

УДК 656.064

*Анатолій Михальченко, к. т. н., доцент
(Білоруський державний університет транспорту)*

*Ольга Ходоскіна, магістр е. н.
(Білоруський державний університет транспорту)*

РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті наголошується на новому значенні пасажирських перевезень у суспільному розвитку та його вплив на розвиток транспортної системи регіонів і держав. Оцінюється цільове значення факторного аналізу результативності пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі за наявності високого рівня конкуренції перевізників та обмеженості ринку пасажирських перевезень. Визначено підходи та відмінні риси логістики пасажирських перевезень, які відносять її до нового напрямку в теорії логістики, відмінному від теоретичної і практичної вивченості логістики вантажних перевезень. Виконаний пошук методичного обґрунтування і способів оцінки ресурсного забезпечення логістики пасажирських перевезень в умовах реформування діяльності залізничної галузі. Виділена проблема наукового і практичного характеру, яка має багато областей. Ці наукові та практичні області вимагають нового підходу до теоретичного, методичного та прикладного рішення, характерного для нового часу. Зроблена постановка завдань, при вирішенні яких можуть бути в значній мірі вирішені проблеми збільшення зростання обсягу залізничних перевезень пасажирів, зниження збитковості їх виконання для організацій залізничного транспорту, реалізованості з боку населення обраної тарифної політики. Визначено напрями розвитку теоретичних досліджень проблеми логістики пасажирських перевезень в області ресурсного забезпечення та виділені обмеження їх використання. Зроблена систематизація техніко-економічних параметрів виконання залізничних пасажирських перевезень та визначено фактори, що призводять до низької ефективності виконання пасажирських перевезень і їх збитковості. Виділення таких параметрів дозволить виконати перехід на нові основоположні принципи тарифної політики пасажирських перевезень, в яких використовуються інтегровані нормативні обмеження на виконання та фінансування соціально-значущих перевезень пасажирів при різних схемах їх виконання у всіх видах сполучення.

Ключові слова: логістика, пасажирські перевезення, ресурси, схема фінансування, окупність, розвиток, ефективність.

© Михальченко А. А., Ходоскіна О. А., 2015

*Анатолий Михальченко, к. т. н., доцент
(Белорусский государственный университет транспорта)*

*Ольга Ходоскина, магистр э. н.
(Белорусский государственный университет транспорта)*

РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В статье отмечается новое значение пассажирских перевозок в общественном развитии и его влияние на развитие транспортной системы регионов и государств. Оценивается целевое значение факторного анализа результативности пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожной отрасли при наличии высокого уровня конкуренции перевозчиков и ограниченности рынка пассажирских перевозок. Определены подходы и отличительные черты логистики пассажирских перевозок, относящие её к новому направлению в теории логистики, отличному от теоретической и практической изученности логистики грузовых перевозок. Выделена проблема научного и практического характера, которая имеет много областей. Эти научные и практические области требуют нового подхода к теоретическому, методическому и прикладному решению, характерному для нового времени. Сделана постановка задач, при решении которых могут быть в значительной степени решены проблемы увеличения роста объема железнодорожных перевозок пассажиров, снижения убыточности их выполнения для организаций железнодорожного транспорта, реализуемости со стороны населения выбранной тарифной политики. Сделана систематизация технико-экономических параметров выполнения железнодорожных пассажирских перевозок и определены факторы, приводящие к низкой эффективности выполнения пассажирских перевозок и их убыточности. Выделение таких параметров позволит выполнить переход на новые основополагающие принципы тарифной политики пассажирских перевозок, в которых используются интегрированные нормативные ограничения на выполнение и финансирование социально-значимых перевозок пассажиров при различных схемах их исполнения во всех видах сообщения.

Ключевые слова: логистика, пассажирские перевозки, ресурсы, схема финансирования, окупаемость, развитие, эффективность.

*Anatolii Mikhalchenko, PhD, Docent
(Belarusian State University of Transport)*

*Olha Hodoskina, master of Economics
(Belarusian State University of Transport)*

RESOURCE PROVISION OF PASSENGER TRANSPORTATION LOGISTICS

The article points out the new value of passenger traffic in social development and its impact on the development of the transport system of regions and states. The author estimates the purpose and factor analysis on the passenger transport performance under railway industry reforming within high level of carriers competition and limits of passenger transport market.

The author also defines the approaches and distinctive features of the passenger transport logistics, which refer it to the newest direction in the theory of logistics, differing from theoretically and practically studies freight transport logistics. The author describes the searches in methodical foundations and ways to estimate the resource provision of passenger transport logistics, under railways reforming. The author highlight the scientific and practical nature of the problem having a lot of areas to be studied. These scientific and practical areas require the new approach to be applied to its theoretical, methodological and practical solutions. Setting of task, the solution of which could largely solve the problems of passenger transportation volume increasing, of the railway operation loses reducing, of the population-selected tariff policy's feasibility, has been made in the paper. The systematization of economic and technical parameters for rail passenger transport performance has been made, and the factors leading to the low efficiency of rail passenger transport and to their losses have been determined as well.

The author states that the selected parameters allow to move to new fundamental principles for passenger transport tariff policy, which will use the integrated regulatory restrictions on implementing and financing the socially important passenger shipping within different schemes of their realization and for all types of communication.

Keywords: logistics, passenger transportation, resources, financing scheme, payback, development, efficiency.

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими задачами. Пассажи́рские перевозки в транспортной деятельности организаций железнодорожного транспорта занимают особенное место, так как выполняют важную социальную задачу государства – транспортное обеспечение населения с доступными возможностями по технологическому и финансовому признаку. Отнесение данного вида деятельности в 19-м или 20-м столетии оказалось ошибочным направлением, которое оказало влияние на развитие общества.

Это связано с тем, что при нарушении обязательств государства перед населением о стабильности транспортного обеспечения и стремлении бизнеса улучшить собственное финансовое положение за счет субсидий, выделяемых государством на поддержку пассажирских перевозок, привело к большим потрясениям в ряде стран мира. В результате, в настоящее время практически все виды сообщений пассажирских перевозок стали убыточными и выживают практически за счет субсидий госу-

дарства в разных формах: поддержки малоимущего населения путем прямых выплат ему финансовых средств; субсидий, перечисляемых на покрытие расходов транспортным организациям; оплаты содержания и развития транспортной инфраструктуры. Поэтому, рассмотрение сбалансированного ресурсного обеспечения пассажирских перевозок и создание новой логистики их выполнения, увязанной с экономическими параметрами имеет высокую актуальность.

Темп развития пассажирских перевозок в последние годы стал существенно снижаться. Это связано со следующими проблемами: 1) высокий уровень автомобилизации населения страны, что вызвало уменьшение количество поездок пассажиров пригородном и дальнем сообщении; 2) развитие авиаперевозок, которое оказало влияние на снижение объема пассажирских перевозок в международном сообщении; 3) нарушение основополагающих принципов тарифной политики на пассажирские перевозки (от прежнего большого государства остались принципы перекрестного финансирования социально значимых перевозок пассажиров за счет грузовых); 4) развитие пассажирских перевозок проводится по остаточному принципу, без учета потребностей рынка пассажирских перевозок по видам сообщений, покупательской способности населения и возможностей государства по снижению расходов по элементам затрат на пассажирские перевозки: оплата развития инфраструктуры пассажирских перевозок (опыт ДВ, ФРГ), понижение налоговой нагрузки на элементы номенклатуры затрат (снижение или отмена налогов за использование земли и природных ресурсов для нужд пассажирских перевозок, снижение ставки НДС или его отмена и др.).

Анализ научных исследований по тематике логистики пассажирских перевозок показывает, что данный вопрос изучен недостаточно в следующих элементах: есть теоретическое определение логистики пассажирских перевозок [1, 2, 5], но нет четких методических основ по регламенту создания такой логистики и его реализации в практической деятельности железнодорожных организаций, занятых в выполнении пассажирских перевозок. Связь тематики статьи с научными задачами определена на методическом уровне: выделены виды качества и способов выполнения перевозок (ускоренные и скоростные поезда, ночные, региональные и др.), но не выделены методические принципы отнесения расходов и отраслевого учета по эксплуатационным показателям выполнения перевозок пассажиров данного формата.

Связь данной тематики с практическими задачами определена отдельным разделом в Государственных программах национального и отраслевого развития Республики Беларусь, утверждаемых Президентом и Советом Министров Республики Беларусь.

Анализ предшествующих исследований по проблеме. По рассматриваемой проблеме в мировой практике проводятся исследования, основная направленность которых связана с созданием контактных расписаний различных видов транспорта при выполнении пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах, развитием прозрачных тарифов на перевозки и переход от конкуренции видов транспорта к тесному сотрудничеству. Этой проблеме посвящены исследования англосистемных авторов, в трудах которых системно излагаются либо чисто логистические проблемы пассажирских перевозок, либо актуальные экономические задачи, которые достаточно хорошо изучены. В трудах других авторов данная проблема освещена не полностью, в основном излагаются проблемные направления логистики в экономическом ее понимании. Транспортная логистика пассажирского сектора практически не рассматривается. В исследованиях большинства авторов, посвященных логистике пассажирских перевозок, не рассмотрены или в неполной мере изучены следующие вопросы: связь видов выполнения железнодорожных пассажирских перевозок с экономическими и эксплуатационными показателями; методические разра-

ботки логистики затрат по элементам технологии выполнения перевозочного процесса и увязка их с тарифами на их выполнение.

Выделение нерешенных ранее задач рассматриваемой проблемы. Вышеназванные ученые внесли большой вклад в развитие теоретической разработки данной проблемы, но данная проблема имеет много областей, которые требуют как теоретического, методического, так и прикладного решения. При выполнении исследований авторами данной статьи выделены задачи, при решении которых могут быть в значительной степени решены проблемы роста объема перевозок пассажиров, убыточности их выполнения для организаций железнодорожного транспорта, реализуемости со стороны населения выбранной тарифной политики в железнодорожных пассажирских перевозках. К ним отнесены: выделение логистических направлений исполнения пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте; распределение издержек на группы расходов, относимых на эти направления; выделение в каждой группе расходов, покрываемых из источников, формируемых из выручки по основной деятельности железнодорожного транспорта.

Цель статьи. Систематизация логистики пассажирских перевозок и методическое обоснование распределения ресурсов на их выполнение в условиях реформирования отрасли, анализ динамики изменения потребления ресурсов на выполнение пассажирских перевозок при их различной форме организации в Республике Беларусь.

Данные исследования позволят обосновать проведение эффективной тарифной политики на пассажирские перевозки в условиях реформирования железнодорожной отрасли, что усилит роль железнодорожного транспорта в конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

Методика. В рамках тематических исследований по использованию логистики пассажирских перевозок выполнена систематизация технико-экономических показателей пассажирских перевозок, разработано обоснованное предложение распределения расходов по перевозкам, выделение новых элементов статистической отчетности по пассажирским перевозкам с учетом введения нового пассажирского формата на Белорусской железной дороге. Выполнен анализ динамики оценочных показателей, определено влияние их на эффективность пассажирских перевозок с учетом выявления причин, снижающих эффективность работы пассажирского комплекса на железнодорожном транспорте Беларуси.

Изложение основного материала исследований. В Республике Беларусь на железнодорожном транспорте проводится реформирование в направлениях реструктуризации организационного построения и перераспределения функционального исполнения по видам деятельности, что потребовало нового подхода к рассмотрению потребностей в ресурсах. Так за восемь лет в процессе выполнения первого этапа реформирования железнодорожных организаций потребность в трудовых ресурсах сократилась для выполнения железнодорожных перевозок на 34 тыс. чел.

При разработке методического обеспечения второго этапа реформирования в системе пассажирских перевозок предложено изменение пассажирского формата их исполнения: в системе международных перевозок введены эконом- и бизнес-класс (вместо фирменных поездов и вагонов с повышенной комфортностью); межрегиональные перевозки (ранее местного сообщения) выполняются также по системе эконом- и бизнес-класса; региональные перевозки выполняются на уровне эконом- и бизнес-класса; внутригородские перевозки на уровне эконом-класса. Создание нового пассажирского формата выполнения пассажирских перевозок в стране потребовало создания пассажирской компании по международным и межрегиональным перевозкам и структурного подразделения выполнения социальных перевозок – межрегиональных и внутригородских.

Создание новых структурных подразделений для организации выполнения пассажирских железнодорожных перевозок столкнулось с отсутствием методического обеспечения по систематизации технико-экономических показателей пассажирских перевозок. При этом изменению подлежат как эксплуатационные, так и экономические показатели.

В действующей системе железнодорожных пассажирских перевозок практически не выделен перевозчик пассажиров. Железная дорога выступает в первую очередь в качестве административного структурного подразделения. В результате имеет место неправильный учет перевозимых пассажиров (учет ведется только в национальных границах железнодорожных администраций). Практически учет перевозок пассажиров за пределами административных границ для конкретного перевозчика не производится. В результате при наличии расходов на выполнение полной перевозки они относятся на единицу выполняемой работы в меньшем объеме. В итоге пассажирские перевозки в международном сообщении могут быть, либо сверх рентабельными, либо убыточными. В итоге, при фактическом росте объема пассажирских перевозок в международных поездах на территории других государств или администраций, в официальной отчетности они показываются как снижающаяся величина. В рамках большой административной системы, которую представляло МПС СССР, это не имело ни технологических ни экономических последствий, так как покрытие расходов доходами выполнялось централизованно, а сам источник покрытия не интересовал исполнителя перевозок. С выделением железнодорожного перевозчика пассажиров данная проблема приобрела новое рассмотрение. В итоге объемные показатели терпят изменение: количество отправленных пассажиров имеет значение для формирования технико-экономического показателя работы вокзала: если количество отправленных пассажиров является незначительным, то каким должен быть железнодорожный вокзал в технологическом решении, и на какую сумму расходов следует рассчитывать его администрации. Так дорогостоящий вокзал, больше напоминающий дворец, построенный в Минске, предназначен для транспортного обслуживания двух миллионного города. При этом эксплуатационные расходы на его содержание составляют свыше двенадцати тысяч евро в месяц. В действующей системе отнесения расходов на пассажирские перевозки эта сумма покрывается за счет тарифа, что делает его более дорогостоящим. В большинстве европейских государств используются вокзалы более скромной архитектуры, но имеющие функциональное значение, связанное только с оказанием услуг транспортного характера – приобретение билетов, посадка и высадка пассажиров. Стоимость услуг такого вокзала оценивается в размере 1,2 – 1,6 тыс. евро, как на вокзале Афин, обслуживающего 5,5 миллионов жителей.



При этом, в новых условиях должна ли входить в стоимость проезда оплата вокзальных услуг, или они должны выделяться в отдельное экономическое и технологическое производство (т. е. пассажиру при использовании вокзала должен выдаваться отдельный документ за оказанные услуги вокзала).

Анализ данного эксплуатационного измерителя за последние десять лет показывает, что с учетом внедрения современных информационных технологий приоб-

Анализ данного эксплуатационного измерителя за последние десять лет показывает, что с учетом внедрения современных информационных технологий приоб-



ретения проездных документов без посещения вокзала подлежит пересмотру и структура расходов услуг вокзала: на многих вокзалах используется один – два кассира, а остальная работа по продаже проездных документов выполняется через интренет-банкинг-овую систему, инфо-киоски либо банковские терминалы.

Вторым объемным показателем является пассажиро-километр (пассажирооборот). С созданием нового пассажирского формата и пассажирской компании вся перевозка разделена на услуги железной дороги в качестве перевозчика – плацкарта, держателя (владельца) инфраструктуры, оператора локомотивных услуг, потребителя топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов.

Объемный показатель использования плацкарты – пассажиро-километр оценивается на всем расстоянии пробега пассажирского вагона (в отличие от прежней системы, когда учитывался только пассажиро-километр на своей территории, в т. ч. и перевезенных в чужих вагонах). Сегодня существует противоречие в учетной политике: официальные формы учета ЦО учитывают пассажиро-километры, фактически реализованные в национальных границах страны всеми перевозчиками, а учет системы «Экспресс» в плечах обращения поездов. Соответственно возникает неучтенная разница с одной стороны по перевезенным пассажиром национальной железнодорожной пассажирской компанией, а с другой имеется приписка «чужих» пассажиро-километров, выполненных на своей территории иностранными перевозчиками. Соответственно требуется новая учетная политика пассажирооборота по категории «плацкарта», расходы на обеспечение которой всеми ресурсами покрываются из полученной от пассажира выручки. С учетом отнесения источников покрытия расходов соответственно идет разделение издержек по плацкарте на составляющие: вагонная, которая включает расходы на техническую и коммерческую эксплуатацию пассажирских вагонов перевозчиком; инфраструктурная – расходы на содержание инфраструктуры, используемой для обеспечения плацкарты (вагонные депо, пассажирские дирекции и участки и т. д.).

Для оценки железнодорожной инфраструктуры следует выделять показатель тонно-километры брутто (с учетом веса фактически используемого пассажирского локомотива) или вагоно-километры пассажирских вагонов. Большинство железнодорожных администраций использует для оценки затрат железнодорожной инфраструктуры показатель вагоно-километр пассажирских вагонов. Но при этом, в показатель локомотивной составляющей вносится измеритель тонно-километр брутто пассажирских локомотивов. Наиболее упрощенный вариант оценки использования железнодорожной инфраструктуры – использование измерителя тонно-километры брутто вагонов и локомотивов пассажирского движения.

Локомотивная составляющая выделяется для владельца средств тяги для пассажирского движения. Часть поездов может обслуживаться локомотивами другого владельца, не входящего в структуру национальной железнодорожной администрации (часть маршрутов на Белорусской железной дороге обслуживается электровазонами Московской железной дороги). Действующая система учета предусматривает суммарное фиксирование тонно-километров брутто электровазонами или тепловозной тяги на железнодорожном полигоне в национальных границах с выделением измерителя «локомотиво-километры» заездов иностранных локомотивов. Однако в

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

отчетах ЦО-1 и ЦО-4, в которых учитывается работа подвижного состава, данная информация не отражается.

Затраты энергоносителей также учитываются по старинке: расход топлива учитывается в маршруте машиниста в границах плеч обращения, а расход электроэнергии – по показаниям приборов учета, размещаемых на тяговых подстанциях. Определить, сколько топлива завезено в страну в тепловозах, сколько вывезено – практически определить сложно, а тем более является запутанной система взаиморасчетов (стоимость топлива в сопредельных государствах может существенно отличаться).

Такое разделение издержек на выполнение пассажирских перевозок в условиях их реформирования позволило сделать тарифы более прозрачными, что несомненно привело к их снижению (в сообщении Беларусь – Россия снижение произошло на 50 %, даже в условиях качественного экономического кризиса). При этом значительного изменения в потреблении ресурсов железнодорожных организаций на выполнение пассажирских перевозок практически не произошло, что видно из приведенной таблицы. Из приведенной таблицы видно, что больше затрачивается ресурсов при выполнении пассажирской перевозки по эконом-классу. Это связано с тем, что поезда бизнес-класса с учетом начальной востребованности у пассажиров имеют короткую длину состава (обычно 8-9 вагонов). При повышении актуализации у населения данной категории перевозок и снижении тарифа на 14-18 % на данный вид перевозки предполагается, что длина состава такого поезда будет увеличена до 14-18 вагонов, что существенно снизит потребность в ресурсах.

Таблица 1

Наименование ресурса	Период	Вид сообщения						
		Междунар.		Межрегион.		Региональное		Городск.
		Б-кл.	Эк-кл.	Б-кл.	Эк-кл.	Б-кл.	Эк-кл.	Эк-кл.
Трудовые, чел.-ч	2005	0,061		0,008		0,027		0,084
	2014	0,034		0,017		0,016		0,099
Технологические:								
вагонный, тыс. ваг.-км	2005	0,097	0,06	0,087	0,07	0,021	0,02	0,052
	2014	0,202	0,13	0,097	0,08	0,048	0,04	0,038
локомотивный, тыс. лок.-км	2005	0,085	0,05	0,046	0,04	0,028	0,02	0,016
	2014	0,121	0,08	0,061	0,05	0,021	0,02	0,012
инфраструктур- ный, тыс. т-км брутто	2005	5,74	3,69	8,16	6,33	2,76	2,27	1,21
	2014	7,30	4,69	7,52	5,84	2,54	2,09	1,18
топливно-энергет. т.у.т.	2005	28,94	18,58	41,12	31,91	16,46	13,55	21,14
	2014	44,09	28,31	38,5	29,88	26,36	21,69	14,82

С учетом вышеизложенного в условиях реформирования железнодорожных организаций, выполняющих пассажирские перевозки перечень отраслевых показателей должен пересматриваться в соответствии с техническими регламентами, которые в МПС СССР не использовались и не разрабатывались. В таком случае отнесение расходов на виды ресурсного обеспечения логистики пассажирских перевозок станет более прозрачным, а значит, предсказуемым. При этом сами затраты ресурсов станут управляемыми в зависимости от прогнозируемых факторов – объема перевозок, финансового обеспечения, курса валют, используемой технологии выполнения перевозок, применяемого подвижного состава и т. д.

Результаты. По итогам проведения анализа использования логистики пассажирских перевозок и ее ресурсного обеспечения с учетом динамики изменения технико-экономических и технологических измерителей рассматривается возможность прове-

дения эффективной тарифной политики с возрастанием качества выполнения пассажирских перевозок и с учетом высокой конкуренции на рынке пассажирских перевозок. Предлагается новая логистическая схема организации пассажирских перевозок и варианты экономического обоснования использования ресурсов.

Научная новизна и практическая значимость. Определены методические основы параметров ресурсного обеспечения логистики пассажирских перевозок с учетом изменения пассажирского формата их выполнения и введения новых форм транспортного обслуживания пассажиров в различных видах сообщения (бизнес- и эконом-класс). Практическая значимость определяется созданием эффективной схемы финансирования пассажирских перевозок с учетом их развития и вывода на уровень окупаемости, что позволит железнодорожному транспорту положительно конкурировать на рынке пассажирских перевозок с учетом интересов отрасли. Предложенная схема ресурсного обеспечения логистики пассажирских перевозок позволила сохранить Белорусской железной дороге все виды сообщений с достаточным уровнем финансирования, провести развитие железнодорожной пассажирской сети с введением нового уровня обслуживания пассажиров на уровне бизнес-класса, что нашло у пассажиров повышенный спрос при незначительном повышении стоимости проезда и приемлемости для основной массы населения страны. В международных перевозках стало возможным снижение стоимости проезда на 30-50 процентов без ущерба для железнодорожных организаций.

Выводы и предложения. С учетом анализа системы ресурсного обеспечения логистики пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожной отрасли в Республике Беларусь можно сделать следующие выводы:

1. Необходимо рассматривать логистику пассажирских перевозок с научно-методической точки зрения, отличной от исследования логистики перевозок грузов, которая не базируется на принципах транспортной логистики.
2. Переход на новые основополагающие принципы тарифной политики пассажирских перевозок, в которых используются интегрированно нормативные ограничения на выполнение и финансирование социально значимых перевозок (для городских и пригородных / региональных – тариф устанавливается (регулируется) на уровне себестоимости с увеличением ее значения на 7 % для межрегиональных – с увеличением себестоимости на 12%, а для международных – не более 21 – 24%).
3. Переход от разьединенного тарифного построения и учетной политики к единой системе группировки экономических показателей, увязанных с технологией выполнения пассажирских перевозок.

В результате, существует необходимость теоретического и методического обоснования ресурсного обеспечения логистики пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожной отрасли и пассажирского хозяйства.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Альбеков, А.У.* Логистика коммерции / А. У. Альбеков, В. П. Федько, О. А. Митько. – Ростов-на Дону: Феникс, 2001.-512 с.
2. *Богомолова, Н.І.* Ефективність транспортного виробництва: сутність, зміст і форми / Н. І. Богомолова // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту еко-номіки і технологій транспорту. Сер. «Економіка і управління». – К.: КУЕТТ, 2003. – № 3. – С. 22 – 28.
3. *Габа, В. В.* Якість та конкурентоспроможність транспортних послуг на залізничному транспорті / В. В. Габа // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту еко-номіки і технологій транспорту. Сер. «Економіка і управління». – К.: КУЕТТ, 2002. – № 12. – С. 143 – 146.
4. *Михальченко, А. А.* Маркетинг на транспорті : учеб. пособие / А. А. Михальченко, М. И. Шкурин; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 263 с.
5. *Резер С. М.* Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте : монография / С. М. Резер. М. : ВИНТИ, 2007. – 516 с.

6. Росляков, Ю. А. Зарубежный опыт реформ на железнодорожном транспорте [Текст] / Ю.А. Росляков // Локомотив. – 2010. – № 10. – С. 44–47.

REFERENCES

1. Al'bekov, A.U. *Logistyka kommersyi* [Logistics commerce] / A. U. Al'bekov, V. P. Fed'ko, O. A. Myt'ko – Rostov-na Donu: Fenyks, 2001.-512 s.
2. Bohomolova, N. I. Efektyvnist' transportnoho vyrobnytstva: sutnist', zmist i formy / N.I. Bohomolova [The effectiveness of vehicle production: the nature, content and form] // *Zb. nauk. pr. Kyuiv. un-tu eko-nomiky i tekhnolohii transportu. Ser. «Ekonomi-ka i uprav-linnia»*. – K.: KUETT, 2003. – № 3. – S. 22 – 28.
3. Haba, V. V. Yakist' ta konkurentospromozhnist' transportnykh posluh na zaliznychnomu transporti [Quality and competitive transport services in railway transport] / V. V. Haba // *Zb. nauk. pr. Kyuiv. un-tu eko-nomiky i tekhnolohiy transportu. Ser. «Ekonomi-ka i upravlimya»*. – K.: KUETT, 2002. – № 12. – S. 143 – 146.
4. Mykhal'chenko, A. A. Marketynh na transporte : ucheb. posobyе [Marketing on transport: Text-book] / A. A. Mykhal'chenko, M. Y. Shku-ryn; M-vo obrazovanyya Resp. Belarus', Belarus. gos. un-t transp. – Gomel' : BelGUT, 2014. – 263 s.
5. Rezer S. M. *Logistyka passazhyrskykh perevozk na zheleznodorozhnom transporte : monografyya* [Logistics passenger rail: monograph] / S. M. Rezer. M. : VYNYTY, 2007, – 516 s.
6. Rosliakov, Yu. A. Zarubezhnyy opyt reform na zheleznodorozhnom transporte [Foreign experience of reforms in rail transport] / Yu.A. Roslyakov // *Lokomotyv*. – 2010. – № 10. – S. 44–47.