

Гаєвський В.В.,
Чуприна Н.М.,
Колесніков В.П.,
Гаркуша В.В.

Український державний хіміко техно-
логічний університет
м. Дніпро, Україна
E-mail:chupryna_n_n@ukr.net

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАКОНОМІРНОСТЕЙ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

УДК 621.891

Гаєвський В.В., Чуприна Н.М., Колесніков В.П., Гаркуша В.В. «Дослідження закономірностей формування транспортних послуг»

У даній статті розглянуто особливості формування транспортних послуг. Визначено сутність ринку транспортних послуг, його структуру та функції, а також об'єктивні умови його функціонування на теренах національної економіки нашої держави. Надано визначення категорій таких як «ринок транспортних послуг» та «транспортна послуга». На підставі аналізу багатьох наукових робіт узагальнено класифікацію транспортних послуг для відповідної сегментації даного ринку. Розглянуто види конкуренції на ринку транспортних послуг, її вплив на розвиток національної транспортної системи. Також надано пропозицію щодо подальшого розвитку транспортних послуг.

Транспорт – як рівноправний суб'єкт ринку порівняно з іншими галузями економіки також має повноцінно вписуватись в ці відносини. Ринкові відносини є невід'ємною складовою всіх галузей економіки нашої держави. Транспорт з урахуванням власної специфіки щодо дотримання об'єктивних законів ринку повинен забезпечувати ефективне функціонування вільного економічного простору України, а також має забезпечувати належну рентабельність підприємств транспортного бізнесу.

При здійсненні дослідження стосовно закономірностей формування транспортних послуг є необхідним вибір оптимального виду транспорту для здійснення перевезення. Одним з основних критеріїв при виборі транспорту для пересування товару є його економічна доцільність. Однак, необхідно також виділити ряд інших критеріїв: територіальна доступність; прохідність; енергоефективність; обмеженість в часі (актуально для товарів термінової необхідності, особливо, якщо ці товари є життєво необхідними, в екстремальних умовах, або товари мають швидко вичерпаний термін придатності), чи навпаки, часові рамки не є критичними і час транспортування можливо збільшити за умови задіяння більш економічного та доступного виду транспорту; наявність людського потенціалу та інші. Дані критерії дозволяють змінювати транспортні послуги в залежності від існуючого попиту. Це дозволить уникнути низки проблем, не лише економічного, але і технічного характеру.

Ключові слова: транспортна послуга, ринок транспортних послуг, дослідження, управління підприємством.

Гаевский В.В., Чуприна Н.Н., Колесников В.П., Гаркуша В.В. «Исследование закономерностей формирования транспортных услуг»

В данной статье рассмотрены особенности формирования транспортных услуг. Определена сущность рынка транспортных услуг, его структуру и функции, а также объективные условия его функционирования на территории национальной экономики государства. Даны определения категорий таких как «рынок транспортных услуг» и «транспортная услуга». На основании анализа многих научных работ обобщены классификации транспортных услуг для соответствующей сегментации данного рынка. Рассмотрены виды конкуренции на рынке транспортных услуг, ее влияние на развитие национальной транспортной системы. Также предоставлено предложение по дальнейшему развитию транспортных услуг.

Транспорт – как равноправный субъект рынка, по сравнению с другими отраслями экономики, также полноценно вписывается в эти отношения. Рыночные отношения являются неотъемлемой составляющей всех отраслей государства. Транспорт, с учетом собственной специфики соблюдения объективных законов рынка, должен обеспечивать эффективное функционирование свободного экономического пространства Украины, а также обеспечивать надлежащую рентабельность предприятий транспортного бизнеса.

При осуществлении исследования закономерностей формирования транспортных услуг необходим выбор оптимального вида транспорта для осуществления перевозки. Одним из основных критериев при выборе транспорта для передвижения товара является его экономическая целесообразность. Однако, необходимо также выделить ряд других критериев: территориальная доступность; проходимость; энергоэффективность; ограниченность во времени (актуально для товаров срочной необходимости, особенно, если эти товары являются жизненно необходимыми, в экстремальных условиях или товары с коротким сроком

годности), или наоборот, временные рамки не являются критическими и время транспортировки возможно увеличить при условии задействования более экономичного и доступного вида транспорта; наличие человеческого потенциала и другие. Данные критерии позволяют трансформировать транспортные услуги в зависимости от существующего спроса. Это позволит избежать ряда проблем, не только экономического, но и технического характера.

Ключевые слова: транспортная услуга, рынок транспортных услуг, исследования, управление предприятием.

Haievskiy V.V., Chupryna N.M., Kolesnikov V.P., Garkusha V.V. «Research of laws of formation for transport services»

This article discusses the features of the formation of the transport services. The essence of the transport services market is determined its structure and functions, as well as the objective conditions of its functioning on the territory of the national economy of the state. The definition of categories is given on the basis of the definitions of eminent as "the market of transport services" and "transport service". Based on the analysis of many works is summarized the classification of transport services for the corresponding segmentation of this market. The types of competition in the market of transport services are considered its influence on the development of the national transport system. A proposal was made to further the development of the transport services.

Effective work primarily depends on the availability of different types of transport for freight. In Ukraine, today there is a potential for transportation of goods: cars (various capacities), rail transportation, container transportation, by means of transport of annual and sea transportation, airlines. However, the rolling stock of most types of transport does not always meet the requirements of modern logistics. The main problem is the moral and physical wear of the rolling stock and, in this regard, the economic and environmental impracticability of its use in the transport of goods

Transport is an equal subject of the market compared with other sectors of the also fully fit into these relations. Market relations are an integral part of all sectors of the state economy. Transport taking into account its own specifics of observance of the objective economic laws of the market, should ensure the effective functioning of the free economic space of Ukraine, as well as ensure the proper profitability of the transport business enterprises.

At each stage of its development, Ukraine's transport systems are faced with a change in the interconnections that exist in the system. Given the availability of both internal and external reserves, the transport system has a fairly large potential for its development. Each component of the transport system (people involved in the transport process, infrastructure, vehicles) provides its competitiveness.

In carrying out research on the regularities of the formation of transport services is the choice of the optimal mode of transport for the transportation. One of the main criteria for choosing a transport vehicle for moving an item is its economic feasibility. However, it is also necessary to highlight a number of other criteria: territorial availability; possibility; energy efficiency; limited time (urgent for urgent necessities, especially if these goods are vital, in extreme conditions, or goods should expire quickly), or vice versa, the time frame is not critical and transportation may be increased provided that more economical and accessible mode of transport; availability of human potential and others. These criteria allow changing transport services depending on existing demand. This will avoid a number of problems, not only economic, but also technological.

Keywords: transport service, market of transport services, research, enterprise management.

Актуальність проблеми

Транспортні технології є невід'ємною складовою всіх галузей нашої держави. Транспорт – як рівноправний суб'єкт ринку порівняно з іншими галузями економіки, також має повноцінно вписуватись в ці відносини. Транспорт з урахуванням власної специфіки щодо дотримання об'єктивних законів ринку повинен забезпечувати ефективне функціонування вільного економічного простору України, а також має забезпечувати належну рентабельність підприємств транспортного бізнесу.

Завдяки стрімкому розвитку відносин та цілеспрямованому орієнтуванню нашої держави на євроінтеграцію, а також формування конкурентного середовища на транспортному ринку відповідно до політики в цій галузі обумовлюють актуальність дослідження та теоретичного розуміння особливостей формування надання транспортних (логістичних) послуг на даному етапі розвитку нашої держави.

Аналіз останніх досліджень

Вивченню вищезазначеного питання приділяли свою увагу багато провідних вітчизняних та іноземних вчених, а саме З.П. Двудіт, Л.Ю. Кот, М.Ф. Дмитриченко, П.Р. Левковець, Н.І. Чухрай, Г. Роса, Е.А. Мамаєв, М. Цесельський та ряд інші [1-16].

Проте, попри достатню кількість наукових видань з досліджень даного питання, недостатньо уваги приділяється дослідженню питань розвитку транспортного ринку, понять категорії «транспортна послуга», «ринок транспортних послуг» та впливу на розвиток транспортного ринку в нашій державі.

Для розподілу ринку логістичних послуг відповідно до певних критеріїв актуальним питанням даної роботи буде їх класифікація.

Формулювання мети дослідження

Одним з завдань даної роботи є вивчення особливостей формування та надання логістичних послуг, як певного середовища функціонування підприємств та фірм транспорту: надання визначення суб'єктів, об'єктів, функцій, умов існування та розвитку, які обумовлюють специфіку управління логістичними підприємствами, а також вплив на розвиток транспортних фірм і підприємств.

Методичний підхід в проведенні досліджень

Дослідження закономірностей формування «транспортних послуг» передбачає отримання функціональної інформації про стан справ в цій галузі. Таке дослідження передбачає отримання статистичної інформації, а саме, вторинної інформації, яка надає можливість розробити комплексний підхід до вивчення закономірностей формування транспортних послуг. Такий аналіз передбачає ряд складових, таких як: політичний вплив, економічні обставини, правові засади, соціокультурні вимоги, технічні можливості, а також мотиваційні переваги кінцевих споживачів транспортних послуг. Однак, аналіз не є закінченим, якщо не має дослідження стосовно їх глибинних причин та наслідків.

Аналіз результатів досліджень

Для більш повного розуміння формування транспортних послуг як в нашій державі, так і в міжнародному масштабі необхідно поглянути на розуміння даного поняття через категорію «ринок»: його функції; структуру; визначення; закони функціонування.

За час розвитку категорія «ринок» перетворилась з фізичного місця збуту товарів до соціального явища – відносин між продавцем (надавачем послуг) і покупцем (отримувачем послуг).

За час еволюції товарного виробництва поняття «ринок» певною мірою відокремилось від поняття «торгівля», так як за рахунок певних ускладнень в своїй суті відобразило вже конкретно тісний взаємозв'язок з відносинами виробників та споживачів в розрізі обміну суспільного продукту.

Ринок на основі попиту і пропозиції являє собою сукупність купівлі і продажу товарів, робіт та послуг між виробниками та споживачами шляхом товарного обміну за допомогою ринкової інфраструктури, яка включає в себе банки, транспорт, біржі, комунікації і т.д. [3].

Отже, виходячи з вищезазначених складових стає зрозумілим, що транспорт, з одного боку, виконує макроекономічну функцію та виступає певним «фізичним» реалізатором обміну товарами та, за допомогою надання своїх послуг продавцям і покупцям,

які є основними суб'єктами ринку, утворює транспортний ринок.

Поняття «транспорт» походить від латинського «transporto» і означає «переміщую» [16].

На сьогоднішній день дана категорія стала набагато ширшою і в своїй суті означає не лише переміщення пасажирів та товару, а являється окремою галуззю народного господарства, яка включає комплекс технічних засобів, потік транспортних одиниць і т.д.

Для більш чіткого розуміння поняття «транспортна система» пропонуємо розглянути дане поняття, як певний комплекс всіх видів транспорту (автомобільний, річковий, повітряний, залізничний), які знаходяться у чіткій взаємодії при виконанні різноманітних типів та видів перевезень. Транспорт, на даному етапі розвитку економіки, належить до виробничої, соціальної інфраструктури, а також до нематеріального та матеріального виробництва.

Транспорт, як матеріальне виробництво, включає в себе відповідні характеристики: засоби та предмети праці (об'єкти перевезення).

Відповідно до розділу II статті 21 Закону України від 10.11.1994 року «Про транспорт» єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [7]. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Відповідно до роботи видатного вченого Е.Ф. Жукова, ринок транспортних послуг являє собою купівлю-продаж послуг з перевезення і транспортування вантажів з однієї країни в іншу. М. Макаренко визначає транспортний ринок, як систему економічних, технологічних та інших зв'язків, по-перше, між транспортом і його споживачами (клієнтурою), а по-друге, між видами транспорту й транспортними підприємствами. Форма зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другого – їх конкуренція та взаємодія.

При цьому, проаналізувавши поняття «транспортний ринок» та «ринок транспортних послуг» стає зрозумілим, що друге поняття є складовою транспортного ринку. Транспортний ринок – це з'єднання (поєднання) сектору транспортного ринку, де відбувається виробництво товару та ринку транспортних послуг. Під виробництвом транспортного товару мається на увазі переміщення певного товару, кінцевим результатом чого є доставка товару в пункт призначення. У ринку транспортних послуг та товарного ринку є різниця через особливість транспортних послуг, як специфічного товару, що зумовлює характер економічних відносин, які виникають в ході діяльності між суб'єктами транспортного ринку [9].

Згідно абзацу 10 статті 1 розділу I Закону України «Про захист економічної конкуренції»: «Ринок товару – сфера обороту товару, на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція» [7].

Тобто, з вищезазначеного слідує, що ринок транспортних послуг – це сфера обороту послуг з транспортування товару, на який в даний час на тій чи іншій території є попит та пропозиція.

Послуга відповідно до визначення видатного економіста Ф. Котлера – це будь-який захід чи вигода, які одна сторона може запропонувати іншій, що невідчутні і не приводять до володіння чим-небудь. Виробництво послуг пов'язане (або не пов'язане) з товарами в його матеріальному вигляді.

Відповідно до статті 1 розділу I Закону України «Про захист прав споживачів» послуга – це діяльність виконавця з надання споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб [8].

Отже, транспортна послуга – це процес переміщення товару та людей, яка включає в себе комплекс робіт, пов'язаних з підготовкою та здійсненням транспортування.

Ключовими суб'єктами транспортного ринку є покупець та продавець. Суб'єктами ж ринку транспортних послуг є учасники самого процесу – замовники, покупці товарів, товари підприємства, посередники між замовниками та продавцями, які також вступають в комерційні та економічні відносини.

Між покупцем транспортних послуг та їх споживачем є відчутна різниця: покупець може бути або не бути споживачем транспортних послуг, тобто вантажовідправник сам заключає договір з продавцем транспортних послуг або може бути експедитором (посередником у організації транспортної послуги). В той же час продавець транспортних послуг аналогічно може бути і не бути безпосереднім виробником транспортних послуг.

На даному етапі розвитку економіки ринку транспортних послуг більш характерні компанії посередники, які відповідають за перевезення, проте не являються безпосередньо перевізниками.

Отже, проаналізувавши всі попередні визначення можемо дати своє поняття економічної категорії «ринку транспортних послуг»: «Це система взаємовідносин між як фізичними, юридичними особами, резидентами, нерезидентами, які являються суб'єктами різних форм, типів власності та господарювання в межах правових норм на підставі економічних законів для організації купівлі та продажу транспортних послуг» [13].

Практичні рекомендації

На основі робіт українських вчених економістів для сегментації ринку транспортних послуг класифікуємо їх за типами та видами відповідно до даних в таблицях 1-2.

За призначенням перевезення бувають вантажними та пасажирськими.

Транспортна послуга для пасажирських перевезень – це діяльність, пов'язана з задоволенням потреби населення в транспортуванні, а для вантажних – робота, пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень товару (експортного, транзитного, імпортного або іншого) відповідно до умов договору [15].

Експортне перевезення товару – вивезення за кордон самостійно або з отриманням послуг відповідних посередників; імпортне – ввіз з-за кордону, який здійснюється іноземними виробничими фірмами; транзит – перевіз товарів, поїздів, пасажирів через проміжні станції, райони між іншими державами; інший – перевезення та транспортування по території певної держави.

Ринок транспортних послуг характеризується певними особливостями транспортних потреб і послуг, які задовольняються ними, а також особливостями споживачів транспортних послуг та їх виробників (надавачів).

Особливістю та, скажімо, специфікою функціонування та управління логістичними компаніями є те, що завдяки нематеріальному характеру продукції (роботи), яка надається даними фірмами, частка зарплати в її собівартості в два рази більша, ніж у матеріальному виробництві.

П'ятдесят відсотків експлуатаційних затрат в даному бізнесі складають витрати на паливо, електроенергію та амортизацію основних засобів.

Тому, надважливе значення для збільшення рентабельності транспортних перевезень є збільшення продуктивності праці, покращення транспортних засобів, мінімізація

витрат пального на одиницю перевізної роботи. Через особливу специфіку діяльності логістичних фірм система потребує ефективної, якісно організованої та спланованої роботи, що стосуються не лише ринкової продукції, а й кінцевого результату транспортної діяльності та самого логістичного процесу [14].

Таблиця 1

Класифікація транспортних послуг

За об'єктом транспортної операції (системоутворюючим компонентом)	1.а – Пасажирські	
	1.б – Вантажні	1.б.1 – За призначенням: експортні, імпортні, транзитні
		1.б.2 – За особливістю транспортування: наливні, насипні, контейнерні і т.д.
За суб'єктом транспортної операції	2.а – За видом споживача – отримувача послуг	2.а.1 – Зовнішньогалузеві (надання нетранспортним підприємствам і організаціям)
		2.а.2 – Внутрішньогалузеві (надання іншим підприємствам та організаціям транспорту)
	2.б – За складом учасників процесу	Здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, оператором перевезень; із залученням компаній-посередників.
За видом діяльності	3.а – Перевізні	
	3.б – Не перевізні	

Такі показники, які характеризують обсяг та якість пропозицій транспортних послуг, а саме: безперервність логістичного процесу; зменшення термінів доставки; збільшення коефіцієнту цілісності товару; постійне вдосконалення якості діяльності фірм загалом та окремо кожного виду транспорту та самої системи загалом, мають значний вплив на попит на транспортні послуги з вантажних перевезень [1].

Саме завдяки вищезазначеним показникам, які впливають на повсякденну діяльність логістичних фірм, бенчмаркінг має важливе місце в їх подальшому розвитку. Потрібно вдосконалювати даний ринок послуг завдяки постійному вивченню діяльності конкурентів та використанню в повсякденній діяльності кращих сторін своїх конкурентів, що позитивно впливатиме як на сам розвиток фірми, так і на розвиток ринку транспортних послуг в цілому.

Взаємовідношення між попитом і пропозицією на логістичні послуги за окремими видами транспорту визначає їх рівень та статус в роботі транспортної системи та є певним стимулом їх розвитку.

Як відомо, кожен вид транспорту має свої особливості, переваги і недоліки, свою специфіку. Саме тому М. Макаренко наголошує на конкуренцію між самими видами транспорту, а саме міжгалузеву. «Ця конкуренція часто є олігопольною, з великою чутливістю до маркетингових стратегій видів транспорту».

Водночас окремі види транспорту характеризуються природною монополією, а саме залізничний, трубопровідний та ін. [5], де під монополією розуміємо «ринкову ситуацію, коли певний товар постачається єдиним виробником», а під олігополією – «ситуацію, за якої ринок контролюють декілька продавців» [8].

Таблиця 2

Класифікація перевезень

За видом транспорту	Водні	
	Повітряні	
	Автомобільні	
	Залізничні	
	Трубопровідні	
	Змішані	
За територіальною ознакою	Внутрішньодержавні	Внутрішньооб'єктні
		Магістральні
		Міські
	Міжнародні	Порядок проходження кордону: не- та перевантажувальні
		Кінцевий продукт призначення: сусідні, транзитні, кільцеві
За періодичністю	Регулярні	
	Нерегулярні	
За видами сполучень	Прямі	
	Непрямі	
За видом транспортно-технологічної системи	Пакетні	
	Ролкерні	
	Контейнерні	
	Контрейлерні	
	Ліхтеровозні	
	Біmodalьні	

Морський та повітряний транспорт менш прив'язані до наземних доріг та інших постійних пристроїв, тому для цих видів транспорту більш актуальна внутрішньогалузева конкуренція між окремими підприємствами [5]. Ринок транспортної системи України складається з природної монополії (залізничний транспорт), олігополії, монополістичної конкуренції (морські порти, частково авіатransпорт). Саме це перешкоджає виходу на ринок транспортних послуг.

Варто зазначити, що олігополістична та монополістична конкуренції – це недосконалі форми конкуренції, а це негативно впливає на розвиток ринкових відносин, послаблюючи вплив на еволюцію товару (якість, ціну), що знижує конкурентоспроможність національної транспортної системи загалом. Нагальною потребою для розвитку транспортної системи України є вдосконалення роботи залізничного транспорту України, адже вихід на відкритий європейський ринок обумовлює експорт транспортних послуг та забезпечення транспортних перевезень [13].

На розвиток експортного потенціалу транспортних послуг впливає безліч факторів, як внутрішніх, так і зовнішніх. Зовнішні фактори залежать від розмірів торгівлі між третіми країнами та якості транспортних послуг іноземних компаній, рівня тарифів іноземних перевізників, наявності альтернативних маршрутів та ін.

Внутрішні – від обсягів зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних компаній, розвиненості та потенціалу національної транспортної системи, державного регулювання транспортних послуг, перш за все в діяльності морських портів, у сфері тарифної політики на залізничному транспорті.

Якщо враховувати наявність незалежних компаній-перевізників, розвинутої мережі компаній-посередників, а також основні типи соціально-економічних відносин на ринку транспортних послуг (а саме перевезень), то можна окреслити такі можливі види внутрішньогалузевої конкуренції: конкуренція між споживачами за перевезення та супутні послуги (її об'єктом може бути завчасне придбання квитків на потяг далекого слідування або ж відправлення вантажу більшою партією); конкуренція між перевізниками, а також між компаніями-посередниками (спрямована в бік споживачів – за частку ринку); конкуренція між компаніями-посередниками (за доступ до об'єкта купівлі-продажу – перевезень); внутрішньовидова конкуренція між перевізниками (спрямована в бік постачальників – за ресурси, які визначають технологічні можливості перевізників, наприклад, тяговий, нетяговий рухомий склад та доступ до інфраструктури).

Висновки

Дослідивши і вивчивши значну кількість наукових робіт і публікацій вітчизняних та зарубіжних науковців, в даній роботі вивчались такі наукові поняття, як «ринку транспортних послуг» та «транспортна послуга», розглянуто функції ринку транспортних послуг. Також запропонована узагальнююча класифікація сегментів ринку залежно від особливостей транспортних послуг, розглянуто умови формування і функціонування ринку, що висвітлює специфіку управління підприємствами транспорту.

Особливостями транспорту є широка сфера його функціонування, що базується на участі в соціально-економічних відносинах різних рівнів та відокремлює сутність транспортної системи.

Основними функціями транспортних послуг є:

1. системоутворююча;
2. інтегруюча;
3. конкурентноутворююча;
4. посередницька;
5. ціноутворююча.

Перераховані вище функції направлені на корегування поведінки економічних суб'єктів (представників попиту та пропозиції), направляючи їх на поле можливостей ринку.

Як відомо, для розвитку конкурентного середовища основним є реформування та інтеграція транспортної системи, а саме реформування системи залізничного транспорту, як ключової ланки в транспортній системі. Впровадження нових реформ та покращення роботи транспортної системи України зробить її конкурентоспроможною та буде відповідати міжнародним стандартам, але для цього потрібно здійснити такі практичні кроки, а саме, реалізації відповідних економічних реформ, реструктуризації й оновлення основних фондів, удосконалення технології перевезень і підвищення якості транспортно-експедиційних послуг відповідно до вимог ринкової економіки, європейських та світових стандартів якості у цій сфері.

Завдяки проведеним дослідженням ринку транспортних послуг можна зробити висновки про вдосконалення послуг завдяки постійному вивченню діяльності конкурентів та використанню в повсякденній діяльності кращих сторін своїх конкурентів, що позитивно впливатиме як на сам розвиток фірми, так і на розвиток ринку транспортних послуг в цілому.

Тому дане дослідження як системи антикризового управління суб'єктів сфери логістики є актуальним на даний момент для дослідження та вивчення даних щодо вдосконалення їх діяльності в умовах ринкової економіки нашої держави.

Список використаних джерел

1. Бойко, О. В. Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові, *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*, 2010, № 44, 307 с. – Електронний ресурс. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/9.htm.
2. Бачурин, А. А. Маркетинг на автомобільному транспорті: учеб. пособие. – М.: Академия, 2005. – 208 с.
3. Гурч, Л. М., Ченчик, А. М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України, *Логістика*. – № 633. – 2008. – Електронний ресурс. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf.
4. Дмитриченко, М. Ф. Транспортні технології в системах логістики [Текст]: підручник / М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, О. С. Ігнатенко та ін. — Київ: Інформавтдор, 2007. — 676 с.
5. Единая транспортная система: учебник для вузов. Под ред. В. Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2001. – 304 с.
6. Дьомін, Ю. В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). – К.: «Юнікон-Прес», 2001. – 342с.
7. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>.
8. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 № 2210-III, Верховна Рада України. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>.
9. Закон «Про захист прав споживачів», Верховна Рада УРСР від 12.05.1991 №1023-XII. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1023-12>.
10. Зеркалов, Д. В. Транспортна система України. – К.: Основа, 2006. – 704 с.
11. Дідківський, М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: навч. посібник. – Вид-во «Знання», 2006. – 462 с.
12. Макаренко, М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
13. Офіційний сайт Державної Служби статистики України. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.
14. Постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18.02.1997 № 176. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=176-97-%EF>.
15. International Trade Statistics 2011, Statisticdatabase WTO, Source: <http://www.wto.org>.
16. EU: Transport in Figures 2011 Source: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>.

References

1. Bojko, O. V. Struktura transportnoho rynku: osnovni ta zabezpechuiuchi skladovi, *Visnyk Chernihivs'koho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky»*, 2010, № 44, 307 p. http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/9.htm [in Ukrainian].
2. Bachuryn, A. A. *Marketynh na avtomobyl'nom transporte: uchebnoe posobyie*. – M.: *Akademyia*, 2005. – 208 p. [in Russian].
3. Hurch, L. M., Chenchyk, A. M. *Marketynhove doslidzhennia rynku transportnykh posluh Ukrainy, Lohistyka*. – № 633. – 2008. http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf [in Ukrainian].
4. Dmytrychenko, M. F. *Transportni tekhnolohii v systemakh lohistyky [Tekst]: pidruchnyk / M. F. Dmytrychenko, P. R. Levkovets', O. S. Ihnatenkotain*. — Kyiv: *Informavtodor*, 2007. — 676 p. [in Ukrainian].
5. *Edynaia transportnaia systema: uchebnyk dlia vuzov / Pod red. V. H. Halaburdy*. – M.: *Transport*, 2001. – 304 p. [in Russian].
6. D'omin, Yu. V. *Zaliznychna tekhnika mizhnarodnykh transportnykh system (van-tazhni perevezennia)*. – K.: «*Yunikon-Pres*», 2001. – 342 p. [in Ukrainian].
7. *Zakon Ukrainy «Pro transport» vid 10.11.1994 № 232 / 94-VR*. <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>.
8. *Zakon Ukrainy «Pro zakhyst ekonomichnoi konkurentsii» vid 11.01.2001 № 2210-III*, Verkhovna Rada Ukrainy. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>.
9. *Zakon «Pro zakhyst prav spozhyvachiv»*, Verkhovna Rada URSR vid 12.05.1991 № 1023-XII. <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1023-12>.
10. Zerkalov, D. V. *Transportna systema Ukrainy*. – K.: *Osnova*, 2006. – 704 p. [in Ukrainian].
11. *Zovnishn'o ekonomichna diial'nist' pidpriemstva: navch. posibnyk*. / M. I. Didkivs'kyj. – Vyd-vo «*Znannia*», 2006. – 462 p. [in Ukrainian].
12. Makarenko, M. V. *Osnovy upravlinnia ekonomichnymy protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy: monohrafiia*. – K.: *KUETT*, 2003. – 478 p. [in Ukrainian].
13. *Ofitsijnyj sajt Derzhavnoi Sluzhby statystyky Ukrainy*. <http://ukrstat.gov.ua>
14. *Postanova KМУ «Pro zatverdzhennia Pravyl nadannia posluh pasazhyrs'koho avtomobil'noho transportu» vid 18.02.1997 № 176*. <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=176-97-%EF>.
15. *International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO* // Source: <http://www.wto.org>.
16. *EU : Transportin Figures 2011* // Source : <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>.