

## НАПРЯМИ ВИРІШЕННЯ СУЧАСНИХ ПИТАНЬ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Третяк В.П., доктор економічних наук, доцент

Москаленко К.І., викладач

*Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна*

Проаналізовано результати реалізації транспортних послуг підприємствами залізничного транспорту. Досліджено досвід Європейського Союзу щодо створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Обґрунтовано необхідність та можливості забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів залізничного транспорту України.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, управління, транспортна послуга, конкурентоспроможність, інновації.

**Постановка проблеми.** Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, який покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечуються державою.

Слід зауважити, що найважливішою проблемою наявного механізму управління на залізничному транспорті є відсутність ефективної взаємодії між управлінням на всіх рівнях залізничної галузі, зокрема забезпечення процесу перевезень, наявність в достатній кількості відповідного рухомого складу, забезпечення якості колій, оптимального обороту вагонів, ефективних планових ремонтів, логістики, маркетингу тощо. Тому досить актуальною на теперішній час є проблема розробки нової стратегії і моделі державного регулювання залізничним комплексом і його соціальної інфраструктури, заснованої на концепції збалансованої взаємодії всіх учасників транспортного ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Зазначеним питанням присвячені праці таких вітчизняних науковців як Ю.С. Бараша, В.Л. Диканя, О.М. Кібік, О.Г. Кірдіної, Т.А. Мукмінової [1-5]. Разом з тим, доцільно зосередити увагу на виявленні передумов підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України та визначити напрями реалізації державної транспортної політики.

**Метою статті** є розробка рекомендацій щодо вирішення сучасних питань реформування та розвитку залізничного транспорту в Україні. Виникає потреба в розробці нової системи поглядів на управління залізничним комплексом, визначення стратегії, шляхів впровадження ринкових перетворень на залізничному транспорті. У контексті проведеного дослідження його предметна галузь – удосконалення управління та підвищення конкурентоспроможності «Укрзалізниці». Методологія дослідження орієнтована на формування способів організації та побудову методів управління конкурентоспроможністю на залізничному транспорті.

**Основні результати дослідження.** Залізничний транспорт є частиною єдиної транспортної системи країни, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціально-економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізничний транспорт України знаходиться у веденні «Укрзалізниці». 21 жовтня 2015 р. було зареєстровано публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» – державне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, національний перевізник вантажів та пасажирів, метою діяльності якого є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту та ін.

ПАТ «Українська залізниця», 100% акцій якого перебувають у державній власності, створене на базі «Укрзалізниці», а також більше 50 підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, що реорганізуються шляхом злиття. У перелік підприємств, на базі яких утворюється ПАТ, входить шість залізниць, вагоноремонтні заводи, залізничні держпідприємства, проектно-дослідницькі інститути залізничного транспорту, ряд проектно-конструкторсько-технологічних бюро.

Залізничний транспорт України забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Експлуатаційна мережа залізниць України

становить майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

З розвитком конкурентних відносин на транспортному ринку України потребує додаткового зосередження уваги на сутності та аспектах забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів транспортного ринку України, у першу чергу, підприємств залізничного транспорту.

Поняття «конкурентоспроможність» формується з декількох складових, які прямо впливають один на одного: конкурентоспроможність товару, послуги; конкурентоспроможність підприємства та національна конкурентоспроможність.

У навчальному економічному словнику-довіднику [6] зазначено, що конкурентоспроможність – здатність фірми витримати конкуренцію порівняно з аналогічними товарами й послугами інших виробників в умовах ринку. Рівень конкурентоспроможності визначається сукупністю інноваційних факторів науково-технічного та організаційно-управлінського характеру, технологічністю, якістю, собівартістю продукції та її ціною, відповідністю вимогам споживачів, ефективністю маркетингу, форм і методів просування товарів до споживачів.

Конкурентоспроможність підприємства – це рівень його компетенції щодо інших підприємств – конкурентів у нагромадженні та використанні виробничого потенціалу певної спрямованості, а також окремих його складових: технології, ресурсів, менеджменту (особливо – стратегічного потокового планування), навичок і знань персоналу тощо, – це відбивається у таких результируючих показниках як якість продукції, прибутковість, продуктивність тощо.

Конкурентоспроможність товару – це ступінь його відповідності на певний момент вимогам цільових груп споживачів або обраного ринку за найважливішими характеристиками: технічними, економічними, екологічними тощо.

Національна конкурентоспроможність передбачає закладення стабільних засад розвитку національної економіки кожної країни, а також зумовлює відповідний рівень національної фінансово-економічної безпеки. У цьому контексті формується й макроекономічна політика держави, що повинна створити такі умови, які б сприяли стабілізації й розвитку національної економіки, посиленню її конкурентних позицій на світовій арені глобальної економіки.

На рівні мікроекономіки конкурентоспроможність продукції (послуг) визначається співвідношенням її якості і ціни, умовами поставки, формами платежу, видом транспортування та інших факторів. Виявлення стійких взаємозв'язків між здійсненими витратами та якістю продукції, а також співвідношення між іншими параметрами діяльності порівнюваних об'єктів є складним завданням аналізу їх конкурентоспроможності. Використання при цьому параметричних методів дослідження наближає до оцінки конкурентоспроможності на мезорівні (рівні галузі), при якому використовуються такі показники як продуктивність праці, наукомісткість і капіталомісткість виробництва, технічний рівень продукції, рівень імпортозаміщення, ступінь міжнародних коопераційних зв'язків та ін.

Транспортна послуга підприємства залізничного транспорту – це переміщення у просторі пасажирів, вантажів, багажу, що забезпечується комплексом виробничих основних та допоміжних процесів і процесів управлінської діяльності. При цьому до основних належить безпосередньо процес перевезень (як переміщення у просторі та часі). Супутні послуги слід поділяти на обслуговувальні (логістичні, складські, митні тощо) та забезпечувальні (ремонт рухомого складу, будівельно-монтажні роботи, сортувальні операції, ремонт колії та систем електропостачання і зв'язку тощо). Процесами управлінської діяльності є такі: управління матеріально-технічним забезпеченням та маркетингом, технічна підготовка підприємств до виконання перевезень, управління підготовкою персоналом та його розвитком, управління інвестиційно-інноваційним процесом тощо.

Формування та реалізація транспортної послуги підприємствами залізничного транспорту забезпечується в результаті виконання кожним структурним підрозділом своїх функцій, а тому процес її створення є складним і потребує взаємоузгодженості дій виконавців.

Підприємствами усіх видів транспорту в 2015 р. перевезено 601,0 млн.т вантажів, що становить 79,3% від обсягів 2013р. У тому числі залізничним транспортом у 2015 р. перевезено 350,0 млн.т вантажів, що становить 79,2% від обсягів 2013р. (табл. 1). (Перевезення вантажів – це загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажні автомобілі, залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки) або трубопроводами, вимірюється в тоннах (перекачка газу, аміаку – в тоннах або кубічних метрах)).

Дані таблиці свідчать про зменшення вантажоперевезень. На це істотно вплинуло, що на залізничному транспорті використовуються морально застарілі моделі вагонів, колійної техніки, зношені колії, застарілі технології ремонту й утримання основних виробничих засобів. Крім того, існуючий парк за своїми кількісними характеристиками не задовольняє зростаючі потреби вітчизняної економіки, постійно відчувається нестача вагонів для перевезення вантажів.

Таблиця 1 – Перевезено вантажів залізничним транспортом України за 2012-2015 р.р.

	Перевезено вантажів, млн.т				
	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	у % до 2012р. <sup>2</sup>
Всіма видами транспорту	772,8	757,6	671,2	601,0	77,7
у т. ч.					
залізничний	457,5	441,8	387,0	350,0	76,5

<sup>1</sup> Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> Розраховано автором

На сьогодні середній знос парку тепловозів складає 97%, електровозів – 90%. Упродовж 2011-2015 років з інвентарного парку через зношеність буде вилучено 195 електровозів і 340 тепловозів [7]. Переважну частину парку складають електровози, магістральні тепловози, маневрові тепловози та інші локомотиви, спроектовані й виготовлені в 50-60 роках минулого століття. За даними залізничників, більшість застарілого тягового рухомого складу потребує на 40-60% більше витрат на ремонти, є більш енергоємні та шкідливі для навколишнього середовища. Крім того, наявні локомотиви не дозволяють збільшити швидкість руху поїздів. Через значний знос тягового рухомого складу, який експлуатується із перевищенням термінів служби, встановлених заводами-виробниками, залізничники змушені проводити велику кількість позапланових ремонтів. Існуюча тенденція старіння інвентарного вагонного парку та темпів його оновлення показує, що до 2020 року він зменшиться більш ніж на 40%, у зв'язку з чим велику роль відіграє ефективна інвестиційна політика.

Залізничний транспорт України є однією з галузей транспортно-комунікаційного комплексу. У теперішній час посилюється взаємозв'язок залізничного транспорту з розвитком інших видів економічної діяльності національної економіки, які визначають напрямки його розвитку, обсяги і якість перевезень. Усе це висуває більш високі вимоги до діяльності підприємств залізничного транспорту в Україні.

Відправлення вантажів залізничним транспортом за номенклатурою наведено в таблиці 2. (Відправлення вантажів – це загальний обсяг вантажів у тоннах (брутто), прийнятий до перевезення).

Таблиця 2 – Відправлення вантажів залізничним транспортом за 2012-2015 рр.

Показники	Виконано, млн. т				У % до 2012р. <sup>2</sup>
	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	
Відправлено вантажів	378,1	377,3	325,1	294,3	77,8
у т.ч. за номенклатурою вантажів					
кам'яного вугілля	102,3	102,5	75,5	58,6	57,2
Коксу	11,5	10,9	7,9	6,6	57,3
нафти і нафтопродуктів	7,4	7,1	3,1	2,7	36,4
руди залізної і марганцевої	73,1	76,5	74,7	75,3	103
чорних металів	29,2	30,9	26,7	23,0	78,7
брухту чорних металів	4,7	4,8	3,8	3,0	63,8
лісових вантажів	4,4	4,9	5,0	5,0	113,6
хімічних і мінеральних добрив	7,8	6,0	4,8	4,3	55,1
зерна і продуктів перемолю	22,7	22,4	25,2	28,7	126,4
цементу	6,1	6,2	5,5	5,6	91,8
будівельних матеріалів	53,9	53,2	49,1	41,2	76,4
інших вантажів	55,0	51,9	43,8	40,3	73,2

<sup>1</sup> Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> Розраховано автором

Дані таблиці свідчать про зменшення відправлення деяких видів вантажів з вищезазначеного переліку, що обумовлено зниженням виробництва цих видів промислової продукції. Так, наприклад, видобуток кам'яного вугілля скоротився на 17,5 млн.т за 2011 – 2014 р.р., нафти і нафтопродуктів – на 0,4 млн.т за 2011 – 2014 р.р.

Аналіз статистичних даних свідчить, що потенційні конкурентні переваги залізниць зумовлюються їх можливістю здійснювати цілорічно регулярний рух, перевозити основну частину потоків масових вантажів і забезпечувати мобільність трудових ресурсів. Особливе значення залізниць визначається також великими відстанями перевезень, віддаленістю місць виробництва основних сировинних ресурсів від пунктів їх споживання і морських портів.

Таким чином, залізничний транспорт є важливою складовою єдиної транспортної системи України, а його послуги домінують у цілому в транспортній системі держави.

Пасажи́рський залі́зничний транспорт відіграє визначальну роль в ефективному розвитку соціальної інфраструктури. Динаміка перевезення пасажирів за останні три роки наведена у таблиці 3. (Перевезення пасажирів – це загальна кількість пасажирів, транспортованих рухомим складом окремих видів транспорту (автобуси, легкові автомобілі, тролейбуси, трамваї, залізничні пасажирські вагони, річкові та морські судна, літаки)).

Таблиця 3 – Послуги пасажирського залізничного транспорту за 2012-2015 рр.

Показники	Перевезено пасажирів, млн				
	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	у % до 2012р. <sup>2</sup>
Транспорт	6812,3	6620,0	5899,5	5175,7	75,9
у т. ч.					
залізничний <sup>3</sup>	429,6	425,4	389,1	389,8	90,7

<sup>1</sup> Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> Розраховано автором

<sup>3</sup> З урахуванням перевезень міською електричкою

Дані таблиці свідчать про зниженні кількості перевезень пасажирів як усіма видами транспорту, так і у тому числі залізничним. Це ще раз підкреслює необхідність проведення радикальних економічних реформ на залізничному транспорті України, які будуть спрямовані на формування нової концепції його розвитку.

Дослідження досвіду Європейського Союзу щодо створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи показує, що з часу виходу «Білої книги – Транспорт» [8] відбулося подальше розширення ринку в авіаційному, автомобільному транспорті, частково – залізничному; було успішно розпочато проект Єдиного європейського неба; зросли технічна та громадська безпека перевезень на всіх видах транспорту; було прийнято нові правила щодо умов праці та прав пасажирів. Транс'європейські транспортні системи сприяли вирівнюванню територіального розвитку та будівництву високошвидкісних залізничних ліній. Зміцнилися міжнародні зв'язки та співпраця. Чимало було зроблено для підвищення екологічних показників діяльності транспорту.

Проблемне завдання, яке стоїть перед країнами Євросоюзу, повною мірою стосується й України. Це забезпечення структурних змін, які дозволять залізниці ефективно конкурувати та прийняти на себе значно більшу частку вантажних, а також пасажирських перевезень на середні та великі відстані. Ключовим питанням розширення або підвищення пропускну здатності залізничної мережі є необхідність значних капіталовкладень.

Важливим також є застосування досвіду багатьох європейських країн, які є світовими лідерами в інфраструктурі, логістиці, системах організації перевезень та виробництві транспортного обладнання, тому принципово важливо, щоб український транспорт започатковував масштабні та далекосяжні програми інвестицій у модернізацію транспорту та інфраструктуру для забезпечення своєї конкурентоспроможної позиції.

У переліку європейських ініціатив зазначена оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання більш енергоефективних видів транспорту, яка передбачає:

- завершити формування європейської високошвидкісної залізничної системи до 2050р.;
- потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030р.;
- підтримувати щільну залізничну мережу в усіх країнах-членах ЄС. Більшість пасажирських перевезень на середні відстані повинні здійснюватися залізницею.

Також цікавим для розвитку транспортної системи України є ознайомлення з досвідом роботи країн ЄС у частині проведення технологічних інновацій, які можуть забезпечити швидший та дешевший перехід до більш ефективної та екологічно сталої системи європейського транспорту за рахунок впливу на три основні чинники: ефективність транспортних засобів завдяки новим двигунам, матеріалам та конструкції; використання екологічно чистішої енергії завдяки новим видам палива та силовим установкам; краще використання мережі та більш безпечні операції з огляду на технічну та громадську безпеку завдяки інформаційним та комунікаційним системам. Виконання інших завдань екологічної безпеки, таких як скорочення нафтозалежності, підвищення конкурентоспроможності європейської автомобільної галузі, а також дотримання умов для охорони здоров'я, особливо з огляду на покращення якості повітря у містах, створюють для ЄС ситуацію, яка підштовхує зусилля у напрямку прискорення розробки та швидкого впровадження екологічно чистих транспортних засобів.

У переліку ініціатив країн ЄС, щодо ефективної та інтегрованої системи мобільності розглядається безпека на залізницях, а саме:

- поступово вийти на загальногалузевий підхід до сертифікації технічної безпеки у секторі залізничного транспорту, який ґрунтується на існуючих підходах менеджерів інфраструктури і залізничних підприємств та оцінює можливість використання європейського стандарту;
- підвищити роль Європейської залізничної агенції (ERA) у сфері безпеки на залізничному транспорті, зокрема її нагляд за національними заходами безпеки, які здійснюються національними органами безпеки, та їх поступовою гармонізацією;
- підвищити вимоги до процесу сертифікації та технічного обслуговування важливих для безпеки елементів, які використовуються для будівництва рухомого складу та залізничної інфраструктури.

Дослідження досвіду країн членів ЄС у частині напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи дає можливість зазначити, що система ефективного управління розвитком залізничного транспорту в Україні потребує нетрадиційних підходів до підвищення економічної та управлінської культури ведення залізничного бізнесу. Нова система поглядів на якісне управління передбачає посилення ринкових факторів впливу, що передбачає розробку нової стратегії та моделі управління, заснованої на концепції активної взаємодії на принципах не тільки державного регулювання, але й державно-приватного партнерства як суб'єктів ринкових відносин. Важливим також є впровадження програм інвестицій у модернізацію транспорту та інфраструктуру для забезпечення конкурентоспроможної позиції держави.

**Висновки.** Таким чином, проведені дослідження дозволяють зробити висновок про те, що процеси, які супроводжують сучасний розвиток залізничного транспорту України, зокрема здійснену реструктуризацію, можна розглядати як інновації в організації менеджменту, оскільки це створило передумови для впровадження оптимальної ринкової структури і якісного управління та дозволить позиціонувати Укрзалізницю як компанію, орієнтовану на управління інноваційними процесами з метою досягнення довгострокових конкурентних переваг.

### Література

1. Бараш Ю.С. Роль залізничного транспорту в соціально-економічному житті України / Ю. С. Бараш // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2012. – Вип. 4. – С. 7-14.
2. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. – практ. статей. – Вип. 33. – Харків, 2011 – С. 13-19.
3. Кібік О.М. Проблеми соціально-економічного розвитку транспортних підприємств України / О.М. Кібік, Ю.В. Наконечний / Актуальні проблеми держави та права. – 2012. – № 68. – С. 52-63.
4. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України : монографія / О. Г. Кірдіна; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 249 с.
5. Мукмінова Т. А. Ринкова трансформація суб'єктів господарювання на залізничному транспорті / Т. А. Мукмінова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2007. – № 12. – С. 29-37.

6. Генеза ринкової економіки: Терміни, поняття, персоналії. За наук. ред. Г.І. Башнянина і В.С. Іфтемічука. – К. : Магнолія плюс, 2004. – 688 с.
7. Транспортные связи между Европой и Азией, новые возможности [Електронний ресурс]. – Режим доступа: [http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/EATL\\_8th\\_session\\_InfDoc1r.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/EATL_8th_session_InfDoc1r.pdf).
8. Біла Книга – Транспорт: План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf).
9. Официальный сайт Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» совета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://uz.gov.ua/about/general\\_information/](http://uz.gov.ua/about/general_information/).
10. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>.
11. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>.

### References

1. Barash, Yu. (2012). The role of railway transport in the socio-economic life of Ukraine. *Problemy ekonomiky transport (The problems of transport economics)*, 4, 7-14 (in Ukr).
2. Dykan, V. (2011). The efficiency of the transport system of Ukraine in conditions of globalization of economic systems. *Visnyk ekonomiky transport i promyslovosti (Journal of transport's economy and industry)*, 13-19 (in Ukr).
3. Kibik, O., Nakonechniy, Yu. (2012). The problems of socio-economic development of the transport enterprises Ukraine. *Aktualni problem derzhavy i prava (Actual problems of state and law)*, 68, 52-63 (in Ukr).
4. Kirdina, O. (2010). Investment and innovative development of the railway sector as the foundation of economic competitiveness Ukraine. *Kharkiv : UkrDAZT* (in Ukr).
5. Mukminova, T. (2007). The market transformation entities in railway transport. *Ekonomiko-matematychne modelyuvannya sotsialno-ekonomichnykh system (Economic modeling of socio-economic systems)*, 12, 29-37 (in Ukr).
6. Bashniansyn, G., Iftemichuk, V. (2004). Genesis of market economy: terms, concepts, personalities. *Kyiv* (in Ukr).
7. The transport links between Europe and Asia, new opportunities. Retrieved from [http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/EATL\\_8th\\_session\\_InfDoc1r.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/EATL_8th_session_InfDoc1r.pdf).
8. White Paper – Transport: Plan of the Single European Transport Area – Towards a competitive and resource-efficient transport system. Retrieved from [http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf).
9. Public Joint Stock Company “Ukrainian Railway”. Retrieved from [http://uz.gov.ua/about/general\\_information/](http://uz.gov.ua/about/general_information/).
10. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On establishment Public Joint Stock Company “Ukrainian Railway”. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>.
11. State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from <http://ukrstat.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 24.10.2016.