

Костянтин Володимирович ПАВЛОВ

доктор економічних наук, професор, професор кафедри аналітичної економіки та природокористування,

Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки

E-mail: pavlov.kostiantyn@eenu.edu.ua

ORCID ID: 0000-0003-2583-9593

Олена Миколаївна ПАВЛОВА

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри аналітичної економіки та природокористування,

Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки

E-mail: pavlova.olena@eenu.edu.ua

ORCID ID: 0000-0002-8696-5641

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Павлов, К. В. Інноваційно-інвестиційний потенціал транспортної галузі України [текст] / Костянтин Володимирович Павлов, Олена Миколаївна Павлова // Український журнал прикладної економіки. – 2019. – Том 5. – № 1. – С. 17–24. – ISSN 2415-8453.

Анотація

Вступ. Основною вимогою транспортної галузі України є саме можливість функціонування за різних умов гнучкості й еластичності самого національного ринку транспортних послуг. Транспортна сфера відіграє важливу роль в реалізації різного роду соціально-економічних зв'язків як на національному, так на міжнародному рівні. Отже, інвестиційний і інноваційний розвиток галузі транспортування в державі відіграє не лише одну з основних ролей, а й зможе сприяти забезпеченню належного рівня становлення й розвитку широкого спектру партнерства як в приватному, так і в державному секторах економіки. Таким чином, паралельно з перспективою розвитку національних транспортних з'єднань як окремої транспортної галузі це сприятиме відповідно вдосконаленню й інших важливих галузей в житті та функціонуванні України.

Мета. Полягає в комплексному дослідженні становища, що має місце в транспортній галузі України, у визначенні потенціалу транспортної галузі держави, а також його інноваційно-інвестиційного забезпечення.

Результати. Окреслено негативні явища, що мають місце на сьогодні в транспортній галузі України. Досліджено сенс і необхідність в практичній реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу транспортної галузі України. Окреслено проблемні аспекти щодо практичної реалізації інноваційної діяльності, а також здійснено огляд можливих перспектив інноваційно-інвестиційного розвитку транспортного потенціалу держави.

Висновок. Відзначено, що згідно з етапом досягнення економічних показників України, галузь транспортування також повинна впроваджувати зміни у повній відповідності до попиту, що матиме місце на послуги транспортування. Транспортна галузь, в якійсь мірі, перетворилася для країни в так званий «ризиковий проект», адже не існує зараз підходів щодо вивчення й реалізації точного прогнозування щодо подальшого її розвитку. У випадку відсутності вчасного реагування на необхідність запровадження в дію невідкладних заходів, є можливою неспроможності галузі транспортування України в найближчому періоді часу забезпечити потреби населення в перевезеннях, розвиток туристичних послуг і різних бізнес-процесів. Також існує ризик втрати конкурентоспро-

можності транспортної системи держави, що проявився у недостатній здатності України приймати участь в забезпеченні обслуговуючих процесів відносно інтернаціональних вантажних потоків.

Ключові слова: транспорт, транспортна галузь, транспортний потенціал, транспортні інновацій, інвестиції транспортної галузі, інноваційно-інвестиційний потенціал.

Konstantin PAVLOV

Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Analytical Economics and Environmental Management. Lesya Ukrainka Eastern European National University

Olena PAVLOVA

Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Analytical Economics and Environmental Management. Lesya Ukrainka Eastern European National University

**INNOVATION AND INVESTMENT POTENTIAL
OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE**

Abstract

Introduction. *The main requirement of the Ukrainian transport industry is precisely the ability to operate under different conditions of flexibility and elasticity of the national market of transport services. The transport sector plays an important role in the implementation of various socio-economic links, both nationally and internationally. Therefore, the investment and innovation development of the transport sector in the country plays not only one of the key roles, but also can contribute to ensuring the proper level of formation and development of a wide range of partnerships in both the private and public sectors of the economy. Thus, in parallel with the prospect of developing national transport connections as a separate transport industry, it will also contribute to the improvement of other important sectors in the life and functioning of Ukraine.*

The purpose. *It is a comprehensive study of the situation in the transport sector of Ukraine, in determining the potential of the transport industry of the state, as well as its innovation and investment support.*

Results. *The article outlines the negative phenomena that occur today in the transport industry of Ukraine. The meaning and necessity of practical realization of the innovative and investment potential of the Ukrainian transport industry are investigated. The problems of practical realization of innovative activity are outlined, as well as an overview of possible perspectives of innovative and investment development of the state transport potential.*

Conclusion. *It was noted that in line with the stage of achieving the economic indicators of Ukraine, the transport industry should also change in full accordance with the demand that will take place for transport services. The transport industry has, to some extent, become a so-called "risky project" for the country, because there are no approaches now available to study and implement accurate forecasting for its further development. In the absence of timely response to the need for immediate implementation of measures, the failure of the transportation industry of Ukraine in the near term of time may meet the needs of the population in transportation, the development of tourist services and various business processes. There is also a risk of loss of competitiveness of the state transport system, which is manifested in the insufficient ability of Ukraine to participate in the provision of servicing processes with respect to international freight flows.*

Keywords: *transport, transport industry, transport potential, transport innovation, transport industry investment, innovation and investment potential.*

JEL classification: L91; O18; O31

Вступ

На сьогоднішній день, транспортна галузь в Україні складається з багатьох компонентів, серед яких широко поширеним є автомобільний, залізничний, повітряний і частково водний. А це в свою чергу є свідченням того, що транспортні сполучення, а також різні засоби для їх з'єднання є досить важливим базисом для належного формування й подальшого розвитку економіки держави. Адже, саме транспортна інфраструктура, а також її інноваційно-інвестиційний потенціал в кінцевому своєму значенні являють собою так звані базис для забезпечення не лише підвищення рівня комфорту та життя населення держави, а й сприяє зростанню національних економічних показників.

Методологія дослідженої проблематики включає в себе системність наукових методів пізнання, а саме: аналізу, синтезу, критичного осмислення, емпіризму й моделювання можливого сценарію розвитку подій. Межі дослідження та можливості використання результатів, напрями подальших досліджень відображено в аналізі публікацій українських і закордонних вчених.

На даний момент опубліковані значна кількість наукових праць, в яких вже було досліджено не лише функціонування транспортної галузі в Україні, а й її інвестиційний потенціал. Результати проведених досліджень містяться в працях таких науковців як Танклевська Н.С., Чернявська Т.А., Лагодієнко В.В., Іртіщева І.О., Максимчук О.С., Кошевий М.М. В цей же час в недостатній мірі було приділено увагу проблемам в транспортній галузі України, пов'язаним саме з їх інноваційно-інвестиційним аспектом [2, 5].

Мета й завдання статті

Мета статті полягає в комплексному дослідженні становища, що має місце в транспортній галузі України, у визначенні потенціалу транспортної галузі держави, а також його інноваційно-інвестиційного забезпечення.

Виклад основного матеріалу

Відомо, що процес становлення й подальшого розвитку українського суспільства, активізації процесів, що сприяють діловим і торговим відносинам, що лежать в основі інноваційно-інвестиційних процесів напряду залежать від транспортних особливостей і логістичних сполучень, якими характеризується наша держава. Адже, одним із найголовніших завдань України в частині інноваційно-інвестиційного забезпечення й розвитку транспортної галузі є забезпечення надійних підвалин, що сприятимуть підвищенню економічних показників, економічній конкурентоспроможності країни та й, з рештою, підвищенню рівня транспортного комфорту наших співгромадян.

Також загальновідомим є й той факт, що стратегічним базисом розвитку й розширення систем транспортування та кінцевою метою його реалізації є саме всебічне задоволення необхідного інвестиційно-інноваційного суспільного розвитку економіки [1].

Практична реалізація вищезазначеного може бути досягнена завдяки забезпеченню в найбільшій мірі ефективного використання інноваційно-інвестиційного потенціалу транспортної галузі в Україні [6]. Для реалізації чого, в першу чергу, слід окреслити основні шляхи для можливого розвитку транспортної системи й можливого потенціалу, що дозволить отримати нашій державі додаткові соціально-економічні переваги.

Впродовж останнього часу система транспорту в державі перебуває в стані певної нестабільності, адже сам базис, а також її організаційний і технологічний рівень не віддзеркалюють в повній мірі технологічних і виробничих суспільних потреб і не відповідають сучасним вимогам до якісних характеристик послуг з транспортування.

В цей же час варто також відмітити й відчутне скорочення масштабів реалізації послуг перевезень, причиною чого слугував критичний стан, в якому перебуває залізнична інфраструктура. Варто відзначити, що на початку даного десятиріччя мала місце певна тенденція до збільшення показника пасажирських і вантажних перевезень. Але після російської інтервенції на територію України, що має місце з 2014 року і до

сьогодні, погіршилося соціально-економічне становище в країні та, як слідство, скоротився ринок транспортних послуг як на залізничному, так і автомобільному сполученнях (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка показників перевезення вантажів за типам транспорту, за період 2000-2018 рр. (млн т)

Види транспорту	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Залізничний транспорт	357	450	433	444	386	350	343	339	322
Морський транспорт	6,3	8	4	3	3	3	3	2	2
Річковий транспорт	8,3	13	7	3	3	3	4	4	4
Автомобільний транспорт	939	1121	1168	1261	1131	1021	1086	1122	1206
Авіаційний транспорт	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубопровідний транспорт	218	213	153	126	100	97	107	115	109
<i>ВСЬОГО</i>	<i>1529</i>	<i>1805</i>	<i>1765</i>	<i>1837</i>	<i>1623</i>	<i>1474</i>	<i>1543</i>	<i>1582</i>	<i>1643</i>

**Побудовано та систематизовано авторами з використанням джерел: [4]*

Показник обсягів вантажного перевезення в 2018 році досяг позначки в 1643 млн т., що меншим від значення аналогічного показника далекого 2005 року. І це при тому, що за останніх півтора десятиріччя в значній мірі розширився спектр групи товарів і послуг, що своїм виникненням стимулювали утворення не лише загальнонаціональних ринків нових товарів і послуг, а й великої кількості регіональних, що за характеристиками своїми в значній мірі різняться в залежності від їх територіального розміщення. Кризові періоди, що регулярно мають місце в процесі функціонування України, відчутно закарбувалися на розвитку не лише окремих видів бізнесу, а й на сфері транспортування.

Якщо вести мову про структуру показників питомої ваги перевезення вантажів за типами транспортування, варто відзначити, що, як і раніше, найбільша частка перепадає на автомобільний вид транспорту, що у 2018 році становила – 73%. На наступній позиції розмістився залізничний тип перевезення товарів з показником у 22%. На третій же позиції, закріпився трубний спосіб товарного транспортування, його показник знаходиться на рівні – 7% (табл. 2).

Таблиця 2. Динаміка показників питомої ваги перевезення вантажів за типам транспорту, за період 2000-2018 рр., (%)

Види транспорту	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Залізничний транспорт	23	25	24	24	24	24	22	22	22
Морський транспорт	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Річковий транспорт	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Автомобільний транспорт	61	62	66	69	70	69	71	71	73
Авіаційний транспорт	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трубопровідний транспорт	15	12	9	7	6	7	7	7	7
<i>ВСЬОГО</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

**Побудовано та систематизовано авторами з використанням джерел: [4]*

Не секрет, що на території України перетинається значна кількість важливих транспортних з'єднань євразійського значення. За показниками значення довжини залізничних колій, що перебувають в експлуатації і характеризуються загальним користуванням, наша держава посідає четверту позицію після таких транспортних гігантів як Сполучені Штати Америки, Канада й, звісно ж, Російська Федерація. Таке становище у Загальноєвропейському вимірі є досить потужним і має величезне значення для функціонування Європейської системи транспортування товарів і послуг.

Важливо також відзначити і те, що Україна є центром перетину ряду важливих інтернаціональних транспортно-шляхових з'єднань, серед яких: «Коридори Організації залізничного співробітництва»; «Паневропейські транспортні коридори», транспортний коридор «Європа-Кавказ-Азія» [1].

Показник значення розвитку галузі транспортування у країні – це одна зі своєрідних і досить вагомих ознак, яка віддзеркалює перетікання її технічного, технологічного, інноваційно-інвестиційного прогресу розвитку. Проте, на сьогоднішній день досі лишаються не вирішеними в повній мірі проблематичні аспекти, що мають місце в процесі становлення галузі транспортування:

1. Зовсім недостатньою є ефективність транспортно-дорожнього комплексу, що полягає в низькому рівні обслуговування дорожнього полотна, недостатніми обсягами виконуваних робіт, неефективним впровадженням в дію різного роду ресурсноощадних заходів і технологій тощо.

2. Має місце спад рівня попиту на пасажирські й вантажні перевезення, відчутне здорожчання послуг транспортування й перевезення, підвищення вартості на різні матеріальні ресурси, що лежать в основі функціонування транспортної галузі.

3. Досить невисокий рівень конкурентоспроможності дорожнього й транспортного комплексів.

4. Низький рівень нормативно-правового забезпечення функціонування транспортної галузі в країні – досить повільно відбувається процес встановлення відповідності вітчизняного законодавства міжнародним європейським засадам.

5. Дефіцит необхідної кількості інвестиційного забезпечення транспортної галузі, особливо в частині реалізації модернізаційних процесів в частині інноваційного, технологічного й технічного розвитку транспорту.

Отже, вважаємо, що особливим і визначальним напрямом діяльності, що дозволить вдосконалити транспортну галузь в країні й вивести її на відчутно вищій щабель відносно технологічно-технічних рішень, аналогічно до європейських розвинених держав, є саме розвиток і реалізація інноваційних процесів, що звісно ж в значній мірі знаходиться в прямій залежності від інноваційного забезпечення, що його супроводжуватиме.

Необхідність інтенсивного переходу до впровадження технологічних і технічних рішень зумовленим саме в результаті орієнтації на модель інтенсивного інвестиційного й інноваційного розвитку, в рамках якого процес розробки та наступного впровадження в дію інновацій підкріплено достатнім рівнем інвестиційного забезпечення [1, 9].

Водночас, відносно велика кількість підприємств і організацій не можуть належним чином реалізовувати свою інноваційну діяльність. Основними перешкодами, що стоять на заваді, є дефіцит особистого фінансового ресурсу, великий обсяг витрат в процесі реалізації інноваційних рішень, недостатня підтримка з боку держави, досить тривалий час окупності інноваційних рішень, впроваджених в діяльність підприємства.

Також не менш важливим елементом, що окреслює інноваційну активність в державі, є реалізація її фінансового забезпечення. Адже саме фінансова підтримка інноваційних рішень і діяльності є складовим елементом загальної політики країни щодо фінансування інновацій. Саме держава повинна стимулювати виникнення необхідних засад щодо акумулювання й наступного розвитку технічного і наукового потенціалу держави, інтенсивного і швидкого впровадження в життя інноваційних рішень і технологічних новинок в абсолютно всі сфери [10, 11].

На сьогодні ж основним і єдиним джерелом фінансового забезпечення витрат на реалізацію інноваційних рішень залишається особисте фінансове забезпечення самих підприємств і організацій, що функціонують в транспортній галузі України [12].

Зважаючи на те, що джерелом фінансування транспортних організацій виступає саме їх прибуток, це і є причиною досить низького інноваційного рівня активності. Виходячи з цього вважаємо, що саме у зв'язку з вищезазначеним аспектом варто б було стимулювати з боку держави банківський і фінансово-кредитний сектор економіки в країні, особливо в частині стимулювання інноваційного інвестування.

В результаті проведеного дослідження встановлено, що на сьогоднішній день інноваційні рішення в процесі діяльності транспортних організацій загалом характеризується досить негативним значенням динаміки. Показники результатів функціонування галузі транспортування людей і товарів в Україні підтверджують проблемні аспекти, що лише накопичувалися в продовж періоду її незалежності. Як слідство, маємо становище, коли ринок транспортних послуг покриває лише основні й самі необхідні проблеми населення та економіки нашої держави.

Причиною виникнення даного становища в транспортній галузі України слугувало систематичне порушення всіх економічних положень і законів, що виконують регулюючу функцію відносно всіх аспектів, що стосуються відтворення основних фондів виробництва. Як слідство, організований ще за часів Радянської влади обсяг технічних ресурсів у транспортній галузі є в своїй структурі вже майже повністю вичерпаним, що, в свою чергу, сприяло виникненню неминучої загрози порушенню стійкості цієї галузі держави. Фонди галузі транспортування України характеризуються в найбільшій мірі фондомісткістю, а відтак для досягнення максимальної віддачі потребують залучення в транспортну галузь максимального обсягу фінансових ресурсів.

Наступною причиною, що постійно сприяла в кінцевому своєму значенні системному виникненню кризових явищ в транспортній галузі є те, що ринкові механізми регулювання в сукупності своїй так і не стали її основними важелями. В недостатній мірі розвиненими є загальноприйняті механізми самостійної організації й конкурентного балансу серед установ, що функціонують в транспортній галузі України. В цей же час і регулювання загальнонаціонального та регіональних ринків транспортування є недостатнім.

Разом з цим, не можна не відмітити й повністю монополізований ринок в Україні залізничного транспорту, зовсім неефективну систему менеджменту, що має місце в діяльності державних транспортних компаній, що в сукупності своїй призводить до негативних показників їх діяльності.

Ще одним аспектом, який відіграє важливе значення в процесі функціонування транспортної галузі в державі, виступають сформовані у світі тенденції щодо розширення й постійного розвитку ринків товарів і послуг, глобалізаційні процеси, нарощення темпів мобільності населення. Проте наша країна майже зовсім не відповідає відзначеним викликам.

В цей же час відомо, що становлення й подальший розвиток будь-якого транспорту, а також і дорожнього господарства в державі, відбувається на інерційних засадах і не спрямоване на безпосереднє вирішення якихось певних проблем. Реформаторські заходи в транспортній галузі, що відбуваються на сьогодні в Україні, є не досить швидкими, а в окремих транспортних ланках часто взагалі блокуються в державних кабінетах.

Не зважаючи на те, що Транспортна стратегія України на період до 2020 року так і була реалізована на практиці, на сьогодні ж вже підготовлено проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, що за змістом своїм покликана вирішити зазначені в даній статті проблеми.

В цей же час в Україні, в порівнянні з іншими європейськими країнами, немає сформованого уніфікованого стратегічного ракурсу бачення конкурентних переваг в процесі реалізації наміченої державної стратегії щодо розвитку вітчизняної транспортної галузі.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Беручи до уваги викладене, можна резюмувати, що транспортна галузь, в якійсь мірі, перетворилася для країни в так званий «ризиковий проект», адже не існує зараз підходів щодо вивчення й реалізації точного прогнозування щодо подальшого її розвитку.

У випадку ж відсутності вчасного реагування на необхідність запровадження в дію невідкладних заходів, в повній мірі є ймовірним факт неспроможності галузі транспортування України в найближчому періоді часу забезпечити потреби населення в перевезеннях, розвиток туристичних послуг і різних бізнес-процесів. Присутнім є також і ризик абсолютної втрати останніх засад конкурентоспроможності транспортної системи держави, що проявився у недостатній здатності України приймати участь в забезпеченні обслуговуючих процесів відносно інтернаціональних вантажних потоків.

Список літератури

1. Данилків Х.П., Горбова Х.В., Побурко О.Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2018. Т. 28. № 4. С. 31-35.
2. Максимчук О.С., Кошевий М.М. Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі. *Економічний менеджмент – 2013: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку: колективна монографія*. URL: http://confcontact.com/2014_04_25_ekonomika_i_menedgment/monography/25_Maksimchuk.htm.
3. Павлова О.М., Павлов К.В. Пріоритетні напрями державного регулювання конкуренції: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки* : журнал. Луцьк. Вежа-Друк, 2019. № 1(17). С. 14-20.
4. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок. України – 2018». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf.
5. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Облік і фінанси АПК: бухгалтерський портал*. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.
6. Кармазіна О.О. Транспорт та зв'язок України 2014. Статистичний збірник. Київ. Державна служба статистики України. 2015. 204 с.
7. Pavlov K.V. Competitive features in market structure of housing property with regard to regional definitions. *Baltic Journal of Economic Studies*. Volume 3. № 4. Riga: Izdevnieciba «Baltija Publishing». 2017, p. 191-198.
8. Pavlov, K., Pavlova, O., & Kupchak, V. Integral Indicators Based on Competitiveness Capacity Characteristics of Regional Real Estate Markets of Ukraine. *Journal of Competitiveness*, 2019. 11(3), p. 87–108. <https://doi.org/10.7441/joc.2019.03.06>.
9. Прейхер Д.К., Собакевич О.В., Емел'янова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії просторового економічного розвитку. Київ. НІСД. 2011. 37 с.
10. Лагодієнко В. В., Корнієцький О. В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. №275. С. 207-210.
11. Лагодиенко В.В., Корниецкий А.В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах. *Балтийский гуманитарный журнал*. 2014. №4(9). С. 145-147.
12. Mudrak R., Nyzhnyk I., Lagodiienko V., Lagodiienko N. (2019). Impact of seasonal production on the dynamics of prices for meat and dairy products in Ukraine. *TEM Journal*. Vol. 8, No. 4, pp. 1159–1168.

References

1. Danylkiv, KH.P., Horbova, KH.V., Poburko, O.YA. (2018). «Innovative development of the transport system of Ukraine». *Naukovyy visnyk NLTU Ukrayiny - Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*. Vol. 28. №4. P. 31-35.
2. Maksimchuk, O.S., Koshevyy, M.M. (2013). *Tendentsiyi ta stan innovatsiynoho rozvytku pidpryyemstv transportnoyi haluzi*. [Trends and state of innovative development of transport industry enterprises]. *Ekonomichnyy menedzhment: perspektyvy intehratsiyi ta innovatsiynoho rozvytku: kolektyvna monohrafiya*. [Economic management – 2013: prospects for integration and innovation development: a collective monograph]. Available at: http://confcontact.com/2014_04_25_economics_i_menedgment/monography/25_Maksimchuk.htm.
3. Pavlova, O.M., Pavlov, K.V. (2019). «Priority Areas of State Regulation of Competition: Domestic and Foreign Experience». *Ekonomichnyy chasopys Skhidnoyevropeys'koho natsional'noho universytetu imeni Lesi Ukrayinky*. Lutsk. Tower-Printing, №1 (17), pp.14-20.
4. Statystychnyy zbirnyk «Transport i zv'yazok. Ukrayiny – 2018». [Statistical Collection «Transport and Communication. Of Ukraine - 2018»]. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.
5. Tanklevs'ka, N.S., Cherniavs'ka, T.A. Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy. [Modern problems of development of the transport sector of Ukraine] *Oblik i finansy APK: bukhhalters'kyj portal*. Available at: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.
6. Karmazina, O.O. (2015). *Transport ta zv'iazok Ukrainy 2014. Statystychnyj zbirnyk*. [Transport and Communication of Ukraine 2014. Statistical collection]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Kyiv. Ukraine.
7. Pavlov, K.V. (2017). Competitive features in market structure of housing property with regard to regional definitions. *Baltic Journal of Economic Studies*, Volume 3 Number 4. Riga: Izdevnieciba «Baltija Publishing», 191-198 pages.
8. Pavlov, K., Pavlova, O., & Kupchak, V. (2019). Integral Indicators Based on Competitiveness Capacity Characteristics of Regional Real Estate Markets of Ukraine. *Journal of Competitiveness*. № 11(3), pp. 87–108. <https://doi.org/10.7441/joc.2019.03.06>.
9. Prejker D.K., Sobakevych O.V., Emel'ianova O.Yu. (2011). Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii prostorovoho ekonomichnoho rozvytku. [Realization of potential of transport infrastructure of Ukraine in the strategy of spatial economic development]. NISD. Kyiv. Ukraine.
10. Lahodiienko, V. V. and Korniiets'kyj, O. V. (2014). «Logistics in Japanese: Increasing Business Efficiency». *Kul'tura narodiv Prychernomor'ia*. No. 275, pp. 207-210.
11. Lahodiienko, V. V. and Korniiets'kyj, O. V. (2014). «The concept of the essence and functions of management in logistics systems». *Baltiiskij gumanitarnyj zhurnal*. №4(9). pp. 145-147.
12. Mudrak R., Nyzhnyk I., Lagodiienko V., Lagodiienko N. (2019). Impact of seasonal production on the dynamics of prices for meat and dairy products in Ukraine. *TEM Journal*. Vol.8, No .4, pp. 1159-1168.

Стаття надійшла до редакції 18.11.2019 р.