
РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 338.47

С. М. Вдовенко, д. держ упр., доцент,
Ю. С. Вдовенко, к. е. н., доцент**МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Анотація. У статті на основі аналізу взаємозалежності множин складових, а саме: складу вантажів, видів автотранспортних засобів, сукупності споживачів автотранспортних послуг, вибору маршрутної мережі та інших показників, вивчаються проблеми та напрями розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг та формулюються методологічні застави дослідження регіональних автотранспортних проблем.

Ключові слова: ринок, автотранспорт, послуга, методологія, перевезення, прогнозування, дослідження, ефективність, умови, конкуренція.

С. М. Вдовенко, д. гос. упр., доцент,
Ю. С. Вдовенко, к. э. н., доцент**МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА
АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Аннотация. В статье на основании анализа взаимозависимости множества составляющих, а именно: состава перевозимых грузов, видов автотранспортных средств, совокупности потребителей автотранспортных услуг, выбора маршрутной сети и других показателей, изучаются проблемы и направления развития регионального рынка автотранспортных услуг и формулируются методологические основы исследования региональных автотранспортных проблем.

Ключевые слова: рынок, автотранспорт, услуга, методология, перевозки, прогнозирование, исследование, эффективность, условия, конкуренция.

S. M. Vdovenko, doctor of public administration sciences,
associate professor,
Yu. S. Vdovenko, candidate of economic sciences, associate professor**THE METHODOLOGY INVESTIGATIONS OF DEVELOPMENT OF REGIONAL MARKET MOTOR
TRANSPORT SERVICES**

Abstract. The article is about the problems and lines of regional market development of motor transport services and methodological bases investigations of regional motor transport problems. This article based upon the analyses of the structure of transported goods, types of motor transports, the numbers of consumers of motor transport services, the selection of the route network and others indicators.

Keywords: market, transport, service, methodology, transportation, forecasting, research, efficiency, condition, competition.

Актуальність теми дослідження. У період реформаційних процесів значення набуває розвиток регіональної економіки, зокрема такої важливої складової, як ринок автотранспортних послуг. Його оптимізація сприятиме підвищенню економічної ефективності діяльності регіональних

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

суб'єктів господарювання. Тому актуалізується дослідження всіх складових перевезень вантажів у їх взаємозв'язках і взаємовпливах з метою усунення існуючих протиріч та проблем.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Сучасний регіональний ринок автотранспортних послуг характеризується диспропорціями між потребами щодо підвищення ефективності, якості, безпеки, своєчасності перевезень, дотримання екологічних норм та організаційними, фінансовими і технічними можливостями автотранспортної сфери щодо їх реалізації.

Ситуація, яка склалася на ринку автотранспортних послуг, потребує вдосконалення відносин між усіма складовими автотранспортного ринку на основі поєднання адміністративних і конкурентних чинників, що, з одного боку, забезпечувало б формування адекватних регіональним потребам умов перевезень та контролю за їх дотриманням, з іншого - відповідало б основному принципу ринкової економіки – отриманню всіма учасниками перевізного процесу позитивного економічного результату.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Основною невирішеною частиною проблеми є відсутність методології формування довгострокової стратегії розвитку регіонального автотранспортного ринку. Сьогодні рішення, що приймаються органами влади та на рівні суб'єктів господарювання, носять ситуативний характер і зорієнтовані на здійснення поточних заходів, що не розв'язує протиріч як у самій автотранспортній системі, так і у відносинах із зовнішнім середовищем.

У цьому зв'язку актуалізуються завдання щодо:

1. Виявлення якомога більшої кількості показників функціонування автотранспортної сфери регіону з метою мінімізації впливу негативних чинників на кінцевий результат.

2. Пошуку та використання сучасних методів вивчення ринку автотранспортних послуг регіону, що дозволило б своєчасно виявити протиріччя в його складових та пропонувати рішення з усунення причин і проведення попереджувальних заходів.

3. Прогнозування напрямів реформування автотранспортного ринку з орієнтацією на оптимістичний варіант розвитку соціально-економічної ситуації в регіоні (зростання валових показників виробництва, обсягів торгівлі, соціально-культурних послуг та посилення вимог до якісної складової його функціонування).

4. Створення можливостей альтернативного вибору найбільш ефективних видів транспортних засобів відповідно до обсягів перевезень, витрат часу, дотримання безпеки тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблеми формування ринку автотранспортних послуг надається увага українськими науковцями. Зокрема, правове регулювання ринку транспортних послуг досліджує М. Міщенко; Л. Заєнчик вивчає особливості потенціалу автомобільного транспорту України; І. Чигринець – планування провізних можливостей автотранспортного підприємства в умовах ринку; С. Аболонін – конкурентоспроможність автомобільного транспорту; І. Мягих – напрями покращення транспортних послуг в Україні; О. Ардельянова – роль держави в регулюванні ринку автотранспортних послуг; Л. Бажан – функціонування автотранспортних підприємств; Г. Григор'єв – сутність ринку автотранспортних послуг в сучасних умовах господарювання.

Однак дослідження регіонального ринку автотранспортних послуг не носять комплексного характеру й не повною мірою відображають особливості реформування в умовах конкретного регіону.

Метою статті є вивчення системного підходу до аналізу регіонального ринку автотранспортних послуг та пропонування практичних заходів щодо його реформування.

Виклад основного матеріалу. Ефективне функціонування транспортної системи в умовах ринкових відносин активно впливає на всі аспекти життєдіяльності населення: сприяє зростанню продуктивності праці, соціально-економічному розвитку, створює сприятливі умови для професійної діяльності і відпочинку людей, економії часу, фізичних і моральних сил.

Транспортний комплекс країни сегментований за територіальними і регіональними ознаками, які мають як спільні риси, так і особливості.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Комплекс проблем щодо якості та ціни послуг, комфортності перевезень, безпеки, екології ставить питання щодо необхідності реформування автотранспортного ринку.

Усунення недоліків дозволить у майбутньому вийти на європейський рівень забезпеченості населення транспортними послугами.

В основі реформування ринку автотранспортних послуг регіону знаходиться регулювання відносин між надавачами послуг та їх користувачами на засадах доцільності та ефективності для власників автотранспортних засобів і споживачів щодо отримання оптимального для всіх сторін співвідношення якості та ціни і прийнятного балансу доходів і витрат та потреб і можливостей регіональної економіки.

З метою всебічного вивчення ринку автотранспортних послуг у статті пропонується застосування методів: множин та комбінаторики щодо дослідження можливостей вибору найбільш ефективних варіантів формування взаємовідносин учасників ринку; системо-функціонального – з метою розгляду ринку як системи засобів за відповідними функціями та системи їх використання; синергії – для визначення головних факторів впливу на ефективне функціонування автотранспортної сфери; зіставно-порівняльного – з метою вивчення стану та векторів подальшого розвитку автотранспортного ринку; конкурентних переваг – для визначення на ринку найбільш конкурентоздатних видів транспортних засобів; дедуктивного та індуктивного – для прийняття рішень, заснованих на поєднанні різних підходів, йдучи від загального до часткового і навпаки, коли на аналізі складових робляться узагальнення щодо всієї системи.

До основних складових системи ринку автотранспортних послуг віднесено наступні:

1. Склад вантажів (товари народного споживання, сировина, будівельні матеріали тощо).

$M1 = (a1, v1, c1, \dots)$, де $M1$ – склад вантажів; a, v, c, \dots – їх види.

2. Система автотранспортних засобів. $M2 = (a2, v2, c2, \dots)$, де $M2$ – класифікація транспортних засобів; a, v, c, \dots – їх види.

3. Сукупність споживачів транспортних послуг. $M3 = (a3, v3, c3, \dots)$, де $M3$ – споживачі транспортної послуги; a, v, c, \dots – їх склад.

4. Маршрутна мережа перевезень (міжнародні, міждержавні, міжрегіональні, в межах регіону, в межах населеного пункту). $M4 = (a4, v4, c4, \dots)$, де $M4$ – множина маршрутів; a, v, c, \dots – їх напрями.

Крім зазначених складових для формування оптимального автотранспортного ринку в реальних розрахунках необхідно розглядати й показники, які відображають специфіку регіонів, а саме: структуру населення, ринок праці, рівень доходів тощо.

Важливим питанням для формування ринку, оскільки кожна з його складових об'єднана специфічними ознаками за певними елементами, видами, групами, є дослідження відповідності їх одна одній та виявлення елементів, які формують у конкретних сегментах оптимальні зв'язки і характеризуються кращими кількісними співвідношеннями.

Таким чином визначаються, наприклад, відношення маси вантажів і вантажопідйомності автотранспорту, протяжності шляхів перевезення та швидкості руху, і в межах наявних можливостей обирається найбільш ефективний варіант.

Зіставлення множин зазначених складових на основі розгляду різних комбінацій даватиме відповідь на питання щодо формування оптимальних варіантів перевезень вантажів і можливість визначення науково обґрунтованих пропозицій щодо підвищення показників ефективності, якості, безпеки як у даний час, так і на перспективу.

Прийняття рішення визначатиметься конкретними перевагами тієї чи іншої комбінації на основі аналізу всіх варіантів, наприклад, таким може бути співвідношення $a1$ з $b1$, з $v2$ та $c3$ або якесь інше.

Відповідність може бути повною (однозначною) як до товарів і транспортних засобів або раціональною еквівалентною до елементів, які характеризують шляхи перевезення і споживачів товарів. Для цього вивчаються конкретні фінансові витрати на кожному етапі перевізного процесу та на основі зіставно-порівняльного аналізу визначаються прийнятні для кожного з учасників рішення щодо отримання прибутку та розподілу ризиків.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Оскільки складові ринку пов'язані між собою, в практичному перевізному процесі зміни елементів в одних викликать невідповідності між іншими та в усій системі й негативно впливатимуть на кінцевий результат як у часових, безпекових, так і фінансових показниках. Тому при аналізі напрямів оптимізації необхідно розглядати ринок у сьогоdnішньому стані й, спираючись на встановлені параметри щодо прогнозу його розвитку в наступні періоди, розглядати кожну з умов, встановлювати невідповідні елементи та ті, яких бракує для отримання оптимального варіанту.

Можливі два підходи до аналізу – йти від реальних умов і досягнутих показників до прогнозованого показника (від відомого до невідомого, від заданого до шуканого), або навпаки – від прогнозованого показника до реального (від невідомого до відомого, від шуканого до заданого).

Скористаємося першим варіантом.

Для визначення показників оптимізації при перевезенні кожного виду вантажу застосуємо формулу:

$$E_v = P_v / W_n \times V_c$$

де E_v – сума витрат на перевезення вантажів; P_v – кількість перевезених вантажів, W_n – загальна вантажопідйомність автомобільного транспорту, V_c – вартість перевезення одиниці вантажу.

$$V_c = A_k + C_k + Z_k + P_k + D_k;$$

де A_k – експлуатаційні витрати, C_k – амортизаційні витрати, Z_k – витрати на заробітну плату та соціальні фонди, P_k – витрати на сплату податків, D_k – отриманий прибуток.

Для базового періоду суму витрат прирівнюємо до одиниці ($E_v = 1$).

Для розрахункового – сума витрат у порівняльних цінах має бути менше одиниці ($E_v < 1$).

Досягається цей показник головним чином за рахунок скорочення A_k і C_k .

Отже, оптимізація ринку, яка полягає у скороченні загальних витрат на перевезення, передбачає, насамперед, застосування більш відповідних потребам та економічних видів автомобілів (M_2) та раціоналізації маршрутів перевезення (M_4).

Не виключаються й інші менш впливові фактори. Зокрема, важливим питанням оптимізації є скорочення витрат на перевезення за рахунок управління та організації роботи персоналу.

Варто зазначити, що розрахунки мають спиратися не лише на реальну матеріально-технічну базу регіону, а й виходити за його межі в пошуку елементів, які відсутні в регіоні або мають гірші технічні й економічні характеристики.

Необхідною умовою функціонування ринку є еквівалентність M_2 і M_1 , тобто загальна вантажопідйомність автотранспортних засобів регіону $M_2 = (a, b, c \dots)$, де $a, b, c \dots$ – включають вантажні автомобілі, легкові, спеціальні тощо, має відповідати M_1 – складу вантажів, в іншому випадку $M_2 = f M_1$, де f – коефіцієнт еквівалентності.

У реальній ситуації повної відповідності немає і кожний регіон користується автотранспортними засобами, залученими для перевезень з інших регіонів і навіть держав.

Тобто, в разі, коли $M_1 > M_2$, сукупність елементів M_1 для досягнення еквівалентності має доповнюватися відповідно до f сукупністю елементів M_2 .

Однак ця умова є необхідною, але недостатньою.

Наприклад, для M_4 – системи шляхів пересування - рефлексивна (найкоротша) пряма не завжди є оптимальною, оскільки необхідно враховувати побічні чинники – стан шляхів, наявність сервісу тощо. Тут мова має йти про так звану симетричну еквівалентність, яка дає найкращий кінцевий результат.

Для оптимізації у кожній складовій ринку треба визначити елементи, які є другорядними, та при можливості виключити їх зі складу чинників формування ринкового сегменту або ринкової дії. Це можливо, оскільки значна частина елементів носить довільний характер і підлягає упорядкуванню або зміні на інші. Наприклад, структуру АТЗ можна оновити та упорядкувати у відповідності до потреб, а маршрути або коло споживачів (сегмент ринку) – змінити.

Для отримання загальних переваг необхідно шукати рішення щодо кращого поєднання показників економічності, своєчасності і безпеки надання послуги.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Важливо використовувати проміжні розрахунки та рішення, які в процесі діяльності уточнюватимуться й формуватимуть нові можливості.

Виходячи із зазначеного, в загальному вигляді під оптимізацією регіонального ринку автотранспортних послуг варто розуміти формування з окремих елементів не суперечливої для жодного з учасників системи взаємодій, за якої їх сукупність буде кращою для взаємовигідного виконання притаманних їм функцій.

Такі системи, до яких входять підсистеми виробників товарів, власників автотранспортних засобів, автодорожньої системи, споживачів послуг, можна створити в кожному регіоні на підставах приватно-державного партнерства та договірній основі щодо дотримання забор'язань.

Проблеми оптимізації всієї регіональної системи автотранспортного ринку виникають при порушенні інтересів хоча б одного із суб'єктів до спільної діяльності.

Варто враховувати й те, що, оскільки регіональна система автотранспортних перевезень неізолювана, завжди має місце нецивілізована конкуренція між перевізниками, яка заважає оптимізації ринку.

За незбалансованого ринку часто виникають об'єктивні заперечення щодо можливості виконання домовлених завдань, що підтверджується відповідними фактами на реальних дійсних підставах, і загалом автотранспортний ринок несе економічні втрати та піддається загрозі його функціонування. На практиці частина суб'єктів виходить із системи, створює нові відносини, частина банкрутує, що не на користь загальної економічної ситуації регіону, зайнятості населення, забезпечення його життєдіяльності.

Водночас, при конструктивному підході, це не є суперечливістю, а навпаки - ініціюватиме зміну правил та умов і формалізації відносин у правовому полі на основі підписання договорів та угод з передбачуваними санкціями та розподілом ризиків і відповідальності, що підвищуватиме якість послуги.

Висновок про достатність умов функціонування регіонального автотранспортного ринку можна отримати на основі вивчення завдань щодо:

- наявності засобів для забезпечення потреб в абсолютних показниках;
- наявності відповідних правових актів та механізмів їх застосування;
- можливостей щодо забезпечення якості послуг та безпеки перевезень;
- дотримання вимог щодо ресурсозбереження і охорони довкілля.

Отже, поєднання необхідних та достатніх умов наблизитиме досягнення відповідності між завданнями і можливостями формування повноцінного регіонального ринку або його частини в певному територіальному сегменті.

При побудові регіонального автотранспортного ринку як системи необхідно прагнути, щоб вона була самодостатньою. Однак це не визначальна вимога, як, наприклад, вимога несуперечливості відносин між суб'єктами ринку, оскільки чинники, яких не вистачає для реалізації завдань, можуть бути залученими з інших джерел.

Регіональну систему перевезень необхідно будувати за теорією повної відповідності й передбачати заходи щодо її досягнення.

Повноцінним автотранспортний регіональний ринок можна вважати тоді, коли він забезпечує баланс потреб і можливостей щодо перевезень. Однак це ідеальний варіант, який використовується в теоретичних розрахунках та моделюванні.

На практиці у разі певних невідповідностей, які впливають або на якість, або на економічну ефективність, безпеку, своєчасність виконання замовлень, потрібне застосування адміністративних або ринкових механізмів для виправлення ситуації.

Важливим питанням для формування регіонального ринку є врахування наступних чинників:

1. Наявні можливості задоволення потреб та реального їх розширення.
2. Перспективи розвитку соціально-економічної ситуації в регіоні.
3. Врахування демографічної ситуації.
4. Потреба наближення послуг до споживачів.
5. Зниження собівартості перевезень.
6. Підвищення рівня безпеки перевезень та забезпечення екології.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

7. Оновлення автомобільного парку.
8. Розвиток приватно-державного партнерства.
9. Використання досвіду інших регіонів.

На рівні регіональних органів влади необхідно:

1. Вдосконалювати систему конкурсного відбору автоперевізників для виконання перевезень.
2. Розширювати за рахунок суспільних чинників контроль над дотриманням провізних, екологічних та інших нормативів.

3. Надати належну увагу створенню корпоративних транспортних структур, оскільки, об'єднавшись у транспортні асоціації, союзи, приватним перевізникам набагато легше буде вирішувати питання медичного огляду перед виходом на лінію; організації технічного обслуговування автомобілів, правового забезпечення, колективного захисту своїх інтересів.

4. Виробити дієві критерії оцінки діяльності комунальних підприємств і приватних автоперевізників.

5. Сприяти розвитку реальної конкуренції на ринку перевезень шляхом вдосконалення процедури проведення конкурсу на право роботи на маршрутах серед усіх перевізників незалежно від форми власності; введення регулярного обліку; проведення моніторингу витрат; впровадження сучасних технологій у систему управління та організації транспорту.

6. На стадії планування та укладення договорів визначати в транспортній системі той мінімум ланок та взаємозв'язків, який є необхідним і не впливатиме негативно на кінцевий результат.

7. Прогнозувати залежність ринку автотранспортних послуг від зовнішніх чинників, зокрема розвитку комунікацій, логістики тощо.

Висновки.

1. Прийняттю рішень щодо реформування регіонального ринку автотранспортних послуг має передувати глибокий аналіз перспектив розвитку, з одного боку, економіки та соціальної сфери регіону, з іншого – стану автотранспортної галузі. При оцінці ринку щодо ефективності його функціонування необхідно врахувати зміни платоспроможності населення; узгодженість приватно-державних інтересів; ціну на ринку послуг транспорту; зручність і комфортність; спектр надання видів послуг; розміри ринку; перешкоди для входження в ринок і виходу з нього; темпи зростання ринку; різновиди транспортних послуг, запропоновані на ринку, та інші.

2. У сукупності методів аналізу головним є метод множин і комбінаторики, який дозволяє врахувати взаємозалежність усіх складових та елементів ринку автотранспортних послуг.

3. Аналіз має визначити основні параметри ринку щодо досягнення балансу попиту та пропозиції, наближення транспортної послуги до споживача.

4. Конкуренцію на ринку автотранспортних послуг необхідно розглядати у двох площинах – як боротьба підприємств, що надають послуги автомобільних перевезень за споживача, а також суперництво споживачів за придбання транспортних послуг на найбільш вигідних умовах. Ознаками конкуренції можуть бути відмінності у типах рухомого складу, якість і безпека надання транспортних послуг, досконалість організації перевезень пасажирів, структура парку рухомого складу підприємства та інше.

5. Конкуренція сама по собі не забезпечує нормального функціонування ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту. Нерегульована конкуренція здатна за певних умов створити серйозні проблеми, а саме монополізацію виробництва (надання послуг), обмеження прав споживачів і сумлінних підприємств, що надають визначені послуги, негативні соціальні наслідки. Щоб уникнути цього, влада змушена втручатись у ринкові процеси, використовуючи антимонопольне регулювання транспортної діяльності.

Основні цілі держави в процесі регулювання полягають у наступному: захисті споживачів та діючих на ринку підприємств, що надають якісні послуги; підвищенні рівня безпеки та стійкості транспортної системи.

6. Формування автотранспортних структур на ринку повинно проводитися не лише ініціативним способом, а й експериментально та за допомогою державних механізмів регулювання – вимог до стану транспорту, якості шляхів, суспільних потреб у перевезеннях.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

7. Основним показником для перевізників, що працюють на ринку автомобільних перевезень, є підвищення якості надання послуг, зниження ціни та експлуатаційних витрат. На відміну від сфери товарного ринку, підвищення якості транспортних послуг може бути пов'язане лише з удосконалюванням самої діяльності.

Література

1. Заенчик Л. Г. Развитие экспортного потенциала автомобильного транспорта Украины / Л. Г. Заенчик // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. тр. – К., 1996. – Вып. 3. – С. 154-170.
2. Чигринець І. А. Планування провізних можливостей автотранспортного підприємства в умовах ринку / І. А. Чигринець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб наук. пр. – К., 1997. – Вип. 2. – С. 224-228.
3. Аболонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг / С. М. Аболонин. – М. : Академкнига, 2004. – 172 с.
4. Мяких І. М. Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні / І. М. Мяких // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 7. – С. 71–75.
5. Ардельянова О. В. Место и роль государства в регулировании рынка автотранспортных услуг / О. В. Ардельянова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 1997. – Вип. 2. – С. 38-46.
6. Бажан Л. И. Модель выбора варианта функционирования автотранспортного предприятия / Бажан Л. И. // Информационные технологии в моделировании и автоматизации экономических процессов: Сб. науч. тр. – К., 1998. – С. 10-12.
7. Григор'єв Г. С. Суть ринку автотранспортних послуг в сучасних умовах господарювання / Г. С. Григор'єв // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 1998. – Вип. 3. – С. 207-212.
8. Григор'єв Г. С. Правове та економічне забезпечення господарського механізму взаємодії автотранспортного підприємства та клієнтури / Г. С. Григор'єв // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Сб. науч. тр. – К., 1996. – С. 63-66.
9. Демішкан В. Ф. Роль автодорожнього комплексу в розвитку транспорту України / В. Ф. Демішкан // Автодорожній комплекс України в сучасних умовах: проблеми і шляхи розвитку: Зб. наук. пр. – К., 1998. – С. 22-25.

References

1. Zayenchik L. G. Razvitiye eksportnogo potentsiala avtomobilnogo transporta Ukrainy [The development of the export potential of the automobile transport of Ukraine]. *Transportnyy kompleks Ukrainy: ekonomika, organizatsiya, razvitiye – The transport complex of Ukraine: economy, organization, development*, 1996, no. 3, pp. 154-170.
2. Chyhrynets I. A. Planuvannya proviznykh mozhlyvostei avtotransportnoho pidpriemstva v umovakh rynku [The leading possibility planning of the motor transport enterprise in the conditions of market]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury – The problem of increasing the efficiency of infrastructure*, 1997, no. 2, pp. 224-228.
3. Abolonin S. M. *Konkurentosposobnost transportnykh uslug* [The competitive of the transport services]. Moscow, Akademykniga Publ., 2004. 172 p.
4. Miahkykh I. M. Rol i mistse avtomobilnogo transportu v systemi spozhyvchoi kooperatsii ta napriamy pokrashchennia transportnykh posluh v Ukraini [The role and proper place of motor transport in the system of consumer cooperatives and the way of increasing of quality transport services in Ukraine]. *Aktualni problemy ekonomiky – Actual problems of Economics*, 2009, no.7, pp. 71–75.
5. Ardelyanova O. V. Mesto i rol gosudarstva v regulirovanii rynku avtotransportnykh uslug [The role and proper place of the country in the regulation market of motor transport services]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury – The problem of increasing the efficiency of infrastructure*, 1997, no. 2, pp.38-46.
6. Bazhan L. I. Model vybora varianta funktsionirovaniya avtotransportnogo predpriyatiya [The variant model of choice of functioning of motor transport enterprise]. *Informatsionnyye tekhnologii v modelirovanii i avtomatizatsii ekonomicheskikh protsessov - The information technology in the modeling and automatization of economic processes*, 1998, pp. 10-12.
7. Hryhoriev H. S. Sut rynku avtotransportnykh posluh v suchasnykh umovakh hospodariuvannya [The main point of the motor services market in the modern conditions of management]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury – The problem of increasing the efficiency of infrastructure*, 1998, no. 3, pp. 207-212.
8. Hryhoriev H. S. Pravove ta ekonomichne zabezpechennia hospodarskoho mekhanizmu vzaiemodii avtotransportnoho pidpriemstva ta kliientury [The law and economic providing of country's mechanism of interaction of motor transport and customers]. *Problemy povysheniya effektivnosti infrastruktury - The problem of increasing the efficiency of infrastructure*, 1996, pp. 63-66.
9. Demishkan V. F. Rol avtodorozhnogo kompleksu v rozvytku transportu Ukrainy [The role of road complex in the development of motor transport of Ukraine]. *Avtodorozhnii kompleks Ukrainy v suchasnykh umovakh: problemy i shliakhy rozvytku – The road complex of Ukraine in the modern conditions: problems and development*, 1998, pp. 22-25.

Надійшла 23.09.2013