

УДК 338.47

Г. В. Мітченко,
здобувач, Національний транспортний університет, м. Київ

АНАЛІЗ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ТА ЙОГО ВПЛИВУ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ГАЛУЗІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

ANALYSIS OF EXTERNAL ENVIRONMENT AND ITS INFLUENCE ON SPHERE OF CARGO TRUCK IN UKRAINE

Проаналізоване зовнішнє середовище функціонування підприємств вантажоперевізників автомобільним транспортом в Україні. Визначені позитивні та негативні фактори розвитку галузі вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні.

The external environment of functions of enterprises of cargo truck in Ukraine was analyzed. The positive and negative factors of development of cargo truck in Ukraine were determined.

Ключові слова: вантажні перевезення, автомобільний транспорт, PESTLE-аналіз, транзит товарів, інтеграція.

Key words: cargo truck, automobile transport, PESTLE-analyze, goods transit, integration.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Транспорт завжди виконував важливу роль в процесі налагодження господарських зв'язків суб'єктів підприємницької діяльності та організації економічних систем держави. Якщо підходити до аналізу народно-господарського комплексу держави з точки зору органічної теорії, то транспортна мережа і сам транспорт сприймаються як одна з систем забезпечення розвитку як виробництва, так і сфери послуг. Через це розвитку транспортної інфраструктури та стимулювання діяльності транспортних підприємств є одним із першочергових завдань держави в процесі оптимізації її внутрішніх ресурсів та економічного потенціалу на шляху до розбудови потужної, конкурентоспроможної економіки. Цілком очевидно, що провідне місце в цьому аспекті відводиться підприємствам-вантажоперевізникам. Однак, навіть за умов високої капіталізації інфраструктурних проектів та розбудови логістично виваженої транспортної мережі, держава повинна значну увагу приділяти створенню належних організаційно-правових умов розвитку зазначеної галузі, обираючи найбільш ефективні та економічно обґрунтовані напрями.

Що ж стосується українських реалій та сучасного стану вітчизняної транспортної інфраструктури, то особливу увагу слід приділити розвитку автомобільних вантажоперевезень через їх виключну важливість з точки зору існуючих на сьогодні каналів збуту українських підприємств та налагоджених зовнішньоекономічних зв'язків України із сусідніми країнами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемам аналізу соціально-економічних факторів впливу на розвиток галузі вантажоперевезень, а також системи організаційно-правових та інституціональних механізмів її державного регулювання були присвячені праці багатьох вітчизняних та закордонних вчених, зокрема таких, як: Босняк М.Г., Коваленко В.М., Щуріхін В.К., Машика Н. Б. та ін.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Завданням даної статті є визначення основних факторів впливу макросередовища на діяльність підприємств-вантажоперевізників автомобільним транспортом в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Рух товарів — це базова складова економічних відносин, без якої сутнісний взаємозв'язок між виробництвом та споживанням буде розірвано. Просторове переміщення сировини та кінцевої продукції дає змогу в певний спосіб синхронізувати потреби споживачів із пропозицією виробників, а відтак стимулює встановлення ринкової рівноваги. Але якщо просторові розриви обумовлюються факторами та умовами розміщення продуктивних сил й виробничих територіальних комплексів і в певній мірі можуть претендувати на роль константи, то часові розриви між виробництвом і споживанням, які є об'єктивною реальністю, можуть і мають бути змінені в бік їх мінімізації. Саме така мета стоїть перед будь-яким видом вантажного транспорту, а відтак завдання виробників полягає в оптимізації транспортних потоків: видів транспорту та способів поставки продукції споживачам. По суті таке завдання в сучасних умовах спеціалізації видів економічної діяльності було виділено в окремий вид — перевезення вантажів.

Таким чином, відбувся органічний процес формування окремої галузі економіки — вантажні перевезення. На сучасному етапі розвитку транспортний та інфраструктурний потенціал нашої держави дає змогу постійно нарощувати темпи капіталізації даної сфери, а географічне положення обумовлює можливість зростання надходжень до бюджету від транзитних вантажопотоків. Структуру вантажних перевезень України формують перевезення залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіаційним, трубопровідним та іншими видами транспорту.

У рамках даної статті нас більше цікавитиме вантажний автомобільний транспорт, який використовується частіше за все для перевезень вантажів на короткі та середні відстані, в регіонах, де відсутня можливість здійснення транспортування товарів в інший спосіб, а також для обслуговування морських портів та залізничних транспортних вузлів. На сьогодні багато виробничих та торговельних підприємств володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують перевезення вантажів. Однак, все частіше для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств [1, с. 307].

Це дає змогу говорити про відокремлений ринок автотранспортних перевезень, який досить швидко розвивається і заслуговує особливої уваги з огляду на транзитний потенціал України. Саме тому вважаємо доцільним

Таблиця 1. Структура вантажоперевезень в Україні протягом 2008—2012 рр., млн т [2]

	2008		2009		2010		2011		11 міс. 2012	
	млн т	питома вага, %	млн т	питома вага, %	млн т	питома вага, %	млн т	питома вага, %	млн т	питома вага, %
Всіма видами транспорту, у т.ч.:	828,7	100,00	630	100,00	686	100,00	740,4	100,00	707,2	100,00
залізничним	467,5	56,41	355,9	56,49	394,4	57,49	427,8	57,78	421,5	59,60
автомобільним	173	20,88	128	20,32	144,6	21,08	163,1	22,03	164,8	23,30
водним	18,5	2,23	9,1	1,44	10,3	1,50	9,1	1,23	7,3	1,03
трубопровідним	169,6	20,47	136,9	21,73	136,6	19,91	140,3	18,95	113,5	16,05
авіаційним	0,1	0,01	0,1	0,02	0,1	0,01	0,1	0,01	0,1	0,01

застосувати PESTLE-аналіз для визначення загроз та можливих напрямів розвитку зазначеного ринку, а також визначити ті суперечливі моменти, які має усунути влада шляхом прийняття відповідних управлінських рішень.

PESTLE-аналіз дає змогу оцінити зовнішнє середовище по відношенню до підприємств, що функціонують в межах того чи іншого ринку, і включає в себе політичну (P — policy), економічну (E — economic), соціальну (S — social), технологічну (T — technology), нормативно-правову (L — legislative) та екологічну (E — ecology) складові.

Аналізуючи політичні умови розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень України, слід, перш за все, звернути увагу на вектор зовнішньої політики нашої держави. Проголосивши політику Євроінтеграції, Україна намагалася отримати доступ до Європейського відкритого ринку, що на думку експертів, давало б змогу значно покращити сальдо зовнішньої торгівлі в бік збільшення експорту. Однак, насправді керівники ЄС, розуміючи, що разом із відкриттям для себе нового ринку збуту — ринку України, відкриється і доступ до дешевої робочої сили, що означатиме зайву конкуренцію із громадянами Старої Європи, намагалися розтягнути процес інтеграції України до ЄС та навіть процес підписання спільної угоди про торгівлю. Це змусило Українську владу шукати інші шляхи реалізації вітчизняного економічного потенціалу. Останнім часом альтернативою ЄС все частіше розглядається Митний союз з Росією, Білоруссю та Казахстаном. Хоча даний ринок є більш вигідним з точки зору рівня конкурентоспроможності вітчизняних товарів та продукції країн Митного союзу, все ж досить сильне занепокоєння визиває запропонована модель прийняття політичних рішень в рамках цього інтеграційного утворення, за якою фактичний контроль буде сконцентрований в одних руках — у Росії. Таким чином, на сьогодні питання пошуку стратегічних партнерів залишається актуальним та вирішуватиметься воно з огляду на прогрес у домовленостях між ЄС чи Митним союзом. Постає питання: чому інтеграція так важлива для галузі вантажних автомобільних перевезень? Відповідь криється у нарощуванні експортно-імпортного відносин, а відтак, в необхідності транспортування продукції. Найбільш вигідними, як у випадку з ЄС, так і у випадку з Митним союзом, вважаються два канали транспортування продукції: залізничний та автомобільний транспорт. З огляду на це очікується активізація діяльності автомобільних вантажних перевізників, оскільки конкуренція в цій галузі необтяжена природними монополіями, як у випадку із залізничним транспортом. Зауважимо, що позитивним зрушенням в процесі інтеграції вітчизняної економічної системи вважається вступ до СОТ, в рамках якої Україна вже починає реалізовувати власний економічний потенціал. Це також стимулює розвиток галузі автомобільних вантажних перевезень, оскільки значно збільшився товарообіг між Україною та країнами-членами СОТ, за рахунок морських перевезень. Однак, обслуговування морських портів та подальше переміщення товарів по території України здійснюється в тому числі і підприємствами-перевізниками, що використовують переважно автомобільний транспорт.

Аналізуючи економічні умови розвитку автомобільних вантажних перевезень, слід звернутися до аналізу

показників транспортної галузі України (табл. 1, 2).

Як бачимо, автомобільний транспорт посідає друге місце в структурі вантажних перевезень, в 2011 році ним перевезено 22% від всього обсягу вантажів, за 11 місяців 2012 році його питома вага збільшилася до 23,3%. Це свідчить про певну інтенсифікацію використання в

якості вантажоперевізників саме автомобільного транспорту, що також підтверджується збільшенням абсолютної величини перевезених вантажів з 163,1 млн т у 2011 році до 164,8 млн т за 11 місяців 2012 року. Падіння обсягів перевезень в 2009 році пов'язано із наслідками світової економічної кризи, однак вже в 2010 та 2011 роках намітилося поступове зростання даної галузі економіки. Очікується, що в 2013—2014 роках обсяг вантажних перевезень всіма видами транспорту в Україні перевищить докризовий рівень, а частка автомобільних перевезень зросте на 2—3%.

Що стосується транзитних перевезень вантажів територією України, то автомобільний транспорт у 2011 році займав всього 3,3% від загального обсягу, а за 9-ть місяців 2012 року цей показник склав 4,8%. І хоча питома вага перевезень вантажів автомобільним транспортом значно зросла по відношенню до 2008 року, їх кількісний вираз змінювався в межах 1,5—2%. З одного боку, це можна пояснити подорожчанням пального та незадовільною якістю транзитних автомобільних шляхів в Україні, з іншого — великими відстанями, які зручніше долати залізничним транспортом. Крім того, велику питому вагу в транзиті вантажів територією України мають такі специфічні групи вантажів, які можна транспортувати виключно трубопровідним транспортом. Однак, активізація зовнішньоекономічних зв'язків між Україною та країнами ЄС чи країнами Митного союзу значно підвищить рівень використання автомобільного транспорту при перевезенні вантажів територією України, оскільки будуть переглянуті відповідні тарифи на транзитні перевезення в бік їх зменшення.

Серед зовнішніх факторів соціального характеру на галузь вантажних перевезень автомобільним транспортом найбільшим чином впливає рівень доходів населення як споживачів товарів та рівень заробітної плати за видами економічної діяльності (табл. 3). Перший фактор цілком логічний: якщо збільшується рівень доходів населення, то зростає і рівень споживання товарів, а відтак стимулюється їх виробництво та доставка. У більшій мірі на розвиток автомобільних вантажних перевезень впливає рівень заробітної плати населення за видами економічної діяльності, який, з одного боку, значно підвищує рівень валових витрат підприємств-перевізників, з іншого стимулює конкуренцію на ринку праці, що дає змогу наймати цим же підприємствам найбільш досвідчених та кваліфікованих водіїв та обслуговуючий персонал. Останній фактор в перспективі впливає на зменшення часу перевезення вантажів та підвищення їх якості, що проявляється в зменшенні втрат товарів (забуття чи загибель вантажу, зменшення коефіцієнтів усучки чи утруски вантажу, зменшення кількості аварій чи впливу інших форс-мажорних обставин) під час перевезень.

Таким чином, рівень середньорічної заробітної плати в Україні зріс протягом останніх п'яти років майже на 77%, в той час як рівень заробітної плати в галузі автомобільного транспорту лише на 59,5%. При тому, що середній рівень заробітних плат в транспортній сфері взагалі зріс майже на 71,9%. Ці дані свідчать про те, що автоперевізники намагаються утримувати зростання заробітної плати персоналу на такому рівні, який би давав змогу отримувати більш-менш стабільні прибутки навіть не дивлячись

на збільшення нормативно встановлених рівнів мінімальних окладів за тарифними сітками та збільшенню рівня відрахувань, що нараховуються на заробітну плату у відповідності із новим соціальним законодавством. Крім того, на сьогодні в Україні, на жаль, характерним є тінізація зайнятості в сфері автомобільних вантажних перевезень, обсяги якої за різними даними коливаються в межах 40—65 %. Така ситуація не сприяє збільшенню надходжень у бюджеті всіх рівнів від діяльності підприємств-перевізників, а відтак — вимагає активізації зусиль Транспортної прокуратури України з іншими перевіряючими органами з метою детінізації цього виду економічної діяльності.

Технологічна складова зовнішнього середовища функціонування підприємств в галузі вантажних автомобільних перевезень обумовлює обсяги перевезення вантажів та витрати, пов'язані із утриманням та експлуатацією рухомого складу. Перший фактор значно впливає на вибір споживачів транспортних послуг, оскільки сучасний науково-технічний прогрес в галузі виробництва вантажних автомобілів дає змогу збільшувати їх вантажопід'ємність до 120 т, в той час як залізничним транспортом можна перевозити одночасно майже 8 тис. т, однак слід зауважити, що вартість перевезення вантажів автомобільним транспортом найменша серед всіх видів транспорту, що також впливає на вибір споживачів послуг перевезення. Крім того, використовуючи автомобільний транспорт, можна уникнути зайвих витрат на перевантаження та зберігання вантажів у портах та на сортувальних залізничних станціях. Що ж стосується експлуатаційних витрат, то сучасний рівень розвитку технології виробництва вантажних автомобілів дає змогу скорочувати кількість витрат пальною до 100 км пробігу, а також підвищує рівень безпеки вантажу і швидкість транспорту. Все це в кінцевому результаті впливає на вартість вантажівок, що в свою чергу, сприяє активізації виробничої діяльності вітчизняного автопрому, адже маючи такі потужні заводи, як ТОВ "Чернігівський завод спеціального автотранспорту", ЗАТ "ІВЕКО-Україна", ПрАТ "Луганський автозбірний завод", ПАТ "АвтоКрАЗ" можна не тільки забезпечити власні потреби у вантажівках, а також експортувати їх в такі країни, як Румунія, Угорщина, Болгарія, Словаччина, країни Балканського півострова тощо.

Суттєвий вплив на розвиток галузі автомобільних вантажних перевезень в Україні спричиняє існуюче правове поле. Відповідно до ч. 5 ст. 306 Господарського кодексу України (далі — ГКУ) загальні умови перевезення вантажів, а також особливі умови перевезення окремих видів вантажів (вибухових речовин, зброї, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних та інших небезпечних речовин тощо) визначаються даним Кодексом і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами [4, ст. 144].

Загалом, відповідно до ч. 1 ст. 306 перевезення вантажів визнається господарською діяльністю, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та по-

Таблиця 2. Структура перевезень вантажів транзитних вантажів через територію України в 2008—2012 рр., тис. т [9]

	2008		2009		2010		2011		9 міс 2012	
	тис. т.	питома вага, %	тис. т.	питома вага, %	тис. т.	питома вага, %	тис. т.	питома вага, %	тис. т.	питома вага, %
Всіма видами транспорту	325423	100,00	178134	100,00	152354	100,00	151243	100,00	95730	100,00
залізничним	93348	28,69	44835	25,17	44512	29,22	48670	32,18	30591	31,96
автомобільним	4908,7	1,51	3354,2	1,88	4649,1	3,05	5011,2	3,31	4596,6	4,80
морським	3487	1,07	1899,4	1,07	3660,4	2,40	3912,1	2,59	1238,8	1,29
річковим	74,73	0,02	-	-	-	-	-	-	5,07	0,01
авіаційним	1,54	0,0005	1,17	0,0007	1,58	0,0010	2,81	0,0019	2,36	0,0025
трубопровідним	223498	68,68	127982	71,85	99440	65,27	93120	61,57	58921	61,55
інше	105,54	0,03	62,94	0,04	90,64	0,06	527,84	0,35	374,58	0,39

вітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами. Для перевезень торгівельних вантажів підприємствами автотранспорту необхідно додержувати заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом [3, с. 367]. Відповідно до ст. 307 ГКУ за договором перевезення вантажу одна сторона зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі, а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Загальні положення про перевезення вантажів автомобільним транспортом містяться у гл. 32 Господарського кодексу України, Законі України "Про транспорт" від 10.11.1994 № 232/94-ВР [7], Законі України "Про автомобільний транспорт" від 05.04.2001 № 2344-III [5, ст. 105], Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [6] та інших галузевих та міжгалузевих нормативних актах, які регулюють окремі аспекти перевезень вантажів автомобільним транспортом (тарифи, технічні умови завантаження та кріплення вантажів тощо) [3, с. 368].

Таким чином, навіть не вдаючись до сутнісного аналізу нормативно-правових актів, що регулюють відносини в сфері вантажних перевезень автомобільним транспортом, можна побачити суттєвий недолік — їх кількість не сприяє розробці та запровадженню більш менш ефективних механізмів державного регулювання означеної галузі, в тому числі і стимулюючого характеру. Крім того, велика кількість нормативних актів, що визначають технічні та інші умови перевезення вантажів, вже застаріла та багато в чому не відповідає сучасним стандартам якості ISO: 9001 та ISO: 14000. Тенденції розвитку ринку автомобільних перевезень вимагають від законодавства гнучкості та здатності оперативно реагувати на зміни зовнішнього середовища, що не завжди вдається робити в умовах політичної

Таблиця 3. Середньорічна заробітна плата за видами економічної діяльності в Україні за 2008—2012 роки [8]

Усього, в т. ч.:	Роки					Темпи зростання 2012/2008
	2008	2009	2010	2011	2012	
В середньому по Україні за всіма видами економічної діяльності	1687	1906	2239	2633	2999	77,7%
Діяльність транспорту та зв'язку (середня по галузі), в т. ч.:	1664	1786	2078	2465	2860,5	71,91%
діяльність наземного транспорту	2047	2259	2601	2975,5	3295,5	60,99%
в т. ч. діяльність автомобільного транспорту	2002	2179	2655	2899	3195	59,5%
діяльність водного транспорту	2036	2007	2171	2526	2800	37,52%
діяльність авіаційного транспорту	1924	2248	2721	3202	3172	64,86%

Таблиця 4. Зведена таблиця PESTLE-аналізу зовнішнього середовища галузі вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні

Позитивні фактори	Негативні фактори
P – policy	
вступ до СОТ та приєднання до угод про вільну торгівлю	відсутність єдиного вектору зовнішньоекономічної політики
розвиток двосторонніх відносин із країнами-сусідами (Словаччина, Білорусь, Угорщина, Росія)	
E – economic	
вдале географічне розташування на перетині основних шляхів руху вантажів з Європи до Азії	недостатньо високий рівень конкурентоспроможності вітчизняних вантажоперевізників
збільшення обсягів транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом через територію України	висока економічна доцільність використання інших видів транспорту (залізничного, водного) для перевезення вантажів через територію України
зростання обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні	
S – social	
помірне зростання середнього рівня заробітних плат в галузі, що утримує витрати автоперевізників на найману працю на досить невисокому рівні	великі обсяги тінізації галузі та використання тіньової зайнятості, що зменшує доходи бюджетів різних рівнів
T – technology	
можливість охоплення автомобільним (у порівнянні із іншими видами) транспортом більшої території	мала вантажопідйомність автомобілів, що використовуються при перевезенні продукції
наявність розробок в сфері виробництва вантажівок, спрямовані на зменшення рівня експлуатаційних витрат	
L – legislative	
перспективи уніфікації вітчизняного законодавства у разі інтеграції України до ЄС Митного союзу, що підвищить його ефективність механізмів державного регулювання розвитку галузі	розгалуженість нормативно-правових актів, відсутність їх уніфікації застарілість деяких технологічних норм
E – ecology	
наявність наукових розробок з метою мінімізації негативного впливу на екологію	великі обсяги шкідливих викидів у навколишнє середовище
використання альтернативних екологічно чистих видів палива (біо-паливо, електроенергія)	

нестабільності головного законодавчого органу країни. Крім того, інтеграційні процеси або до ЄС, або до Митного союзу також значно впливатимуть на правове поле, вимагаючи приведення його у відповідність із вимогами того чи іншого інтеграційного утворення.

Аналізуючи сукупність факторів впливу на розвиток галузі вантажних перевезень автомобільним транспортом екологічного характеру, слід, перш за все, звернути увагу на рівень викидів шкідливих речовин у повітря. Безперечно, в цьому аспекті автомобільний транспорт є одним із "лідерів" забруднення навколишнього середовища, а збільшення обсягу вантажних перевезень відповідно і збільшуватиме цей показник. Хоча з точки зору розвитку зазначеної галузі в Україні екологічні фактори впливають якнайменше, оскільки рівень соціальної відповідальності бізнесу та стан формування громадянської позиції в українців не відповідають європейському, де громадськість має значні важелі впливу на ті чи інші галузі економіки. Разом з тим, сучасні досягнення світової галузі автомобілебудування та напрями наукових досліджень дозволяють значно зменшити рівень негативного впливу автотранспорту на навколишнє середовище. Узагальнюючи результати PESTLE-аналізу, наведемо їх у вигляді таблиці (табл. 4).

Як бачимо, на розвиток вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні впливають багато факторів зовнішнього середовища, як економічного, так і політичного, соціального та нормативно-правового й іншого характеру. Оцінити їх вплив однозначно неможливо, однак зрозуміло, що і підприємствам даної галузі, і органам державної влади необхідно зважати на них: першим — при розробці стратегій розвитку, дру-

гим — при розробці та впровадженні механізмів стимулювання розвитку даної сфери загалом.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного експрес-аналізу зовнішнього середовища та його впливу на розвиток вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні можна зробити висновок, що існує безліч як позитивних, так і негативних факторів різного характеру, що суттєво впливають на вибір моделей поведінки підприємств даної галузі. Беручи їх до уваги, підприємства повинні максимізувати для себе вплив позитивних факторів та мінімізувати потенційні ризики, що криються за факторами негативними. Вибудовуючи стратегію свого розвитку в такий спосіб, підприємства підвищуватимуть рівень власної конкурентоспроможності та за рахунок внутрішнього потенціалу охоплюватимуть своїми послугами більший сегмент ринку.

З іншого боку, органам державної влади також слід приділяти значну увагу означеним факторам. Транспортний потенціал України є запорукою ефективного реалізації інфраструктурної політики держави та стимулювання розвитку вантажних перевезень автомобільним транспортом через свою територію, однак для цього необхідна виважена державна політика, яка буде спрямована на активізацію діяльності відповідних підприємств-резидентів, а відтак, дасть змогу збільшити надходження до державного бюджету.

Література:

1. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: Навчальний посібник для студентів спеціальності 7.100403 "Організація перевезень і управління на транспорті (автомобільний)". — К.: Видавничий Дім "Слово", 2010. — 408 с.
2. Вантажні перевезення (щомісячна інформація) [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>
3. Господарське право України: навчальний посібник / Несилова С.В., Воронко В.С., Чебикіна Т.С.; за заг. ред. С.В. Несиної. — К.: Центр учбової літератури, 2012. — 564 с.
4. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 18—22. — Ст. 144
5. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. — 2001. — № 22. — Ст. 105
6. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363
7. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446
8. Статистичний збірник: ринок праці України [Електронний ресурс] / Служба зайнятості України. — Режим доступу: <http://www.dcz.gov.ua/control/uk/statdatacatalog/list>
9. Транзитні перевезення вантажів [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. — Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ-2012/tz/tranz/tranz_u/tranz1208_u.htm

Стаття надійшла до редакції 30.01.2013 р.