

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

УДК 656.2.071

П. В. БЕХ¹, Г. І. НЕСТЕРЕНКО², С. І. МУЗИКІНА³, О. В. ЛАШКОВ⁴, М. І. МУЗИКІН^{5*}

¹Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (095) 225 38 64, ел. пошта Bekhpit@gmail.com, ORCID 0000-0002-1782-9224

²Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, ел. пошта galinamuzykina@rambler.ru, ORCID 0000-0003-1629-0201

³Каф. «Безпека життєдіяльності», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (066) 082 88 27, ел. пошта fufei@rambler.ru, ORCID 0000-0002-5832-6949

⁴Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (050) 964 58 18, ел. пошта lashkov56@mail.ru, ORCID 0000-0001-7380-987X

^{5*}Каф. «Безпека життєдіяльності», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (095) 251 53 14, ел. пошта grafmim@rambler.ru, ORCID 0000-0003-2938-7061

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Мета. У роботі необхідно провести аналіз видів конкуренції на транспортному ринку з метою пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та визначити питання щодо забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку шляхом усунення дискримінації у конкуренції. **Методика.** Авторами зроблений аналіз останніх досліджень і публікацій за даною проблематикою. Досліджено питання розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності на залізничному транспорті. Звертається увага на те, що, у зв'язку зі спадом обсягів перевезень на всіх видах транспорту, конкуренція може істотно змінити сформовані раніше звичні сфери ефективного застосування різних видів транспорту. Кожен вид транспорту займає певний сегмент транспортного ринку з урахуванням своїх техніко-економічних особливостей, слабо конкуруючи, а в ряді випадків – і зовсім не конкуруючи, один із одним (крім автомобільного транспорту). Однак всередині цих сегментів цілком можлива конкуренція. **Результати.** Авторами виявлено проблеми управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, які вимагали всебічного аналізу та серйозного наукового обґрунтування. **Наукова новизна.** У результаті роботи були структуровані особливості транспорту та транспортної продукції в сучасних умовах. Наведені залежності пасажиро- та вантажообігів за видами транспорту за останні десять років. Розглянуто питання отримання додаткового прибутку шляхом надання вантажовласникові ряду сервісних оплачуваних послуг. Оптимальне поєднання вартості та якості даних послуг для кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу. **Практична значимість.** Конкуренція між підприємствами галузі поставила питання про підвищення конкурентоспроможності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяних у технологіях руху вантажів та пересування пасажирів, але й організації інфраструктури. Це стосується, в першу чергу, підсистем із розширення послуг та поліпшення сервісу для пасажирів і вантажовласників. Досягається забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку завдяки забороні трьох ключових антиконкурентних дій: прийняття угод, що обмежують конкуренцію; зловживання домінуючим

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

(монопольним) становищем та злиття, що призводять до домінуючої позиції на ринку та обмежують конкуренцію.

Ключові слова: вантажообіг; пасажирообіг; види транспорту; конкурентоспроможність; види конкуренції; особливості транспорту

Вступ

В умовах ринкових відносин ступінь розвитку суспільства характеризують конкурентоспроможність і ефективність. Чим вище конкурентоспроможність країни, тим вище, стійкіше економічне зростання і життєвий рівень населення та економічна стабільність [3].

В Україні проблемам підвищення конкурентоспроможності стали приділяти увагу на вищому рівні управління тільки з 1999 р. Проте не слід забувати, що в період радянської влади в країні існував і розвивався різновид сучасної конкуренції – соціалістичне змагання, яке стимулювалося державою і мало на меті підвищення ефективності народного господарства.

Конкуренцію можна розглядати як елемент ринкового механізму, що забезпечує взаємодію ринкових суб'єктів господарювання у процесі виробництва та збуту продукції. Формою існування конкуренції є суспільна система норм і правил, що має в своїй основі державні директиви і ринкові методи функціонування структурних підрозділів національного господарства, залишаючись головним елементом механізму ринкової системи, одночасно є якимсь середовищем, де розташована ця система і поза якою вона функціонувати не може. Саме конкуренція забезпечує єдність дій всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, що конкурують між собою, нав'язуючи їм одну і ту ж гру або зобов'язуючи їх грати за одними й тими ж, єдиними для всіх, правилами.

Проблема управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, вимагає всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування. Дослідження питань розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності ведуться багато десятиліть і особливо актуальні в сучасній економіці.

Мета

Тому в цій роботі було проаналізовано види конкуренції на транспортному ринку з метою пошуку шляхів підвищення конкурентоспро-

можності залізничного транспорту. Мета полягає в забезпеченні рівних умов для всіх учасників ринку шляхом усунення дискримінації у конкуренції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питання забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг займалися такі вчені та практики, як А. П. Абрамов, Ю. С. Бараш, В. Г. Галабурда, І. О. Єловий, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Д. А. Мачерет, А. А. Смєхов, Н. П. Терьошина, Ю. М. Цветов та ін. [1–15]. Типологію ринків як елементів конкурентного середовища досліджували К. Р. Макконнелл і С. Л. Брю [6].

В дослідженні [5] під конкурентоспроможністю транспортної організації мається на увазі здатність задовольняти платоспроможний попит клієнтів у перевезеннях певного обсягу та якості, що дозволяє зайняти провідне місце на ринку транспортних послуг та отримати максимальний прибуток. Однією з основних конкурентних переваг компанії-оператора на транспортному ринку автори вважають наявність ефективно діючих маркетингових підрозділів.

Велика увага приділяється визначенню ефективності роботи транспорту в умовах нерівномірності виробничих процесів і побудові раціональної маршрутної мережі [9]. В статті подається аналіз сучасного стану у сфері управління вагонопотоками та поїздопотоками.

В дослідженні [8] розглянуто можливі шляхи розвитку вантажних перевезень залізничного транспорту України. Пропонуються три напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: удосконалення існуючої технології перевезень та технології оснащення залізниць України; інтеграція транспортної системи України до міжнародних перевезень; впровадження комп'ютерних технологій на всій мережі залізниць.

Авторським колективом в роботі [7] розглядається розвиток досліджень, які пов'язані з роботою транспортних вузлів та вдосконаленням обслуговування вантажовласників

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

у них, а також підвищення якості виконання перевезень. На їх думку, взаємодія між представниками транспортних організацій та вантажовідправниками в більшості випадків відбувається в транспортних вузлах, тому безпосередньо в них потрібно впроваджувати нові підходи до формування структури транспортного обслуговування. Значною мірою це вплине на конкурентоспроможність залізничного транспорту України.

Викладено сучасний стан та проблеми транспортного обслуговування залізниць України в дослідженні [4]. Виконано порівняльний аналіз функціонування залізничного транспорту України та країн Європейського Союзу. На основі результатів аналізу запропоновані заходи з підвищення ефективності процесу перевезення вантажів та заходи з удосконалення технологічного процесу перевезень пасажирів. Не дивлячись на велику кількість виконаних за цим напрямком досліджень, проблема підвищення рівня конкурентоспроможності на залізничному транспорті досі не вирішена.

Методика

Транспортне виробництво є фундаментом ринкової економіки. У цьому значенні воно виступає як об'єкт ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток всіх галузей економіки, що обслуговуються транспортом [13].

Транспортне виробництво виступає в ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення і розподіленні їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних

господарсько-правових відносин між транспортом і вантажовласниками, транспортом та пасажирями.

Необхідність вдосконалення структури управління залізничним транспортом (реструктуризації) у нашій країні викликана сукупністю причин, серед яких можна виділити такі:

- чотириланкова система управління, що склалася в доперестроєвний період, формувалася в умовах засобів зв'язку та інформатизації, жорсткого централізованого планування і управління, а при недостатньому розвитку була громіздка і малоефективна;

- складне фінансове становище вимагало для збереження працездатності галузі максимально скоротити власні витрати, адаптуватися до зміни обсягів перевезень, зменшувати частку транспортної складової у вартості продукції;

- необхідно було скорочувати чисельність експлуатаційного персоналу, оскільки його утримання на існуючому рівні при забезпеченні індексації заробітної плати вимагало подальшого підвищення тарифів, що було утруднено через низьку платоспроможність вантажовідправників і вантажоодержувачів;

- робота залізниць у 80–90-ті рр. ХХ ст. здійснювалася в умовах перевищення пропозиції транспортних послуг над попитом;

- посилилася конкуренція з боку інших видів транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

На рис. 1 наведена характеристика транспорту.

Як самостійна галузь транспорт має свою продукцію, що володіє низкою особливостей (див. рис. 2).



Рис. 1. Характеристика транспорту

Fig. 1. Transport characteristic

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

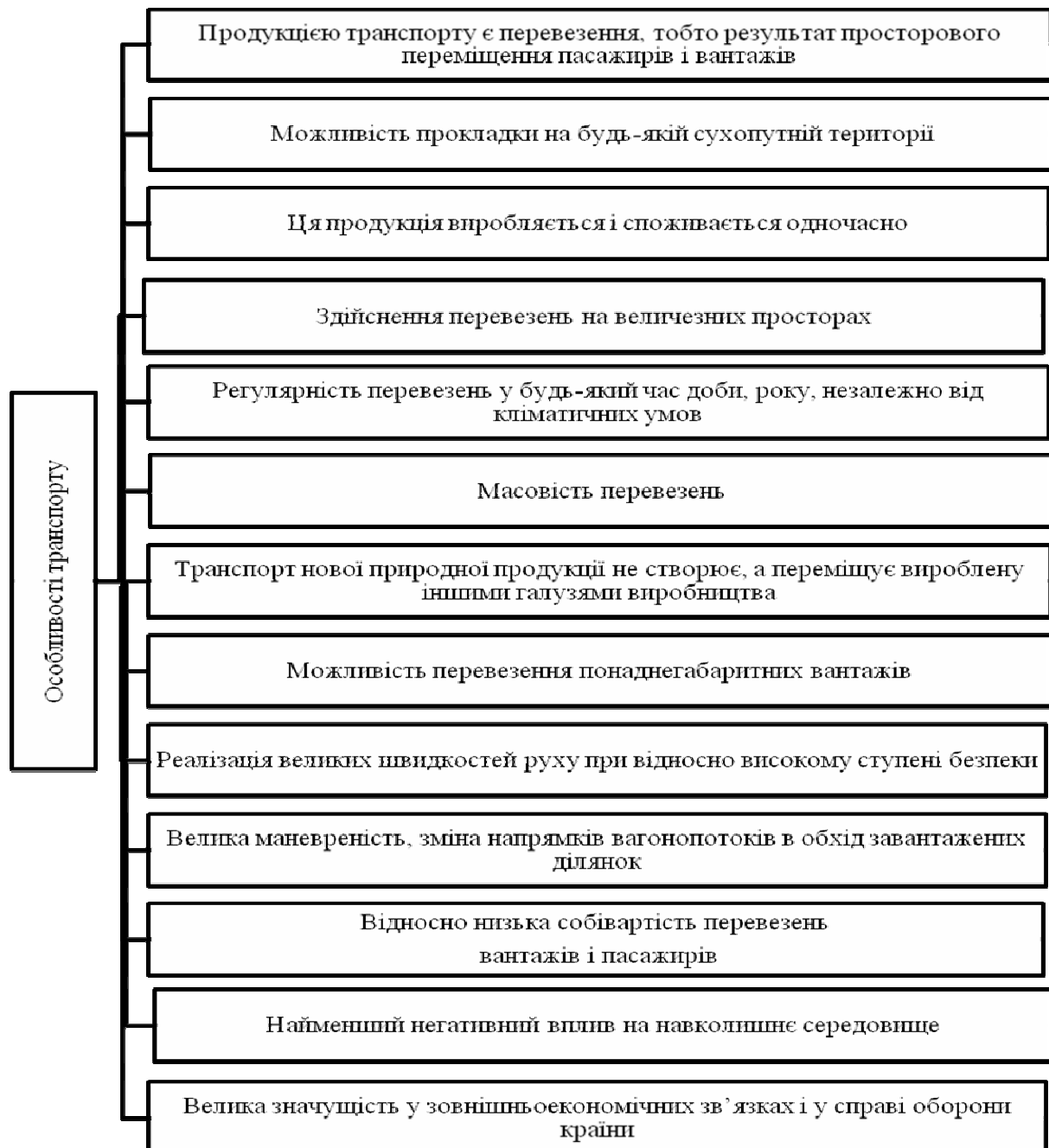


Рис. 2. Особливості транспорту та транспортної продукції

Fig. 2. Features of transport and transport products

Конкуренція на транспорті – це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди [11]. Крім того, конкуренція на транспорті – це боротьба за вантажовласників і пасажирів, отримання максимально корисного

ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів і пасажирів. Пасажирообіг за видами транспорту наведений на рис. 3, вантажообіг за видами транспорту наведений на рис. 4.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

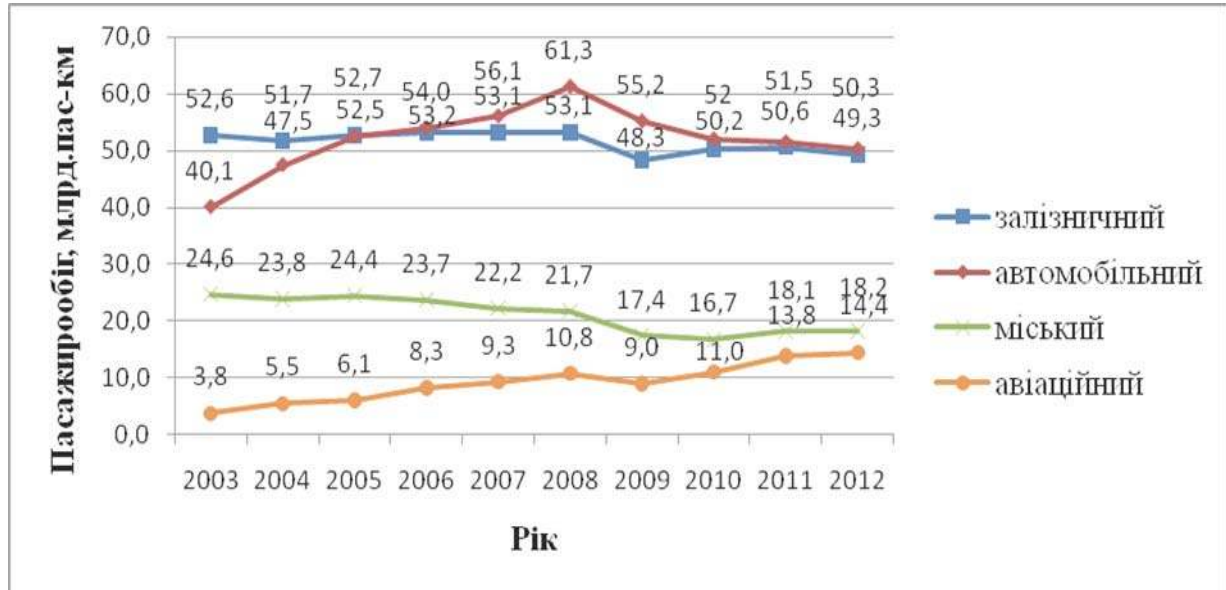


Рис. 3. Пасажи́рообі́г за видами транспорту

Fig. 3. Passenger traffic by mode of transport

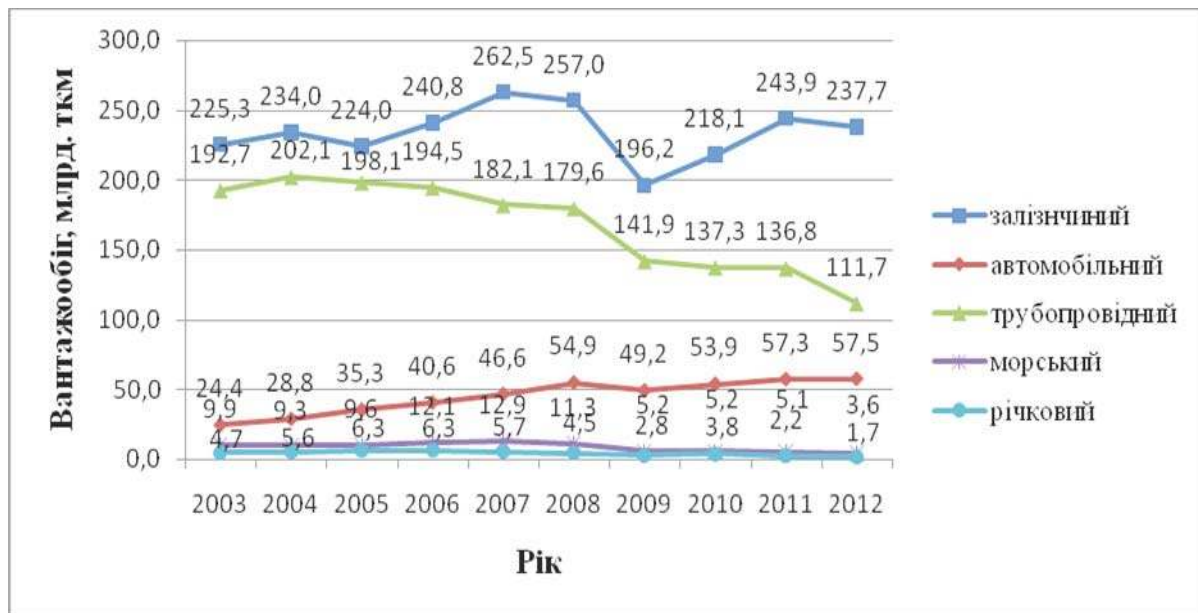


Рис. 4. Вантажообі́г за видами транспорту

Fig. 4. The freight turnover by types of transport

Якщо говорити про конкуренцію при високорозвиненій економіці, то тут вона характеризується не стільки прямим змаганням, скільки потенційним суперництвом досить великих фірм і ефективним розподілом сегментів ринку [15]. Потенційна конкуренція означає, що умови входження нових суб'єктів (фірм, країн) на ринок окремих товарів (послуг) та відповідного

переливу капіталу настільки досконалі, що достатньо наявності одного або двох прямих аналогів-виробників, щоб конкурентоспроможність товару (послуг) постійно підвищувалася.

Конкурентоспроможність транспортної продукції – здатність витримувати конкуренцію товарів-замінників робіт, послуг, з точки зору завоювання тієї частки ринку, яка забезпечує

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

сприятливу реалізацію транспортної продукції і необхідне зростання доходів транспортного підприємства.

Під транспортною продукцією розуміється не лише перевезення як процес, а й супутні роботи і послуги, що надаються транспортними організаціями [1]. З точки зору економічної теорії створювана в сфері транспорту продукція, з урахуванням постулату про продовження процесу виробництва в сфері обертання і для сфери обігу, перевезення – це особливий товар-послуга. Перевезення вантажів є основним видом послуг. Як додаткові послуги транспортних організацій можна виділити такі:

- вантажно-розвантажувальні послуги;
- послуги зі зберігання вантажів;
- послуги з підготовки вантажів до перевезення;
- надання рухомого складу в оренду;
- транспортно-експедиційні послуги;
- інші додаткові послуги (інформаційні, логістичний сервіс, послуги страхування та ін.).

У сучасних умовах одним з основних елементів ефективної конкурентної боротьби є саме надання вантажовласникові низки додаткових послуг. Оптимальне поєднання вартості та якості цих послуг у кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу.

Конкурентоспроможність транспортної продукції можна визначити як сукупність характеристик перевезення вантажів (пасажирів), що відображає її відмінність від перевезень іншими видами транспорту (або з використанням іншої комплексної технології переміщення) як за ступенем відповідності конкретної суспільної потреби, так і за рівнем транспортних витрат. Конкурентоспроможність товару (комплексу транспортних послуг), як і конкуренція, може бути ціновою та неціновою [10].

Цінова конкуренція визначається величиною витрат на виробництво і обіг товару, залежить від тарифної та інвестиційної політики, а також від здатності виробника своєчасно і в потрібному обсязі почати вимагати інновації в галузі техніки, технології та менеджменту.

Основними видами цінової конкуренції є відкрита і прихована. Відкрита цінова конкуренція як метод конкурентної боротьби передбачає зниження цін для освоєння нових сегмен-

тів ринку, а також встановлення демпінгових бар'єрів для входження нових контрагентів в ринок. Як правило, таке зниження цін короткочасне, і потім ціни підвищуються ще більше.

Прихована цінова конкуренція на залізничному транспорті недопустима по антимонопольному законодавству, проте можливе застосування знижок і формування гнучкої тарифної політики з метою залучення додаткових обсягів перевезень.

Одним із завдань реформи залізничного транспорту є забезпечення рівноправного (недискримінаційного) доступу незалежних транспортних організацій до інфраструктури, що практично виключає навіть тимчасове застосування зазначених прийомів.

На нецінову конкурентоспроможність транспортної продукції безпосередньо впливають три групи параметрів: попиту, пропозиції та взаємодії.

Параметри попиту відображають індивідуальні запити клієнтури, залежать також від розміщення та обсягів виробництва підприємств добувної та обробної промисловості, сільського господарства в районі тяжіння залізниці. Ці параметри формують платоспроможний попит на перевезення вантажів. Аналогічно, але з урахуванням соціальних факторів, визначається і попит на перевезення пасажирів.

Параметри пропозиції мають складнішу структуру і визначаються, у свою чергу, чотирма підгрупами показників: показниками розвитку і розміщення виробництва, показниками транспортної забезпеченості регіону, показниками якості роботи, показниками якості транспортної послуги. Тому важливо співвіднести фактичні характеристики якості конкретного перевезення з тими ж характеристиками аналогічних перевезень, що виконуються конкурентами. Базою для порівняння може бути світовий стандарт, кращий вітчизняний або інший сертифікований зразок.

Концентрація і використання ресурсів. Транспортне підприємство в своїй діяльності здійснює об'єднання і використання матеріальних, грошових і трудових ресурсів. Підприємству необхідно отримати їх у своє розпорядження, домігшись при цьому, щоб за своїми якісними і вартісними характеристикам вони були придатні для організації конкурентоспроможних перевезень.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

Організація перевізного процесу. Вплив ринкової сфери на транспортну фірму позначається на «вході» у виробничий процес через ціни і якість споживчих ресурсів і на «виході» з нього через попит на запропоновані перевезення [14]. Але сама організація перевезень – вибір технології, технічний стан рухомого складу, створення стимулів до праці, контроль якості тощо – є суто внутрішньофірмовою проблемою. Надавати вирішального впливу на ринок транспортна організація, як правило, не може. Так, не можна нав'язати ринку окремі види перевезень або послуг підсобно-допоміжної діяльності, які не користуються попитом. Аналогічна ситуація складається із завищеними цінами на ресурси, що пропонуються на ринку. Але, організовуючи перевізний процес, транспортна фірма знаходить власний спосіб задоволення об'єктивних вимог ринку. Наприклад, найважливішим засобом поліпшення позицій залізниці в нинішній період є співпраця як з іншими видами транспорту, так і промисловими підприємствами. Як види співробітництва можна виділити кооперацію і концентрацію. Це важливо для приведення перевізних потужностей у відповідність зі зміненими умовами роботи та обсягами перевезень. У рамках кооперації підприємства співпрацюють на основі договору, залишаючись економічно незалежними. При концентрації підприємства об'єднуються для спільного виконання загальних виробничих завдань. Для транспортного підприємства це означає зростання прибутковості та фінансової стійкості в рамках діючих обмежень (наприклад, за рівнем тарифів, безпеки тощо).

Організація маркетингових досліджень. Сутність цієї функції полягає в доцільності пропонувати продукти, що користуються попитом (з урахуванням сегментації ринку та вивчення попиту), а не продавати те, що вироблено. До основних факторів, що впливає на ставлення споживачів до транспортної продукції, відносять: комерційні умови (можливість будувати відносини з вантажовласниками за договорами і довгостроковим контрактами з урахуванням гнучкого тарифного регулювання); організацію технічного обслуговування перевезень (залізниця повинна гарантувати доставку вантажів в цілості і точно в строк, безпеку ру-

ху, комфорт); уявлення про залізницю з боку вантажовідправників і вантажоодержувачів, її авторитет, інформованість потенційних клієнтів про суму знижок (надбавок), види послуг, що надаються, сервіс, фірмове обслуговування. Необхідно також стимулювати реалізацію транспортної продукції, для чого використовується широкий спектр маркетингових прийомів.

Зростання фінансових показників є однією з основних цілей всієї виробничо-фінансової діяльності транспортної організації. Це також дозволяє збільшити інвестиційні можливості, що сприяють розвитку підприємства. Обов'язковий, невід'ємний елемент ринкового механізму, де ніщо не може бути заплановано з абсолютною точністю, – економічні ризики. Для самого ж транспортного підприємства вибір обсягу та характеру прийнятих на себе ризиків є важливим елементом загальної стратегії, який відрізняє його ринкову поведінку від інших.

Здатність до самонавчання, до підвищення ступеня вдосконалення технології виробництва, впровадження сучасних засобів автоматизації визначає ефективність виконання всіх функцій, а значить, і ринковий успіх транспортної фірми. Для оцінки реальних можливостей у конкурентній боротьбі транспортні організації повинні надавати велике значення аналізу своїх сильних і слабких сторін, розробляти заходи і засоби, за рахунок яких вони могли б підвищити свою конкурентоспроможність.

Для залізничного транспорту проблема конкурентоспроможності багатопланова [12]. Залізничний транспорт конкурує з різними видами транспорту. Конкуренція може істотно змінити сформовані раніше звичні сфери ефективного застосування різних видів транспорту. Так, на першому етапі економічних реформ відбувся різкий перерозподіл пасажирських перевезень між повітряним і залізничним транспортом на користь останнього. Після виходу паливно-енергетичного комплексу на рівноважні ціни більшої актуальності набуває нецінова конкурентоспроможність суперників. Внутрішньогалузева конкуренція також буде серйозним фактором, що істотно впливає на діяльність залізничного транспорту. У перспективі загострення конкуренції очікується також між вантажними станціями, якщо плановані вантажопотоки будуть перерозподілятися між цими станціями

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

залежно від рівня витрат (собівартості вантажопереробки). Не всі вантажні станції будуть конкурентоспроможними з позицій участі в логістичному ланцюзі залізничних перевезень. Конкуренція між підприємствами галузі поставить питання про підвищення конкурентоспроможності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяних в технологіях руху товару і пересування пасажирів (наприклад, підсистеми ремонту рухомого складу), але й організацій інфраструктури і в першу чергу – підсистем з розширення послуг і поліпшення сервісу для пасажирів і вантажовласників.

При оцінці конкурентоспроможності характеристики, що використовуються, можуть бути якісними і кількісними.

Протягом XIX століття в практиці експлуатації залізниць поступово окреслилися пріоритети і склалася стійка система відносин державного і приватного капіталу. В Англії, наприклад, перевезення вантажів було справою приватної підприємливості і на відкриття кожної нової дороги було потрібно лише дозвіл парламенту. Конкуренція між підприємцями призвела до підкупів парламентських діячів. Залізничних товариств незабаром виникло до двохсот, причому лінії їх здебільшого конкурували між собою, а внаслідок цього почалося неприборкане суперництво тарифами. Тарифи для перевезення між кінцевими станціями, для яких переважно небезпечна конкуренція, знижувалися до мінімуму, тоді як для проміжних пунктів вони підвищувалися до максимуму. Така система тарифікації мала погані наслідки для торгівлі, промисловості і залізниці визвали в суспільстві обурення. У результаті уряд Англії вніс зміни в залізничну справу, товариства стали входити між собою в угоди і було утворено сім великих акціонерних компаній, які розділили між собою ринок.

У Північно-Американських Сполучених Штатах між залізничними товариствами спостерігалися «тарифні війни», від яких розорялися і самі залізниці. Державною владою були зроблені спроби впорядкувати ці процеси: призначалися урядові комісії, видавалися законодавчі акти. Але вжиті дії не сприяли поліпшенню ситуації на ринку залізничних перевезень.

Повну протилежність цій системі являла собою система спорудження та експлуатації залі-

зниць, прийнята в Бельгії. Бельгійський уряд зосередив залізничну справу в руках держави, яка будувала залізниці і управляла рухом на них. Згодом через брак коштів були залучені приватні підприємці, що викликало конкуренцію між приватними і державними дорогами. Пізніше уряд почав викупляти приватні лінії.

Країни Європейського Союзу (ЄС) традиційно мали унітарні, монопольні залізниці, що належать державі. Проте в результаті прийняття низки директив ЄС (№ № 91/440, 95/18, і 95/19) кожна держава-член ЄС зобов'язана:

- розділити облік витрат, що відносяться на обслуговування шляхів та іншої інфраструктури, і витрат на обслуговування залізничного рухомого складу;

- дозволити використання інфраструктури міжнародним групам залізничних підприємств і залізничним підприємствам, зайнятим у міжнародному комбінованому транспортуванні товарів у межах країн ЄС.

Це зроблено з метою подальшого об'єднання ринку шляхом забезпечення невинного транспортного коридору залізничних перевезень в рамках ЄС. Законодавство про конкуренцію та забезпечення його дотримання є ключовими напрямками діяльності Комісії ЄС. Європейська Комісія розпочала багато розслідувань щодо порушень законодавства про конкуренцію, а в деяких випадках великі штрафи були стягнені з компаній, які були визнані такими, що порушували закони. Крім того, Комісія прийняла заходи для забезпечення дотримання Положення державами-членами, а в залізничному секторі звернула увагу на ті сфери, у яких деякі держави не змогли виконати вимоги різних пакетів залізничних реформ, – поетапне запровадження законодавства.

Метою загальних законів про конкуренцію є зменшення негативних наслідків надмірного контролю ринків одним або кількома органами і обмеження вступу нових операторів. Мета полягає в забезпеченні рівних умов для всіх учасників ринку шляхом усунення дискримінації у конкуренції.

Це досягається завдяки забороні трьох ключових антиконкурентних дій:

- прийняття угод, що обмежують конкуренцію;

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

– зловживання домінуючим (монопольним) становищем;

– злиття, що призводять до домінуючої позиції на ринку, яка обмежує конкуренцію.

Оцінка ринкових відносин включає ретельне вивчення ринку і розгляд загальних характеристик і особливостей функціонування конкретного ринку.

Ключові елементи включають:

– визначення відповідного ринку для розгляду;

– огляд розміру частки продукції на ринку, і його розвиток у часі;

– виявлення перешкод для вступу;

– вивчення спроможності покупців;

– аналіз ефективності регулювання ринку.

Проте зі звіту, підготовленого на замовлення Єврокомісії, випливає, що в середньому лише 46 % жителів ЄС задовольняють послуги залізниць, 71 % – виступає за більш відкриту

конкуренцію на ринку послуг. Жителі Фінляндії найбільше задоволені своїми залізницями (67 %), Австрії трохи менше – 66 %, Нідерландів – 64 %. Найменше послуги цього виду транспорту влаштовують громадян Болгарії (18 %), Румунії (23 %), Італії (27 %) та Польщі (29 %). Це опитування зображене на рис. 5. Також 45 % поляків заявили, що ніколи не подорожували поїздом, а кожен третій думає, що ніякі реформи не зможуть його скористатися послугами залізничного транспорту. Найвідкритішу конкуренцію на залізничному ринку підтримують в Чехії (90 %), Словаччині (86 %), Італії (80 %). Найменшу – в Іспанії і Швеції, (по 60 % підтримки). Слід зазначити, що лібералізацію ринку охочіше підтримують в тих країнах, де жителі менш задоволені ситуацією, яка виникла на ринку залізничних послуг.

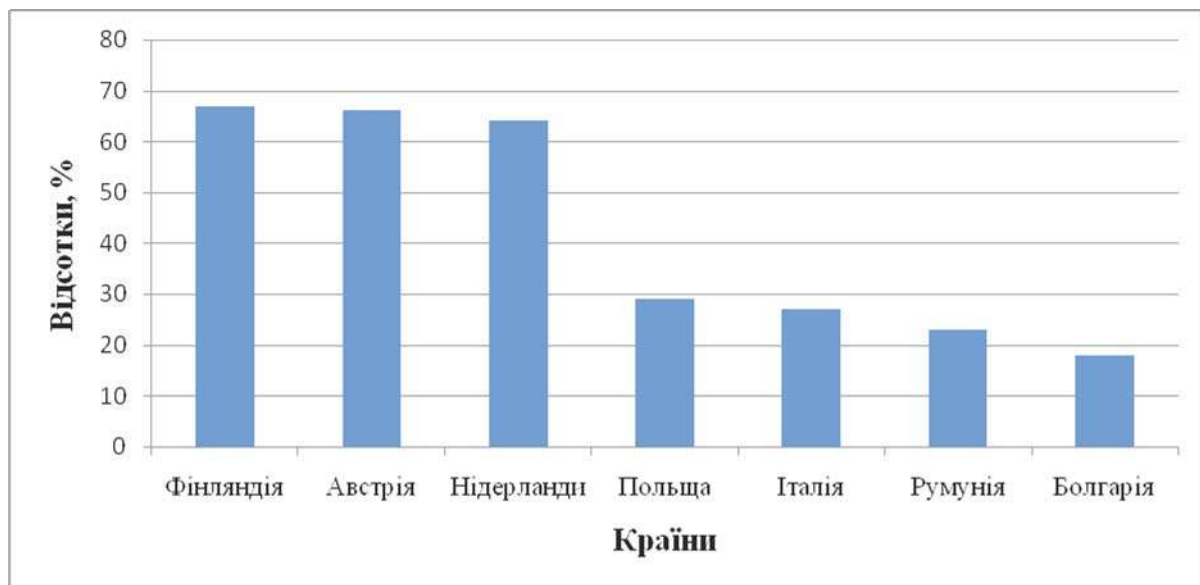


Рис. 5. Відсоток громадян країн-ЄС, задоволених роботою залізниць

Fig. 5. Percentage of citizens in the EU countries, satisfied with the railways operation

«Четвертий залізничний пакет» Єврокомісії відкриває національні ринки для конкуренції залізничного пасажирського сполучення та скорочує час виходу нового рухомого складу на ринок (за рахунок збільшення ролі Європейського залізничного агентства), а також вдосконалює управління залізничною інфраструктурою. Переважно європейці очікують, що зростання конкуренції на ринку залізничних пере-

везень принесе користь пасажиром (78 %), приватним залізничним операторам (68 %) та співробітникам залізничних компаній (55 %).

Намір тих, хто намагається застосувати систему ЄС в інших країнах, як правило, більш широкий. Він полягає в тому, щоб забезпечити вантажовідправникам вибір варіантів послуг залізничного перевезення, не втративши економію від масштабу, яка виникає при спільній

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

експлуатації поїздів та залізниць. Багато прихильників цієї системи вважають, що можливостей для великих вантажовідправників забезпечувати обслуговування власних складів при використанні монопольних залізничних колій буде достатньо, щоб довести тарифи інтегрованого підприємства до прийняттого конкурентоспроможного рівня. Регулювання тоді буде необхідне тільки для встановлення умов щодо доступу до інфраструктури, але не умов використання рухомого складу. Система ЄС зараз дуже популярна в політичних дебатах в усьому світі. І для цього є серйозні підстави: прозорість, яку вона забезпечує, і можливість потенційної або навіть реальної конкуренції між різними видами транспорту.

Автомобільний транспорт характеризується високою швидкістю доставки вантажів, здатністю здійснювати перевезення «від дверей до дверей» завдяки розгалуженості мережі автомобільних доріг. Але йому властиві великі трудові та матеріальні витрати на одиницю перевізної роботи. Собівартість перевезень на автомобільному транспорті на порядок вище, ніж на залізничному. Середня відстань перевезення вантажів на автомобільному транспорті складає близько 25 км (майже в 50 разів менше, ніж на залізничному). Автомобільний транспорт використовується переважно при перевезеннях вантажів на короткі та середні відстані. Проте все частіше він знаходить застосування при перевезенні дорогих вантажів і на порівняно далекі відстані (до 1 000 км і більше). Автомобільний транспорт є транспортом цілорічного користування.

Внутрішній водний транспорт характеризується здатністю освоювати великі вантажопотоки на певних напрямках, зумовлених територіально-географічними ознаками. За рівнем витрат на одиницю перевізної роботи він наближається до залізничного транспорту. Його використання обмежують сезонність роботи, відносно невисока швидкість перевезення, географічні особливості проходження водних шляхів.

Морський транспорт використовується головним чином для перевезень вантажів зовнішньоекономічного призначення. Він характеризується досить низькою собівартістю перевезень (близькою до показників залізничного

і внутрішнього водного транспорту), здатністю освоювати великі вантажопотоки і має надзвичайно високу середню дальність перевезень (близько 4 000 км). Його використання при цьому обмежується природно-кліматичними умовами конкретних морських басейнів.

Повітряний транспорт є унікальним видом транспорту, використовується для швидкісних перевезень. Його характеризує надзвичайно високий рівень витрат на одиницю перевізної роботи (у 50 разів більше, ніж на залізничному транспорті). Середня відстань перевезення вантажів цим видом транспорту в 3,5–4 рази більше, ніж залізничним.

Специфічним видом транспорту є магістральні трубопроводи. Ними перекачується майже весь обсяг природного газу, нафти, нафтопродуктів. Трубопровідний транспорт характеризується відносно невисокою собівартістю транспортування продукції, порівняно невисокими трудовитратами і великою відстанню перекачування продукції.

Кожен вид транспорту займає певний сегмент транспортного ринку з урахуванням своїх техніко-економічних особливостей, слабо конкуруючи, а в низці випадків і зовсім не конкуруючи один з одним (крім автомобільного транспорту). Однак всередині цих сегментів цілком можлива конкуренція. Тому вантажні тарифи є оптовими, а пасажирські тарифи – роздрібними цінами перевезення.

Залізничні вантажні та пасажирські тарифи за своєю економічною природою є цінами реалізації продукції залізничного транспорту (переміщення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу). Відмінності вантажних і пасажирських перевезень полягають в тому, що вантажні перевезення здійснюються для виробничих чи торгових підприємств. Пасажирські перевезення виконуються в основному для особистого споживання населення (за винятком виробничих і службових).

Принциповою відмінністю залізничного транспорту від інших галузей економіки є те, що з використанням одних і тих же виробничих потужностей він перевозить велику кількість найменувань вантажів, які не є взаємозамінними в різних умовах, а також здійснює і декілька видів пасажирських перевезень.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

Результати

В ході виконання дослідження визначені проблеми управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, які вимагали всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування.

Наукова новизна та практична значимість

В результаті роботи були структуровані особливості транспорту та транспортної продукції в сучасних умовах. Наведені залежності пасажиро- та вантажообігів за видами транспорту за останні десять років. Розглянуто питання отримання додаткового прибутку шляхом надання вантажовласникові низки сервісних оплачуваних послуг. Оптимальне поєднання вартості та якості цих послуг у кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу.

Конкуренція між підприємствами галузі поставити питання про підвищення конкурентоспроможності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяних в технологіях руху вантажів і пересування пасажирів, але й організації інфраструктури і в першу чергу – підсистем з розширення послуг і поліпшення сервісу для пасажирів і вантажовласників.

Висновки

Залізничний транспорт є складним багатогалузевим виробництвом. Крім того, рівень залізничних вантажних тарифів визначає ефективність розміщення виробництва в різних регіонах країни, а також ефективність виробництва вже діючих підприємств, оскільки від рівня тарифів залежать обсяг, сфера збуту і ціна їх продукції в пунктах споживання. Це враховується при встановленні тарифів. Так само, як і ціни в інших галузях економіки, тарифи і одержувані залізничним транспортом доходи повинні повністю покривати його витрати, забезпечувати його розвиток, фінансову стійкість та конкурентоспроможність в перспективі.

Для оцінки рівня монополізації транспортного ринку необхідно виявити сфери використання видів транспорту, які визначаються їх техніко-економічними особливостями, що дозволяють з найбільшою ефективністю реалізо-

увати транспортно-економічні зв'язки, зумовлені територіальним поділом праці та іншими чинниками економічного і соціального характеру. Необхідно постійно виконувати аналіз причин зниження значення окремих критеріїв конкурентоспроможності продукції і моніторинг факторів, що підвищують конкурентоспроможність. Як інструментарій слід застосовувати факторний аналіз, який є вагомим в діяльності підприємств-виробників і підприємств-продавців.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш, Ю. С. Роль залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства / Ю. С. Бараш, І. П. Корженевич // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2008. – Вип. 24. – С. 201–206.
2. Басманова, О. Е. Изучение процессов конкуренции и монополизации на рынке железнодорожных перевозок / О. Е. Басманова // Економіка. Фінанси. Право. – 2013. – № 5. – С. 7–9.
3. Куделя, В. В. Основні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту / В. В. Куделя // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків, 2010. – Вип. 31. – С. 32–34.
4. Левицький, І. Ю. Про шляхи підвищення рівня інтегрованості та конкурентоспроможності залізниць України на європейському ринку транспортних послуг / І. Ю. Левицький, Г. І. Нестеренко, О. М. Пасічний // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2012. – № 6 (177), Ч. 1. – С. 81–86.
5. Луханин, Н. И. Перспективы развития украинского рынка транспортных услуг / Н. И. Луханин, Г. И. Музыкалина, П. В. Бех // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2007. – Вип. 15. – С. 88–92.
6. Макконелл, К. Р. Экономика / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю. – Москва : Инфра-М, 2003. – 983 с.
7. Нагорний, Є. В. Дослідження розвитку системи транспортного обслуговування вантажовласників у транспортних вузлах / Є. В. Нагорний, А. М. Огороков, Г. І. Переста // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 38. – С. 58–62.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

8. Переста, Г. І. Основні шляхи розвитку вантажних перевезень залізниць України / Г. І. Переста, О. О. Мазуренко, М. І. Музикін // Транспортні системи і технології перевезень : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 2. – С. 80–83.
9. Переста, Г. І. Усовершенствование технологии организации перевозок: международный опыт и анализ существующей практики управления / Г. І. Переста, Ю. В. Чибисов, С. И. Музыкаина // Вісн. акад. мит. служби України. – 2011. – № 1. – С. 11–16.
10. Писаревський, І. М. Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті / І. М. Писаревський // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій трансп. Серія: Економіка і управління. – Київ, 2007. – Вип. 9. – С. 231–235.
11. Пшинько, А. Н. Необходимость и пути повышения конкурентоспособности железно-дорожного транспорта / А. Н. Пшинько, Г. И. Музыкаина // Вагонный парк. – 2008. – № 9. – С. 9–13.
12. Чорний, В. В. Сутність і зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / В. В. Чорний // Зб. наук. пр. Держ. економ.-технолог. ун-ту трансп. Серія: Економіка і управління. – Київ, 2012. – Вип. 19. – С. 200–207.
13. Nesterenko, G. I. Optimal route selection when distributing the freight trainflow in the railway junction with the consideration of the level of the traffic capacity saturation / G. I. Nesterenko, Yu. V. Chibisov // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2012. – № 3 (174). – С. 138–143.
14. Time series analysis of rail freight services by the private sector in Europe / C. Woroniuk, M. Marinov, T. Zunder, Ph. Mortimer // Transport Policy. – 2013. – Vol. 25. – P. 81–93. doi:10.1016/j.tranpol.2012.09.004.
15. Williams, M. J. High-speed rail: will it change the dynamics of US intercity passenger travel? / M. J. Williams, D. L. Rhoades, Th. A. Simms // World Review of Intermodal Transportation Research. – 2013. – Vol. 4. – Iss. 1. – P. 73–95. doi: 10.1504/WRITR.2013.053374.

П. В. БЕХ¹, Г. І. НЕСТЕРЕНКО², С. І. МУЗЫКИНА³, А. В. ЛАШКОВ⁴,
М. І. МУЗЫКИН^{5*}

¹ Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (095) 225 38 64, эл. почта Bekhpit@gmail.com, ORCID 0000-0002-1782-9224

² Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, эл. почта galinamuzykina@rambler.ru, ORCID 0000-0003-1629-0201

³ Каф. «Безопасность жизнедеятельности», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (066) 082 88 27, эл. почта fufei@rambler.ru, ORCID 0000-0002-5832-6949

⁴ Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (050) 964 58 18, эл. почта lashkov56@mail.ru, ORCID 0000-0001-7380-987X

^{5*} Каф. «Безопасность жизнедеятельности», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (095) 251 53 14, эл. почта grafmim@rambler.ru, ORCID 0000-0003-2938-7061

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Цель. В работе необходимо провести анализ видов конкуренции на транспортном рынке с целью поиска путей повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и определить вопросы обеспечения равных условий для всех участников рынка путем устранения дискриминации в конкуренции. **Методика.** Авторами проведен анализ последних исследований и публикаций по данной проблематике. Исследованы вопросы развития конкуренции, повышения уровня конкурентоспособности на железнодорожном транспорте. Обращается внимание на то, что в связи со спадом объемов перевозок на всех видах транспорта конкуренция может существенно изменить сложившиеся ранее привычные сферы эффективного применения различных видов транспорта. Каждый вид транспорта занимает определенный

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

сегмент транспортного ринку з урахуванням своїх техніко-економічних особливостей, слабо конкуруючи, а в ряді випадків – і взагалі не конкуруючи один з одним (крім автомобільного транспорту). Однак всередині цих сегментів цілком можлива конкуренція. **Результати.** В процесі дослідження виявлені проблеми управління конкурентоспособністю, в тому числі на транспортному ринку, які вимагали всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування. **Наукова новизна.** В результаті роботи були структуровані особливості транспорту і транспортної продукції в сучасних умовах. Приведені залежності пасажиро- і вантажообороту за видами транспорту за останні десятиліття. Розглянуто питання отримання додаткової прибутку шляхом надання вантажовласцю ряду сервісних оплачуваних послуг. Оптимальне поєднання вартості і якості цих послуг для кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу. **Практична значимість.** Конкуренція між підприємствами галузі поставила питання про підвищення конкурентоспособності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяваних в технологіях руху вантажів і перевезення пасажирів, але і організації інфраструктури. Це стосується, в першу чергу, – підсистем по розширенню послуг і покращенню сервісу для пасажирів і вантажовласців. Забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку досягається завдяки забороні трьох ключових антиконкурентних дій: прийняття угоди, обмежуючої конкуренцію; зловживання домінуючим (монополістичним) положенням і злиття, які призводять до домінуючої позиції на ринку і обмежують конкуренцію.

Ключові слова: вантажооборот; пасажирооборот; види транспорту; конкурентоспособність; види конкуренції; особливості транспорту

P. V. BECH¹, G. I. NESTERENKO², S. I. MUZYKINA³, O. V. LASHKOV⁴,
M. I. MUZYKIN^{5*}

¹Dep. «Management of Operational Work», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (095) 225 38 64, e-mail Bekhpit@gmail.com, ORCID 0000-0002-1782-9224

²Dep. «Management of Operational Work», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 70, e-mail galinamuzykina@rambler.ru, ORCID 0000-0003-1629-0201

³Dep. «Life Activity Safety», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (066) 082 88 27, e-mail fufei@rambler.ru, ORCID 0000-0002-5832-6949

⁴Dep. «Management of Operational Work», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (050) 964 58 18, e-mail lashkov56@mail.ru, ORCID 0000-0001-7380-987X

^{5*}Dep. «Life Activity Safety», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (095) 251 53 14, e-mail grafmim@rambler.ru, ORCID 0000-0003-2938-7061

WAYS TO INCREASE COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

Purpose. In this paper it is necessary to analyze the types of competition in the transport market in order to find ways to improve the competitiveness of railway transport and to determine the ensuring equal conditions for all market participants by eliminating discrimination in competition. **Methodology.** Analysis of recent research and publications on the subject was held by the authors. The question of the development of competition, increased competitiveness in railway transport was investigated. Attention is drawn to the fact that due to the decline in traffic volumes on all modes of transport competition may significantly change the usual sphere the effective use of different modes of transport. Every mode of transport occupies a particular segment of the transport market, taking into account its technical and economic features, weakly competing, and in some cases do not compete with each other (except the road transport). However, it is entirely possible competition inside these segments. **Findings.** The problems of management of competitiveness, including the transport market, which required extensive analysis and serious scientific study, were identified. **Originality.** As a result of this work the features of transport and production of transport in modern conditions were structured. The dependences of passenger turnover and freight turnover by mode of

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

transport over the past decade were shown. The question of additional profits by providing the cargo owners a range of service was examined. The optimal combination of cost and quality of such services at each transportation company promotes increasing its competitive status. **Practical value.** Competition between enterprises of the industry put the aim of improving the competitiveness of not only railway subsystems directly involved in technology movement of cargoes and the movement of passengers, but also the organization of infrastructure in the first place – subsystems to expand services and improve service for passengers and cargo owners. Ensuring of equal conditions for all market participants is achieved through a ban of three key anti-competitive actions: the adoption of agreements restricting competition; abuse of a dominant (monopolistic) position and mergers, which result in a dominant market position to restrict competition.

Keywords: freight turnover; passenger turnover; types of transport; competitiveness; types of competition; features of transport

REFERENCES

1. Barash Yu.S., Korzhenevych I.P. Rol zaliznychnogho transportu Ukrainu v zabezpechenni staloho rozvytku suspilstva [The role of railway transport of Ukrainian in ensuring a well-established development society]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2008, issue 24, pp. 201-206.
2. Basmanova O.Ye. Izucheniye protsessov konkurentzii i monopolizatsii na rynke zheleznodorozhnykh perevozk [Study of the competition and monopolization processes on the railroad market]. *Ekonomika. Finansy. Pravo – Economy. Finance. Law*, 2013, no. 5, pp. 7-9.
3. Kudelia V.V. Osnovni napriamky pidvyshhennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu [The main directions of improving the competitiveness of railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* [Bulletin of Transport and Industry Economics], 2010, issue 31, pp. 32-34.
4. Levytskyi I.Yu., Nesterenko H.I., Pasichnyi O.M. Pro shliakhy pidvyshchennia ravnia interoperabelnosti ta konkurentospro-mozhnosti zaliznyts Ukrainy na yevropeiskomu rynku transportnykh posluh [About the ways of increasing the level of interoperability and competitiveness of the Ukrainian railways in the European transport service market]. *Visnyk Skhidnoukrainskoho natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia* [Bulletin of the East Ukrainian National University named after Volodymyr Dahl], 2012, issue 6 (177), pp. 81-86.
5. Lukhanin N.I., Muzykina S.I., Bekh P.V. Perspektivy razvitiya ukrainskogo rynku transportnykh uslug [The development prospects of Ukrainian market of transport services]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2007, issue 15, pp. 88-92.
6. Makonell K.R., Bryu S.L. *Ekonomiks* [Economics]. Moscow, Infra-M Publ., 2003. 983 p.
7. Naghornyi Ye.V., Okorokov A.M., Peresta G.I. Doslidzhennia rozvytku systemy transportnoho obslughovuvannia vantazhovlasnykiv u transportnykh vuzlakh [The investigation of the transport system for freight owners servicing in the traffic centres]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 38, pp. 58-62.
8. Peresta G.I., Mazurenko O.O., Muzykin M.I. Osnovni shliakhy rozvytku vantazhnykh perevezen zaliznyts Ukrainy [The main ways of development of cargo transportation on railways Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana «Transportni systemy i tekhnologii perevezen»* [Proc. of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «Transport Systems and Transportation Technologies»], 2011, issue 2, pp. 80-83.
9. Peresta G.I., Chibisov Yu.V., Muzykina S.I. Usovershenstvovaniye tekhnologii organizatsii perevozk: mezhdunarodnyy opyt i analiz sushchestvuyushchey praktiki upravleniya [Perfection of the logistics organization technology: international experience and analysis of existing management practices]. *Visnyk akademii mytnoi sluzhby Ukrainy* [Journal of the Ukrainian Academy of Customs Service], 2011, issue 1(45), pp. 11-16.
10. Pysarevskiy I.M. Problemy tsinoutvorennya na zaliznychnomu transporti [Problems of pricing for railway transport]. *Zbirnyk naukovykh prats Kyivskoho universytetutu ekonomiky i tekhnologii transportu : Seriya Ekonomika i upravlinnia* [Proc. of the Kiev University of Transport Economics and Technology: Series «Economics and Management»], 2007, issue 9, pp. 231-235.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

11. Pshinko A.N., Muzykina G.I. Neobkhodimost i puti povysheniya konkurentosposobnosti zheleznodorozhnogo transporta [Necessity and ways to improve the competitiveness of railway transport]. *Vagonnyy park – Car Fleet*, 2008, no. 9, pp. 9-13.
12. Chornyi V.V. Sutnist i zmist konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu na rynku vantazhnykh perevezhen [The essence and content competitiveness of railway transport in the freight market]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu: Seriya Ekonomika i upravlinnia* [Proc. of the State Economic and Technological University of Transport: Series «Economics and Management»], 2012, issue 19, pp. 200-207.
13. Nesterenko G.I., Chibisov Yu.V. Optimal route selection when distributing the freight trainflow in the railway junction with the consideration of the level of the traffic capacity saturation. *Visnyk Shkhidnoukrainskogo natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia* [Bulletin of the East Ukrainian National University named after Volodymyr Dahl], 2012, issue 3 (174), pp. 138-143.
14. Woroniuk C., Marinov M., Zunder T., Mortimer Ph. Time series analysis of rail freight services by the private sector in Europe. *Transport Policy*, 2013, vol. 25, pp. 81-93. doi:10.1016/j.tranpol.2012.09.004.
15. Williams M.J., Rhoades D.L., Simms Th.A. High-speed rail: will it change the dynamics of US intercity passenger travel? *World Review of Intermodal Transportation Research*, 2013, vol. 4, no. 1, pp. 73-95. doi: 10.1504/WRITR.2013.053374.

Стаття рекомендована до публікації д.т.н., проф. В. І. Бобровським (Україна); д.т.н., проф. Т. В. Бутько (Україна)

Надійшла до редколегії 10.05.2015

Прийнята до друку 29.07.2015