

О. І. КІР'ЯН, канд. екон. наук, доц., Українська інженерно-педагогічна академія, Харків

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ВІТЧИЗНЯНОГО КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Пропонується узагальнена оцінка конкурентного середовища пасажироперевезень та вантажоперевезень, оцінка особливості ринкових пропозицій та цінової політики перевізників та посередників. Зроблено висновки про особливості контингенту споживачів послуг різних видів транспорту, стан ринку посередників надання транспортних послуг щодо пасажироперевезень та вантажоперевезень в Україні.

Ключові слова: конкуренція, транспортні послуги, перевізник, вантаж, пасажир, тариф, час в дорозі.

Вступ. Ринок транспортних послуг в Україні, особливо з вантажоперевезення, представлений достатньо широко, компанії активно конкурують між собою, але в нашій країні цей процес є досить специфічним. Однак як для споживача, так і для бажаючих оцінити процеси конкуренції та більшість її складових на даному ринку здійснити це досить проблематично завдяки великій кількості пропозицій різних видів транспортних, супутніх, посередницьких послуг; використанню комерційної таємниці в купі зі складною системою обчислень тарифів при переміщенні вантажів. Тому основною проблемою для споживача стають отримання та вилучення з інформаційного хаосу повної достовірної інформації про ринок транспортних послуг в Україні.

Аналіз основних досягнень і літератури. Теоретичні аспекти конкуренції, її зміст та особливості вивчають багато вітчизняних та закордонних авторів [1, 2, 3], розкривши в достатньому обсязі її зміст та місце в розвитку економіки, галузі; вплив на показник діяльності організацій та ін. Проблеми транспорту розглядали Ареф'єва О.В. [4], Козлюк І.О. [5], - авіаційного, Гудкова В.П. [6], Котик В.В. [7], Ревуцька О.Є [8] - залізничного, Босняк М.Г. [9] та інші - автоперевезення, але кожен з них обирає для оцінки та характеристики або один з видів транспорту, або лише один чи декілька з елементів управління одним з видів транспорту. Порівняльну характеристику

принципово різних засобів переміщення вантажів та пасажирів зазвичай здійснюють лише в комплексі проведення загальної оцінки стану транспортних послуг в країні [10], або вибору транспортних засобів на міських маршрутах [11]. Тому для споживача цих послуг досі не надано аргументованої порівняльної оцінки переваг та недоліків кожного з видів транспорту для переміщення пасажирів та вантажу з урахуванням часового та цінового аспекту.

Мета дослідження, постановка задачі. Метою є узагальнена оцінка конкурентного середовища щодо надання транспортних послуг з вантажоперевезення та пасажироперевезення суб'єктами господарювання в Україні на прикладі авіаційного, залізничного та автотранспорту як найбільш вживаних на даній території

Виклад основного матеріалу. Стан розвитку світу привчив суспільство, що транспорт є однією з головних складових сучасного життя, бо забезпечує швидке та комфортне долаття будь-якої відстані, без чого ми вже не уявляємо праці, відпочинку, спілкування та функціонування всіх підприємств, структур, життєдіяльності в цілому. В цих умовах, коли більшість підприємств мають споживачів в різних регіонах країни та за її межами, коли людина має потребу долати значні відстані, питання вибору оптимального виду транспорту стає особливо гостро та вимагає зваженого підходу. Закон «Про транспорт» [12] визначає його як «одну з найважливіших галузей суспільного виробництва в перевезеннях» пасажирів, вантажу, багажу та пошти та наданні інших послуг в цій сфері. До учасників господарської діяльності цього профілю за законом відносять залізниці, пароплавства, суб'єкти господарювання у морських портах, автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства та організації, що охоплює майже всі можливі варіанти переміщення (за виключенням так званого гужового транспорту або живих транспортних засобів на кшталт коней, віслуків та ін.). Враховуючи, що більшість шляхів в нашій країні є наземними, і лише невеличка частка може бути замінена водним сполученням, розглянемо в статті конкурентну боротьбу між такими видами транспорту як авіація, залізничні перевезення та автоперевезення (що охоплюють більшість як пасажироперевезень, так і вантажоперевезень). Трубопроводи ми також не розглядаємо у зв'язку зі специфікою їх функціонування (переміщення лише вантажів, та лише специфічних вантажів).

Здійснюючи оцінку транспортних артерій країни, відмітимо, що в сучасних умовах існує дві різні конкурентні групи для пасажиропотоків та вантажопотоків.

Пасажир може та використовує в країні наступні види транспорту (не

враховуючи особистий): літак, в т.ч. чартерні рейси, потяг, автобус (маршрутні таксі), в т.ч. нерегулярні перевезення; вантаж може бути переміщено літаком, потягом, автотранспортом (спеціалізованими компаніями, що здійснюють вантажоперевезення, на кшталт «Нової пошти»). В обох випадках критеріями вибору транспортних засобів будуть:

- час доставки пасажирів або вантажу;
- вартість доставки пасажирів або вантажу;
- зручність користування видом транспорту;
- надійність;
- додаткові послуги;
- регулярність надання послуг (для постійних клієнтів).

На ринку також присутні логістичні компанії, посередницькі фірми, туристичні фірми та ін., що пропонують інформаційний та (або) документальний супровід переміщень, пошук оптимального маршруту, транспорту, формування заявки та здійснюють продаж квитків та перевезення вантажів.

Кожен з видів транспорту має свої переваги та недоліки, які необхідно враховувати при здійсненні такого вибору.

1. Розташування по відношенню до місцевого транспорту (особливість розташування відповідно до точки відправлення-прибуття) більш зручним для пасажирів в більшості випадків є в залізничних вокзалах та автовокзалів, бо на них в переважній кількості населених пунктів «зав'язане» достатню кількість місцевих транспортних маршрутів, при чому різних видів, розташовані вони в межах міста. Аеропорти в даному пункті програють, бо зазвичай винесені за межі міст або на їх околиці, що несе деякі ускладнення з переміщенням пасажирів. Вантажні перевезення, навпаки, вимагають відсутності навколо значних транспортних навантажень, що сприяє швидкості переміщення вантажу від транспорту до споживача, але досить віддалене розташування від населеного пункту збільшує витрати на доставку (час, паливо та ін.).

2. Час відправлення-прибуття відіграє суттєву роль як в переміщенні пасажирів, так і вантажу. Пасажир, якщо час переміщення достатньо довгий (потяг або автобус), бажає переміститися в нічний час, щоб не витратити робочий день в транспорті; вантаж повинен прийти в робочий час з тим, щоб забезпечити його отримання без зайвих витрат на зберігання, тобто бажано також прибувати до міста призначення в першій половині дня. В будь-якому випадку споживач не досить позитивно сприймає прибуття на місце вантажів в нічний час, а також у вихідні дні, що суттєво збільшує витрати на зберігання або доставку (залежно від вибору замовника – залишити вантаж

на зберіганні або викликати співробітників та сплатити за їх роботу у вихідні дні).

3. Для вантажу суттєвими є умови зберігання, транспортування, їх вартість, при цьому під умовами ми розуміємо дотримання, при необхідності, температурних показників, показників вологості, обходження з вантажем, особливо делікатним (техніка, скло, медичні препарати, тощо).

4. При здійсненні порівняльної оцінки витрат на користування різними видами транспорту слід зауважити й на сукупні витрати при цьому процесі: при переміщенні осіб за службовою необхідністю враховують витрати на відрядження, які збільшуються в залежності від терміну знаходження особи у відрядженні, тому вигравш у вартості квитка може бути зведено нанівець при підрахунках комплексу витрат на поїздку; вартість оренди транспортних засобів (наприклад, вагонів) протягом певного часу, з додаванням витрат на доставку вантажу до місця відправлення та з місця отримання можуть перевищувати витрати комплексного переміщення вантажу іншим видом транспорту (наприклад, автоперевезення «Новою поштою», літаком).

Попередній моніторинг пропозицій щодо перевезень пасажирів та вантажу в інтернет-просторі дав змогу визначитись, що на ринку кількість пропозицій перевезень фірм-посередників та супутніх організацій в сотні разів перевищує кількість самих перевізників. Такий стан речей дуже негативно впливає безпосередньо на перевізника, бо, захаращуючи інформаційний простір, майже позбавляє споживача змоги обійти посередницькі послуги та обрати на первинному ринку найвигідніші умови щодо ціни послуги або інших чинників. Другою суттєвою проблемою є відсутність в діяльності більшості учасників ринку-посередників будь-яких гарантій щодо наданих ними послуг з резервування місць а транспорті, які прийнято в цьому середовищі оформлювати як інформаційні. Споживач отримує інформацію про наявність маршруту, вартість перевезення, але не має прямої гарантії в отриманні подальшої якісної послуги переміщення пасажирів або вантажів навіть при попередній оплаті послуги – не завжди так званий посередник співпрацює безпосередньо з перевізником, інколи він також працює з посередником, не своєчасно робить замовлення фірмам, що безпосередньо надають транспортну та сукупні послуги, і це суттєво підвищує ризики користування даною послугою.

Для здійснення порівняльної оцінки здійснення вибору щодо користування наведеними видами транспортного сполучення оберемо в якості прикладу декілька найбільш значущих в Україні маршрутів, визначивши в якості кінцевих пунктів такі міста як Київ (К) (столиця країни), Львів (Л) (західна точка країни в міждержавному спілкуванні з Європою),

Одеса (О) (південні «морські ворота» країни) та Харків (Х) (східна точка країни в міждержавному спілкуванні з Росією), наведені особливості яких визначають їх значущість для пасажиропотоків. Крім того, особливістю оцінюємих маршрутів є те, що відстань між пунктами призначення для всіх трьох видів транспорту різниться, бо літаки використовують майже прямі повітряні траси (відстань – найкоротша), тоді як залізниця та автошляхи пристосовуються до особливостей місцевості та проміжних населених пунктів, що може суттєво збільшити відстань переміщення транспорту (що відображено в табл. 1) та вплинути на час перебування в дорозі.

Таблиця 1 - Види транспорту та довжина маршруту

Довжина маршруту, км Авіапере- везення (автошлях)	Місто	Київ	Львів	Одеса	Харків	Види транспорту
	Київ	X	А, З, Л	А, З, Л	А, З, Л	
	Львів	540 (550)	X	З, л	З, л	
	Одеса	474 (489)	785 (970)	X	А, З, л	
	Харків	478 (478)	1017 (1028)	670 (831)	X	

Умовні позначення: А – автоперевезення; З – перевезення залізницею; Л - авіаційні перевезення, (л) - в т.ч. з пересадкою в м. Київ.

В Україні є особливість транспортного сполучення – залізничні маршрути є регулярними між більшістю населених пунктів, тоді як авіаційне сполучення здійснюється лише через столицю, а автобусне – на маршрутах, що мають стабільний пасажиропотік (схід, південь та центр України). Всі інші напрямки обслуговуються нерегулярними перевезеннями автотранспорту та чартерними авіарейсами. Це пов'язане зі значною вартістю палива й інших витрат та, відповідно, недостатньо високою прибутковістю цих послуг, що не дозволяє перевізнику залишати не задіяними значну кількість посадкових місць.

Особливістю авіаперевезень пасажирів в Україні є те, що регулярні рейси існують майже виключно лише з Києвом (табл. 2), що вимагає здійснення пересадки та суттєво збільшує час знаходження пасажирів в дорозі, особливо

Таблиця 2 - Авіаційні пасажироперевезення

Місто	Київ		Львів		Одеса		Харків	
	Час в дорозі							
Київ	X		1год 05хв	1год 40хв	1год 00хв	1год 20хв	1год 05хв	1год 30хв
Львів	584= 587=		X		4год 05хв*	4год 20хв*	4год 25хв*	14год 25хв*
Одеса	776= 779=		1274=* 1285=*		X		3год	4год 30хв*

							40хв*	
Харків	584=	635=	1140=* 1081=* 1333=* 1274=*					X
Вартість, грн.								

* - пересадка в Києві, транзит.

це спостерігається на маршруті Харків-Львів, де не повна узгодженість рейсів призводить до необхідності очікування в декілька разів довшого, ніж сам переліт, що суттєво погіршує конкурентоспроможність даного маршруту.

На практиці з'ясувалося, що визначити середню вартість години шляху об'єктивно досить складно [13] – за прямим розрахунком вартість години авіап перевезення пасажирів коливається від 75 грн*год (Харків-Львів) до 364 грн*год (Харків-Одеса) на транзитних маршрутах та від 352 грн*год (Київ-Львів) до 776 грн*год (Київ-Одеса) на прямих рейсах, тобто в 2,2 рази.

Між різними містами є пропозиції різних умов проїзду та часу в дорозі, а саме: вагони СВ, купе та плацкарт; швидкісні потяги та пасажирські; Київ з Харковом та Львовом з'єднує маршрут швидкісного електропоїзду «Хюндай». Залізничні перевезення пасажирів між містами України здійснюються досить регулярно, зі столицею існує значна кількість рейсів, що дозволяє обрати найбільш зручний для пасажера (табл. 3).

Таблиця 3 - Залізничні перевезення

Місто	Київ				Львів				Одеса			Харків			
	Час в дорозі														
Київ	X				4год 54хв	7год 46хв	8год 52хв	12год 47хв	8год 23хв	9год 03хв	13год 16хв	4год 34хв	8год 18хв	8год 23хв	9год 23хв
Львів	326	545	-	590	X				11год 42хв	12год 53хв	17год44хв				
	222		128	202											
	-		90	110											
Одеса	410	-	589	426	-	X			13год30хв						
	206	184	197	174	197										
	90	85	-	116	103										
Харків	290	-	496	-	845				426			X			
	199	169	185	121	308				197						
	-	95	-	74	165				103						
Вартість, грн															

Сполучення між столицею та периферією може здійснюватися за

достатньо різний час: зі Львовом різниця прибуття складає коефіцієнт 2,6, Одесою – 1,6, Харковом – 2,1.

В той же час різниця вартості квитків на даних потягах досить умовна – при різних показниках часу в дорозі можливо витратити однакову суму на придбання квитків, або навіть менше при меншому часі (Київ-Одеса). Тому вибір маршруту та потяг пасажир обирає відповідно до потреб – часу виїзду, прибуття, часу в дорозі, своїх фінансових та фізичних можливостей, тощо. Вартість години залізничних перевезень також суттєво коливається: від 7,6 грн*год (плацкарт Одеса-Харків) до 70,2 грн*год (СВ Київ-Львів), що навіть перевищує вартість проїзду в швидкісних електропоїздах (66,5 грн*год Київ-Львів), тобто в 9,2 рази.

Регулярні перевезення пасажирів автобусами здійснюються значно рідше, ніж іншими видами транспорту (табл. 4), що обумовлено, на наш погляд, значною кількістю інших видів транспорту, наявністю маршрутних таксі, нерегулярних перевізників, власних транспортних засобів, меншою зручністю салону під час подорожі в порівнянні з потягом і довшим часом шляху в порівнянні з літаком.

Таблиця 4 – Автоперевезення

Місто	Київ		Львів	Одеса		Харків	
	Час в дорозі						
Київ	X		8год25хв	6год00хв	7год00хв	7год00хв	7год55хв
Львів	175=		X	Відсутні		Відсутні	
Одеса	165=	260=	-	X		12год25хв	12год25хв
Харків	165=	215=	-	286=	302=	X	
Вартість, грн.							

Вартість перевезень відносно рівномірна: від 20,8 грн*год (Київ-Львів) до 37,1 грн*год (Київ-Одеса), тобто в 1,8 рази, що є найменшою різницею з усіх розглянутих видів транспорту. Це дозволяє більш-менш достовірно планувати витрати на переміщення між будь-якими географічними пунктами в межах країни.

З огляду на конкурентні переваги для переміщення пасажирів кожним з трьох видів транспорту в процесі регулярних перевезень можна зазначити, що за ціною найбільш привабливим є залізничний транспорт, за умовами в салоні – також; з огляду на розташування відносно місцевого транспорту – авто- та залізничний транспорт; з огляду на час перебування в дорозі більш пріоритетним є авіатransпорт [14]. Це доводить, що авіацією користуються в першу чергу споживачі, що мають рівень достатку значно вище середнього, час яких коштує достатньо багато, що звикли користуватися не місцевим

транспорт, а особистим або аналогічним. Друга група користувачів – ті, що подорожують та використовують аеропорт як проміжний пункт для подальшого перельоту в інші країни, в особливості до тих, наземний шлях до яких є більшим декількох днів або зовсім відсутній, тим самим скорочуючи складності з переміщенням вантажу, переїздами з одного транспортного вокзалу до іншого.

Крім регулярних маршрутів ринок пасажироперевезень представлений нерегулярними плановими автобусними (міжміськими маршрутними таксі) перевезеннями та авіаційними чартерними рейсами. Їх особливістю є наявність в найбільш потрібний пасажирові час (в період свят, відпусток, переміщення в нічний (авто) або ранковий (авіа) час та ін.). Але ринок автоперевізників представлений, крім зазначених, ще й приватними перевізниками, що пропонують свої послуги безпосередньо в пунктах відправлення автотранспорту та суміжного транспорту (на залізничних та авіа вокзалах). Їх особливістю є досить гнучка ціна за послугу, можливість надання суттєвих знижок, що створює відчутну конкуренцію, особливо провокуючи відтік постійних споживачів, що досить часто користуються послугами перевізників та шукають найбільш вигідні пропозицію огляду на час надання послуги та її вартість, тобто відтік споживача сегменту середнього достатку, який більше інших користується залізничним та автотранспортом.

Розрахунок тарифів на перевезення вантажів є досить складним, залежить від обсягу вантажу (габаритів), його маси (при цьому вартість перевезення розраховують за тим показником, що є більшим – або за об'ємом, або за масою), відстані переміщення, транспортного засобу (для всіх видів транспорту), яким здійснюють переміщення. Вартість завантаження-розвантаження, складування, зберігання, документального супроводу, страхування та ін. враховується окремо. Тому жодна з фірм-перевізників не надає попередньої інформації щодо вартості перевезення. Крім складної системи розрахунку вартості переміщення кожного вантажу це пов'язане з популярним в Україні та за кордоном принципом попутного вантажу, яким доповнюється транспорт в пункті виходу або дорогою з тим, щоб мінімізувати порожній пробіг та оптимально використати весь обсяг транспорту компанії або отримати найвищий прибуток від усіх можливих замовників, що суттєво ускладнює процес моніторингу конкурентного ринку перевізників.

Переміщення вантажів в межах України за допомогою льотного транспорту використовують зазвичай дуже рідко. В першу чергу це стосується переміщення вантажів спеціального призначення між

підприємствами-виробниками та літовищами (перевезення ремонтних комплектів та запчастин для ТО літаків); розрахунки за ці операції здійснюються за спеціальними тарифами, що є суттєво меншими, ніж для пересічного споживача. Другим видом таких перевезень є передача документації та не габаритних вантажів без супроводу (що можуть зрівнятися з вантажем одного-двох пасажирів); вартість в цьому випадку відповідає вартості перевезення пасажиром зайвих обсягів вантажу, але не менше вартості одного багажного місця. В якості вартісного орієнтиру візьмемо тарифи авіакомпаній, що працюють в декількох країнах СНД, в т.ч. і в Україні: від 20,4 грн*кг до 85,1 грн*кг в залежності від відстані та марки літака, особливостей вантажу (різниця виражена коефіцієнтом 4).

Вартість переміщення авто вантажу залежить крім обсягу одночасно перевозимої партії, від виду вантажу, тари, необхідних умов перевезення та ін.; але, якщо для оцінки брати вантаж, що не потребує особливих умов, безпосередньо перевезення розраховують за наступними базовими тарифами: до 1,5 т вантажу – 3 грн*км; до 5 т вантажу – 4 грн*км; 10-15 т вантажу – 7 грн*км; до 20 т вантажу – 8,5 грн*км; до 25 т вантажу – 10 грн*км. Інші фірми використовують тарифи, що базуються в першу чергу на відстані між пунктами, а вже потім – на обсязі або вазі вантажу; це частіш за все кур'єрська доставка вантажу, і її тариф має різницю в 7 разів: між найближчими пунктами 0,3грн*кг, найдальшими – 2,1 грн*кг.

Крім зазначених чинників при використанні автотранспорту як перевізнику, так і споживачу слід врахувати й стан покриття доріг, якими вимушено буде переміщуватись транспорт, що також суттєво впливає на термін та вартість надання послуги, особливо для вантажу, що потребує особливих умов; цей елемент окремі перевізники враховують і в розцінках на надання послуг, підвищуючи вартість перевезення на дорогах місцевого значення інколи в 1,5 рази відносно свого стандартного тарифу.

Залізничні перевезення вантажів більш ніж інші залежать від виду вагонів, якими буде здійснено транспортування, що зафіксовано в збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. В дуже узагальненому вигляді можна сказати, що тариф коливається від 0,8 грн*кг до 22 грн*кг, враховуючи й габарити вантажу, що дає розбіжність в 27,5 разів. До цього додається вартість супроводу, охорони, умови формування вантажного потягу, кількість перещеплень з потяга на потяг та ін., що обумовлює унікальність розрахунку вартості перевезення кожного окремого замовлення.

В ряду конкурентів на ринку вантажоперевезень слід відзначити і фірми так званої кур'єрської доставки, які пропонують послуги доставки вантажу,

але самі обирають найбільш зручний та швидкий маршрут з мінімальною вартістю (або за домовленістю сторін), що обумовлено такою конкурентною перевагою як співпраця з різними транспортними перевізниками. Крім них, як було вказано на початку статті, ринок насичений значною кількістю посередницьких фірм, які позбавляють споживача необхідності самостійно шукати перевізника, який має право та може здійснити перевезення саме такого типу вантажу в визначені терміни; достатній обсяг замовлень забезпечує їм можливість комплектування груп замовлень за географічною приналежністю, видом вантажу та ін., тим самим використовуючи кожен транспортний засіб в повному обсязі та скорочуючи відповідні витрати на транспортування (що складає додатковий прибуток для самої фірми-посередника та дозволяє споживачу дещо коригувати тариф в сторону його зменшення).

Висновки. З вищевикладеного можна зробити наступні висновки: ринок транспортних послуг з перевезення пасажирів та вантажів в Україні представлений достатньо повно всіма можливими транспортними засобами, наповнений споживачем, про що свідчить значна кількість пропозицій посередників. Вартість послуг відповідає їх якості та особливостям, але має суттєві коливання, особливо на залізниці; вміщує в себе, особливо при розрахунку вартості вантажоперевезення, значну кількість елементів витрат, що робить тариф ще більш складним та потребує в його розрахунку допомоги професіоналів. Оцінюючи різницю в вартості послуг, зазначимо, що ринок авіаперевезень в Україні має впливових конкурентів з інших транспортних галузей, специфічний контингент споживачів (яких більшою мірою можна виділити за рівнем доходів), тому потребує постійного розвитку та розробки принципово нових пропозицій щодо формування послуг, створення нових сегментів ринку, які за специфікою не можуть бути ними зайняті. В цілому ринок вантажоперевезень та пасажироперевезень потребує більшої систематизації та створення для споживача програми спрощеного доступу до узагальненої пропозиції перевізників з можливістю їх ранжування за вартістю послуг, часом здійснення послуги та іншими показниками за бажанням споживача.

Список літератури: 1. *Портер М.* Конкуренція [Текст] / *М.Е.Портер* пер. с англ. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с. 2. *Іванов Ю.Б.* Конкурентні переваги підприємства: оцінка, формування та розвиток: [Монографія] / *Ю.Б.Іванов, П.А.Орлов, О.Ю.Іванова* – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2008. – 352 с. 3. *Фатхутдинов Р.А.* Управление конкурентоспособностью организации. Учебник / *Р.А.Фатхутдинов* – 2-е изд., испр и доп – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 544 с. 4. *Ареф'єва О.В.* Тенденції функціонування та проблеми розвитку транспорту України / *О.В.Ареф'єва, О.А.Осадча* // Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції «Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості» 19-20 квітня 2012 р., м. Одеса. – Одеса, 2012. – С. 116 – 120. 5. *Козлюк І.О.* Моделювання процесів функціонування

авіаційного транспорту з метою прогнозування показників його діяльності: автореф. дис... д-ра техн. наук: 05.13.06 / *І.О.Козлюк* ; Національний авіаційний ун-т. — К., 2007. — 34 с. **6.** *Гудкова В. П.* Пріоритети соціально-економічного збалансування суспільно-транспортних інтересів / *В.П.Гудкова* // *Бізнес Інформ.* — 2013. — №4. — С. 216–220. **7.** *Котик В.В.* Узагальнення понять «пасажирські залізничні перевезення» та «пільгові пасажирські залізничні перевезення» у контексті соціально-економічних перетворень / *В.А.Котик, О.С.Гулаї* // *Бізнес Інформ.* — 2012. — №12. — С. 350–353. **8.** *Ревуцька О. Є.* Регулювання ціноутворення на залізничному транспорті України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / *О. Є. Ревуцька* ; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. — К., 2010. — 21 с. **9.** Пасажирські автомобільні перевезення. Навчальний посібник / Укл. *М.Г.Босняк* - К.: Видавничий Дім "Слово", 2009. - 272 с. **10.** *Тул'чинська С.О.* Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / *С.О. Тул'чинська* ; Нац. авіац. ун-т. — К., 2003. — 20 с. **11.** *Вакуленко К.Є.* Вибір автотранспортного засобу на маршрутах міського пасажирського транспорту: автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / *К.Є. Вакуленко* ; Харк. нац. акад. міськ. гос-ва. — Х., 2009. — 23 с. **12.** Закон Україн «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР зі змінами та доповненнями <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. **13.** *Ареф'єва О.В.* Сутність та складові характеристики цінності послуг авіакомпаній / *О.В. Ареф'єва, О.А. Осадча* // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури.* — 2012. — №35. — С. 183 – 191. **14** *Осадча О.А.* Аналіз тенденцій ринку послуг авіакомпаній / *О.А. Осадча* // *Проблеми системного підходу в економіці.* — 2011. — №39. — С. 78 – 83.

Bibliography (transliterated): **1.** Porter M. *Konkurencija* [Tekst] / M.E.Porter per. s angl. — М. : Izdatel'skij dom «Vil'jams», 2005. — 608 s. **2.** Ivanov Ju.B. *Konkurentni perevagi pidpriemstva: ocinka, formuvannja ta rozvitok:* [Monografija] / Ju.B.Ivanov, P.A.Orlov, O.Ju.Ivanova — H.: VD «INZhEK», 2008. - 352 s. **3.** Fathutdinov R.A. *Upravlenie konkurentosposobnost'ju organizacii.* Uchebnik / R.A.Fathutdinov — 2-e izd., ispr i dop — M.: Izd-vo Jeksmo, 2005. — 544 s. **4.** Aref'eva O.V. *Tendencii funkcionuvannja ta problemi rozvitku transportu Ukraïni* / O.V. Aref'eva, O.A. Osadcha // *Materiali II vseukraïns'koï naukovo-praktičnoï konferencii «Strategii rozvitku transportnoho kompleksu Ukraïni: vïkliki ta mozhlivosti»* 19-20 kvitnja 2012 r., m. Odesa. — Odesa, 2012. — S. 116 – 120. **5.** Kozljuk I.O. *Modeljuvannja procesiv funkcionuvannja aviacijnogo transportu z metoju prognovuvannja pokaznikiv jogo dijal'nosti:* avtoref. dis... d-ra teh. nauk: 05.13.06 / I.O.Kozljuk ; Nacional'nij aviacijnij un-t. — K., 2007. — 34 s. **6.** Gudkova V. P. *Prioriteti social'no-ekonomičnogo zbalansuvannja suspil'no-transportnih interesiv* / V.P.Gudkova // *Biznes Inform.* — 2013. — №4. — С. 216–220. **7.** Kotik V.V. *Uzagal'nennja ponjat' «pasazhirs'ki zalizniczni perevezennja» ta «pil'govi pasazhirs'ki zalizniczni perevezennja» u konteksti social'no-ekonomičnih peretvoren'* / V.A.Kotik, O.S.Gulaj // *Biznes Inform.* — 2012. — №12. — С. 350–353. **8.** Revuc'ka O. Є. *Reguljuvannja cinoutvorennja na zaliznicnomu transporti Ukraïni:* avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04 / O. Є. Revuc'ka ; Derzh. ekon.-tehnol. un-t transp. — K., 2010. — 21 s. **9.** *Pasazhirs'ki avtomobil'ni perevezennja.* Navchal'nij posibnik / Ukl. M.G.Bosnjak - K.: Vidavnichij Dim "Slovo", 2009. - 272 s. **10.** Tul'chins'ka S.O. *Organizacijno-ekonomičnij mehanizm rozvitku rinku pasazhirs'kih perevezet' v Ukraïni:* Avtoref. dis... kand. ekon. nauk: 08.07.04 / S.O. Tul'chins'ka ; Nac. aviac. un-t. — K., 2003. — 20 s. **11.** Vakulenko K.Є. *Vibir avtotransportnogo zasobu na marshrutah mis'kogo pasazhirs'kogo transportu:* avtoref. dis... kand. teh. nauk: 05.22.01 / K.Є. Vakulenko ; Hark. nac. akad. mis'k. gos-va. — H., 2009. — 23 s. **12.** *Zakon Ukraïni «Pro transport»* vid 10.11.1994 № 232/94-VR zi zminami ta dopovnenjami <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. **13.** Aref'eva O.V. *Sutnist' ta skladovi harakteristiki cinnosti poslug aviakompanij* / O.V. Aref'eva, O.A. Osadcha // *Problemi pidvishennja effektivnosti infrastrukturi.* — 2012. — №35. — S. 183 – 191. **14** *Osadcha O.A.* *Analiz tendencii rinku poslug aviakompanij* / O.A. Osadcha // *Problemi sistemnogo pidhodu v ekonomici.* — 2011. — №39. — S. 78 – 83.

Надійшла до редколегії 18.03.2014