому. Зазначимо, що входження України до світового економічного простору як рівноправного партнера сприяє ефективному розвитку георегіональної інфраструктури та передбачає подальшу її інтеграцію, через вітчизняну мережу міжнародних транспортних коридорів, у світову транспортно-логістичну мережу. Цьому також сприяє гео економічне положення України, 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 [1].

Сьогодні потрібно визнати, що ступінь використання транспортно-логістичної інфраструктури України є достатньо низький, а першочерговим геополітичним й соціально-економічним завданням для виробничої галузі нашої країни має стати завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні економічні зв'язки між усіма регіонами країни, стабільний рух георегіональних торговельних потоків, 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 інтеграції транспортно-логістичних систем окремих держав у світову сприяє інтенсивному процесу розвитку міжнародних логістичних комплексів, що забезпечує прискорене пересування великих вантажопотоків на георегіональному рівні мережею міжнародних транспортних коридорів.

Виходячи із зазначеного, варто виділити найбільш привабливі інфраструктурні проєкти забезпечення руху георегіональних торговельних потоків. Різкі коливання кон'юнктури міжнародних торговельних потоків призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що зумовило георегіональне переорієнтування її стратегічних напрямів і сегментарні зміни структури світового ринку товарів і послуг. В результаті, починаючи із середини 80-х років, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну на георегіональному рівні, зокрема, між Європейським Союзом і Китаєм, країнами Південно-Східної Азії й Індійського субконтиненту. Середньорічні темпи зростання георегіональної торгівлі при цьому становили 4–15% [2]. Саме ці об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі стимулювали появу і реалізацію інтеграційних ініціатив, спрямованих на створення у Західній Європі єдиного економічного простору, що споконвічно уявлявся як найбільша у світі георегіональна зона вільного руху міжнародних товаропотоків.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток інфраструктурного забезпечення георегіональних торговельних потоків розпочався на початку 70-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання георегіональних вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків й інтенсивності розвитку світової торгівлі. Зростаюча конкуренція змусила багатонаціональні підприємства шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало впровадження інноваційних підходів до створення нової вантажної техніки, розвитку сучасної георегіональної транспортно-логістичної інфраструктури, впровадження новітніх транспортно-логістичних технологій, які дозволили б у підсумку знизити транспортно-логістичну складову в кінцевій ціні міжнародного торговельного потоку до 7–9 %, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги – на 12–25 % [4].

Торкаючись проблеми формування структури георегіональних торговельних потоків варто виокремити наступні його наступні складові. По-перше, до георегіональних торговельних потоків входить національний зовнішньоторговельний потенціал країн світу, що зорієнтований передусім на реалізацію інноваційних товарів виробничого призначення та широкого вжитку в яких зацікавлені країни-партнери. По-друге, у міжнародних торговельних відносинах варто виокремити георегіональну складову, що діє в межах інтеграційних угруповань, та ґрунтується на ефективному інноваційному розвитку інфраструктури регіонів, транскордонній співпраці. Такий підхід чітко простежується у співпраці країн Європейського Союзу. По-третє, у структурі георегіональних торговельних потоків визначну частку займають сировина і напівфабрикати, що рухаються з країн, що розвиваються, до розвинених. Міжнародні виробничі компанії виробляють товари і відправляють їх кінцевому споживачеві. Важливою особливістю сучасного світового виробництва товарів і послуг є суттєвий вплив на них валютно-фінансових чинників, що посилюються в умовах флуктуаційних коливань курсів валют. Основними інструментами валютної політики, що проводиться на міжнародних товарних ринках, варто вважати девальвацію та ревальвацію валютних курсів.

Різкі зрушення валютних курсів породжують досить істотну трансформацію міжнародної торгівлі, зміни в товарообігу між окремими країнами на георегіональному рівні. Особливо часто і помітно подібні зміни мають місце в періоди, що безпосередньо передують падінню курсу будь-якої з валют великих розвинених країн. Різке зростання попиту може призводити до змін на світовому товарному ринку, зокрема, до зростання цін на відповідну продукцію у одному конкретному регіоні [5]. Окремі держави, враховуючи велику роль валютного фактора в розвитку георегіональних інфраструктурних об'єктів, зокрема, міжнародних логістичних комплексів, роблять спроби вплинути на них, проводячи сумнівні операції з валютними курсами. Проте ефективність цих заходів не завжди призводить до потрібного ефекту, а їх кінцевим результатом виступає лише послаблення валютної системи цих держав.

Подібне посилення невизначеності, що і без того сьогодні панує на товарних ринках, суттєво впливає на рух георегіональних торговельних потоків, ускладнює співпрацю між учасниками

зовнішньоекономічної діяльності різних країн. Тим самим створюються додаткові перешкоди спеціалізації і кооперуванню виробництва в міжнародному масштабі, розвитку світових товарних ринків.

У сучасних умовах на динаміку розвитку інфраструктурних об'єктів, сприяння руху георегіональних торговельних потоків суттєво впливають темпи зростання економік країн світової спільноти, зміни у конфігурації світової фінансової системи, екологія, зовнішня політика, інноваційність виробничих процесів, діджиталізація суспільства. Виходячи з зазначеного, варто відмітити такі пріоритети розвитку інфраструктури забезпечення георегіональних торговельних потоків.

1) вони стають все більш глобальними у зв'язку з появою нових суверенних гравців, що заявляють про свої права на природні ресурси. Разом з тим георегіональні товарні ринки виявляються все більш складними і закритими для співпраці. Поряд із звичайною продукцією у вузьких моногалузах з'являється широка лінійка інноваційної наукомісткої продукції і високотехнологічних послуг – так звані інтегровані продукти міжгалузевої кооперації. Такий підхід до просування георегіональних торговельних потоків надає суттєві переваги розвиненим країнам, які вивозять на експорт застарілу продукцію, звільняючи ринок для товарів, що були вироблені за інноваційними технологіями;

2) розвинені країни зосереджуються на виробництві високотехнологічної продукції за сучасними світовими стандартами, враховуючи екологічні вимоги. У даному зв'язку можливі наступні наслідки такого сценарію: а) посиляться товарообмін в рамках групи розвинених країн; б) збільшиться товарообмін між розвиненими країнами; в) складна високоякісна продукція і послуги будуть обмінюватися не тільки на сировину, а й на рядову продукцію першої переробки [8];

3) логічно припустити, що вартість живої праці, особливо висококваліфікованої, буде зростати. Розвинені країни відкривають свої ринки праці, впроваджують квотування професій, запрошують кваліфікованих працівників із менш розвинених країн, створюють для них усі соціальні умови. Такий підхід до використання робочої сили задовольняє вимоги споживачів ринку, знижує енергоємність та затрати на виготовлення продукції, скорочує витрати на виробництво, підвищує конкурентоспроможність товарів;

4) відбувається новий щабель боротьби за науково-технічне лідерство у світі. Країна, яка реально перетворює потенціал економіки знань в повсякденне життя суспільства, стає лідером виробництва інноваційних товарів та послуг, що знаходить відображення у товарній структурі її міжнародної господарської діяльності;

5) на георегіональних товарних ринках очікується поступове стирання граней між військовою і цивільною продукцією в результаті використання подвійних технологій та інтеграції інноваційних потенціалів. У результаті зростає диверсифікація інноваційних товарів, прискорюється технологічне оновлення продукції, що виготовляється, підвищується інтелектуальна ємність структури георегіональних товарних потоків.

б) ймовірно посилення георегіонального суперництва у використанні інформаційних, комунікаційних, космічних, біо- і нанотехнологій на всіх етапах сучасного виробництва товарів і послуг. У конкурентній боротьбі все більшу роль гратиме пропозиція інноваційних товарів, сучасних технологій їх виробництва, ступеня інтелектуалізації [12].

Зауважимо, що останнім часом спостерігаються зміни складової структури витрат товаровиробників, учасників міжнародних торговельних операцій все більша частка яких приходить, в основному, не на власне виробництво товарної продукції, або її реалізації за міжнародними господарськими контрактами, а на витрати у сфері транспортування, зберігання, постачання, збуту. Різко зріс час руху георегіональних товарних потоків до кінцевих споживачів. Сфера обігу товарів все більшою мірою визначає основні орієнтири виробництва стосовно маркетингових та логістичних стратегій товаровиробників. Найважливішими напрямками перетворення сфери обігу в розрізі синтезу макрологістичних систем є, по-перше, розробка механізму політичної та організаційно-економічної підтримки, правового захисту, інформаційного забезпечення, діджиталізація та стимулювання розвитку інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків. По-друге, координація та оптимізація взаємодії зв'язків між матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками транспортно-логістичних систем. Системи контролю перевезень вантажів, їх руху міжнародними транспортними коридорами, проходження національних кордонів, зберігання і оброблення в системі міжнародних логістичних комплексів мають буди діджиталізовані та доступні для всіх учасників міжнародної господарської діяльності, що приймають безпосередню участь у цих процесах. По-третє, формування сучасної інфраструктури георегіональних товарних ринків. Важливо створювати нові міжнародні транспортні коридори, розбудовувати сучасні міжнародні логістичні комплекси, придорожно інфраструктуру, діджиталізувати транспортно-логістичні процеси.

Особливості розвитку логістики та створення сучасних транспортно-логістичних систем багато в чому визначаються інституційним чинником, який полягає в необхідності державного регулювання цих процесів, враховують особливості податкового та митного регулювання країн-учасників зовнішньоторговельних відносин. Важливість цього чинника для синтезу макрологістичних систем визначається програмними завданнями соціально-економічного розвитку адміністративно-територіальних об'єктів, політичними, екологічними, військовими, національними, соціальними та іншими цілями.

Високий рівень монополізації економіки в окремих країнах, зокрема і в Україні, необхідність протекціоністської політики і захисту вітчизняних товаровиробників, торгових, транспортних і експедиторських компаній-посередників, проведення єдиної фінансової, тарифної, податкової, митної політики, завдання ліцензування та сертифікації транспортно-логістичних компаній вимагають державного регулювання як на федеральному, так і на місцевому, муніципальному рівнях. При цьому, створювані макрологістичні системи,

завжди будуть важливим засобом реалізації міжнародних, федеральних і регіональних цільових програм. Резюмуючи вищевикладені передумови, вочевидь можна зауважити, що висока ресурсна та енергетична незалежність нашої країни, потужний науково-технічний потенціал, наявність геополітичних переваг в системі міжнародних господарських зв'язків можуть і повинні бути більш ефективно використані, у тому числі за рахунок формування макрологістичних систем різних типів і моделей. Таким чином, розвиток транспортно-логістичної системи країни повинен сприяти основному пріоритетному напрямку розвитку України – курсу на євроінтеграцію. Складовою частиною даного питання є співпраця уряду України із міжнародними транспортно-логістичними компаніями, та участь георегіональних проєктах співпраці і розвитку.

Зазначимо, що курс на георегіональну співпрацю вимагає відповідної гармонізації транспортної політики всіх прикордонних регіонів. Для цього необхідно, по-перше, приймати активну участь у всіх заходах під егідою світових транспортно-логістичних організацій, багатонаціональних підприємств. Це дасть можливість володіти нагальними аспектами розвитку світової транспортно-логістичної системи на міждержавному та георегіональному рівні. По-друге, розробити та прийняти єдині технічні регламенти для вантажного автотранспорту, їх типів та видів, характеристик вантажу, їх припустимі вагові характеристики. Дорогами георегіонального значення повинний рухатись вантажний автотранспорт з єдиними вимогами до процесу перевезення. По-третє, єдине гармонізоване законодавство в транспортно-логістичній галузі. Це дасть можливість учасникам зовнішньоекономічної діяльності надавати якісні послуги використовуючи розвинену сучасну інфраструктуру. По-четверте, проведення світових транспортно-логістичних, економічних форумів. Це сприяє залученню інвестицій в розвиток інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків, зокрема нашої країни. Виходячи із зазначеного, вважаємо за доцільне виділити найбільш привабливі проєкти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

1) модернізація міжнародних транспортних коридорів, портової, аеропортової та залізничної інфраструктури, доведення до рівня європейського автобану автомобільних шляхів Одеса – Київ – Чернігів – Нові Яриловичі, Ужгород – Львів – Київ – Суми, Варшава – Київ – Харків. Це дасть можливість суттєво скоротити терміни руху вантажного автотранспорту, стимулює розвиток придорожньої інфраструктури, сприяє збільшенню транзитного потенціалу нашої країни, що стимулює розвиток міжнародних логістичних комплексів [3];

2) будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у вітчизняних морських портах. Будівництво нових міжнародних логістичних комплексів на прикордонній території, які можна назвати «вхідні» господарські комплекси, оскільки, на нашу думку, вони мають бути розташовані біля митних переходів на основних міжнародних транспортних коридорах, що проходять по Україні. Таке розташування інфраструктурних об'єктів 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 багатонаціональним підприємствам інвестувати в вітчизняний ринок розвитку інфраструктурних об'єктів, створюючи додаткові робочі місця, покращуючи соціально-економічну ситуацію в Україні.

Сьогодні можна констатувати окремі спроби створення невеликих інфраструктурних об'єктів побудованих коштом приватних іноземних інвесторів. Можливо, на такий розвиток негативно впливає ряд існуючих проблем, які суттєво впливають на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури нашої країни, та які необхідно подолати економіці України. Характеризуючи проблематику розвитку транскордонних інфраструктурних об'єктів необхідно відмітити наступне:

1) слабку інфраструктуру. На сьогодні транспортно-логістичні, дистриб'юторські компанії скаржаться на недостатню інтеграцію міжнародних логістичних комплексів у транспортну мережу. За винятком основних економічних центрів – Києва, Одеси, Львова, сектор транспортно-логістичних послуг є достатньо низької якості і неефективною, переважна частина вантажного автопарку застаріла, інфраструктурні об'єкти не застосовують сучасні технології оброблення вантажопотоків, діджиталізація цих процесів відбувається досить повільно;

2) високі транспортні витрати, які при транспортуванні окремих товарів можуть складати до 50 % від вартості товару. Витрати на логістичну обробку оцінюються в 2–3 рази вище, за такі ж витрати у Європі;

3) неефективне регулювання державою ринку транспортно-логістичних послуг. Немає узгодженої взаємодії між органами державної влади на національному, регіональному та місцевому рівнях, тому вартість транспортно-логістичних послуг часто коливається, перешкоджаючи створенню єдиної цінової політики;

4) бюрократія і корупція провладних структур. Отримання погоджень і дозвільних документів на будівництво інфраструктурних об'єктів сильно залежить від позитивних адміністративних рішень бюрократії;

5) низький рівень підготовки спеціалістів з логістики. Особливо це видно на вищому управлінському рівні компаній, де не вистачає фахівців-практиків. Багато спеціалістів не реалізують кращі методи управління транспортно-логістичними процесами і не зацікавлені у впровадженні передових технологій, методів гнучкого управління, діджиталізації;

6) регіональні диспропорції. Українська економіка характеризується великою різницею в рівні економічної активності та розвитку, що впливає на ефективність георегіонального руху торговельних потоків. З глобального погляду ці диспропорції існують також між усіма учасниками міжнародних господарських відносин, що призводить до труднощів під час інтеграції до єдиної світової транспортно-логістичної мережі.

Варто окремо виділити кілька проблем, вирішення яких 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 удосконалити і контролювати виконання норм і правил устаткування та експлуатації інфраструктурних об'єктів. Також потрібно зазначити, що розвиток ефективної національної транспортно-логістичної 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 на георегіональному рівні. По-друге, покращення рівня інфляції за рахунок зниження транспортно-логістичних витрат. По-третє, підвищення інвестиційної привабливості інфраструктурних проєктів по розміщенню інноваційного виробництва.

Створення георегіональної транспортно-логістичної інфраструктури сприяє підвищенню конкурентоспроможності національної економіки за рахунок діджиталізації процесів комплексної логістики постачання основних центрів виробництва, оптимізації складських запасів і вивільнення фінансових ресурсів у виробників, комплексної логістики розподілу товарів від центрів виробництва до центрів споживання. Важливим фактором інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків є ефективний розвиток господарських об'єктів, придорожньої інфраструктури, господарських зв'язків на прикордонних територіях.

Висновки та практичні рекомендації. Проаналізувавши особливості інфраструктурного забезпечення руху георегіональних торговельних потоків в умовах глобальних флуктуацій, варто зробити висновок, що розбудова міжнародних господарських об'єктів відбувається на достатньо високому рівні. Діджиталізація процесів управління транспортно-логістичної діяльності, впровадження інноваційних технологій виробничих процесів сприяють георегіональній співпраці, міжнародній господарській співпраці в цілому. Для більш ефективного розвитку сучасної інфраструктури забезпечення руху георегіональних товарних потоків варто гармонізувати законодавство транспортно-логістичної галузі, міграційної та фінансової політики країн світової спільноти, відкрити нові міжнародні транспортні коридори для більш ефективного просування міжнародних торговельних потоків як у георегіональному напрямі у світі в цілому.

Література

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.
2. Офіційний веб-сайт Держкомстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mtu.gov.ua>
4. Офіційний веб-сайт Асоціації Міжнародних Автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : www.asmap.org.ua
5. Економічна асоціація України з Європейським Союзом / Шнирков О.І., Муравйов В.І., Заблоцька Р.О., Русак Д.М. та ін. – Київ : ВПЦ «Київський університет», 2015. – 414 с.
6. Журба І.Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики) : монографія / І.Є. Журба. – Хмельницький : ХНУ, 2008. – 311 с.
7. Журба І.Є. Пріоритетні форми трансформації транскордонного співробітництва в умовах наближення України до Європейського Союзу : монографія / І.Є. Журба. – Хмельницький : ХНУ, 2012. – 274 с.
8. Рыбчук А.В. Глобальная производная инфраструктура мирового хозяйства: теория и практика : монография / А.В. Рыбчук. – Дрогобыч : Вимір, 2009. – 436 с.
9. Русак Д.М. Міжнародні корпоративні мережі в сучасному геоекономічному просторі : монографія / Д.М. Русак. – К. : АДЕФ-Україна, 2018. – 410 с.
10. Стаканов Р.Д. Регіональна політика регулювання міжнародної трудової міграції : монографія / Р. Д. Стаканов. – Ужгород : Видавництво «ФОР Сабо А.М.», 2017. – 550 с.
11. Філіпенко А.С. Міжнародні торговельні зв'язки України: генезис і структура : навч. посіб. / А.С. Філіпенко. – К. : Знання України, 2008. – 223 с.
12. Філіпенко А.С. Новітні теорії міжнародної економічної інтеграції [Електронний ресурс] / А.С. Філіпенко // Розвиток новітніх форм міжнародної економічної інтеграції на початку XXI століття : монографія ; за ред. О.І. Шниркова. – Київ, 2016. – С. 13–26.

References

1. Konceptiya razvitiya transportno-dorozhnogo kompleksa Ukrainy na srednesrochnyj period i do 2020 goda [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupu : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.
2. Ofitsiyniy veb-sait Derzhavnogo komitetu statystiky Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupu : <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Ofitsiyniy veb-sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupu : <http://www.mtu.gov.ua>
4. Ofitsiyniy veb-sait Asotsiatsii Mizhnarodnykh Avtomobilnykh pereviznykiv Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupu : www.asmap.org.ua
5. Ekonomichna asotsiatsiia Ukrainy z Svropeiskym Soiuzom / Shnyrkov O.I., Muraviov V.I., Zablotska R.O., Rusak D.M. ta in. – Kyiv : VPTs «Kyivskiy universytet», 2015. – 414 s.
6. Zhurba I.Ie. Transkordonne spivrobitnytstvo krain Tsentralnoi ta Skhidnoi Yevropy v umovakh rozshyrenoho YeS (pytannia teorii ta praktyky) : monohrafiia / I.Ie. Zhurba. – Khmelnytskyi : KhNU, 2008. – 311 s.
7. Zhurba I.Ie. Priorytetni formy transformatsii transkordonnogo spivrobitnytstva v umovakh nablyzhennia Ukrainy do Yevropeiskoho Soiuzu : monohrafiia / I.Ie. Zhurba. – Khmelnytskyi : KhNU, 2012. – 274 s.
8. Rybchuk A.V. Hlobalna vyrobnycha infrastruktura svitovoho hospodarstva: teoriia i praktyka : monohrafiia / A.V. Rybchuk. – Drohobych : Vymir, 2009. – 436 s.
9. Rusak D.M. Mizhnarodni korporatyvni merezhi v suchasnomu heekonomichnomu prostori : monohrafiia / D.M. Rusak. – K. : ADEF-Ukraina, 2018. – 410 s.
10. Stakanov R.D. Rehionalna polityka rehulivannia mizhnarodnoi trudovoi mihratsii : monohrafiia / R. D.. Stakanov. – Uzhhorod : Vydavnytstvo «FOP Sabov A.M.», 2017. – 550 s.
11. Filipenko A.S. Mizhnarodni torhovelni zviazyky Ukrainy: henezys i struktura : navch. posib. / A.S. Filipenko. – K., 2008. – 223 s.
12. Filipenko A.S. Novitni teorii mizhnarodnoi ekonomichnoi intehtatsii [Elektronnyj resurs] / A.S. Filipenko // Rozvytok novitnikh form mizhnarodnoi ekonomichnoi intehtatsii na pochatku KhKhI stolittia : monohrafiia ; za red. O.I. Shnyrkova. – K., 2016. – S. 13–26.

Рецензія/Peer review : 02.12.2019

Надрукована/Printed : 08.01.2020
Рецензент: д. е. н., проф. Журба І. Є.