

## ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### ECONOMIC ASPECTS OF SECURITY OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION

У статті висвітлено питання конкурентоспроможності, що стосуються міжнародних транспортних перевезень; розглянуто комплексну систему показників, які впливають на якість транспортних послуг; обґрунтовано інтегральний показник якості транспортних послуг, що містить індекси, зокрема термін доставки, схоронність вантажу, задоволення попиту, вчасність перевезень, комплексність перевезень; ключовий акцент зроблено на визначенні різниці комплексного показника якості транспортних послуг за використання одного та декількох перевізників. Визначено конкурентоспроможність міжнародних транспортних перевезень, які слід здійснювати з використанням одного виду транспорту та з використанням двох видів транспорту, тобто інтермодального перевезення. За результатами маркетингових опитувань щодо рівня якості сервісу транспортно-обслуговування у транспортному центрі вантажовласники віддають перевагу змішаному перевезенню з використанням автомобільного транспорту власника підприємства. Під час порівняння значень показників конкурентоспроможності з використанням двох видів транспорту, де початкові та кінцеві перевізні операції виконує автотранспорт, значення має різницю у 12,1%.

**Ключові слова:** індекс, сервіс, перевізник, перевезення, комплексність, ефективність, результативність.

В статті освещены вопросы конкурентоспособности, касающиеся международных транспортных перевозок; рассмотрена комплексная система показателей, влияющих на качество транспортных услуг; обоснован интегральный показатель качества транспортных услуг, который содержит индексы, в частности срок доставки, сохранность груза, удовлетворение спроса, своевременность перевозок, комплексность перевозок; ключевой акцент сделан на определении разницы комплексного показателя качества транспортных услуг при использовании одного и нескольких перевозчиков. Определена конкурентоспособность международных транспортных перевозок, которые следует осуществлять с использованием одного вида транспорта и с использованием двух видов транспорта, то есть интермодальных перевозок. По результатам маркетинговых опросов касательно уровня качества сервиса транспортно-обслуживания в транспортном центре грузовладельцы отдают предпочтение смешанным перевозкам с использованием автомобильного транспорта собственника предприятия. При сравнении значений показателей конкурентоспособности с использованием двух видов транспорта, где начальные и конечные перевозочные операции выполняет автотранспорт, значение имеет разницу в 12,1%.

**Ключевые слова:** индекс, сервис, перевозчик, перевозки, комплексность, эффективность, результативность.

УДК 656.2.073.235

**Мізюк С.Г.**

к.е.н., доцент, завідувач кафедри міжнародної економіки  
Національний авіаційний університет  
**Андрієнко М.М.**

к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки  
Національний авіаційний університет

**Miziuk Svetlana**

National Aviation University

**Andrienko Mariya**

National Aviation University

*The article covers competitiveness issues related to international transport companies; considered a complex system of indicators that affect the quality of transport services; the integral index of competitiveness of transport services, which has the indices in its structure, is substantiated: delivery time, cargo safety, demand satisfaction, timeliness of transportation, complexity of transportation, etc.; the key aspect is to determine the difference in the indicator of the competitiveness of transport services when using one and several carriers. In the article, the authors do not stop at the indicators that characterize the effectiveness of providing internal processes, which are determined volumetric and qualitative indicators of transport activities of the enterprise and the efficiency of the use of labor resources, which characterize the result of the labor relations of employees with the enterprise. Much attention is paid to the effectiveness of working with clients or external processes and are characterized by indicators that determine the results of the interaction of the enterprise with the external environment and affect the stimulation of clients, such as the level of performance of tasks in the range of service, the rate of satisfaction of container transportation needs, etc. The overall efficiency is characterized by the final results of the transport company's operations: the cost of revenue per transaction, the profitability of container transportation, etc. In addition, according to the results of a marketing survey of cargo owners who use the services of the container terminal and railway workers, the share of weighting factors of service is determined. The authors determined the complex indicator of a qualitative assessment of the transport service of freight transport in accordance with the above calculated data. According to the results of marketing surveys on the level of quality of service of transport services in the transport center, the cargo owners give preference to mixed transport using the motor transport of the owner of the enterprise. When comparing the indicators of competitiveness with the use of two modes of transport, where initial and final transport operations are carried out by motor transport, the value has a difference of 12.1%.*

**Key words:** index, service, carrier, transportation, complexity, efficiency, efficiency.

**Постановка проблеми.** Виробничі відносини та економічні інтереси між вантажовласниками та транспортними підприємствами виражає конкуренція. Конкуренція для підприємств транспортно-логістичного комплексу є актуальною, оскільки основні конкуренти для кожного виду перевезень, якими для авіаційних перевезень є залізничний та/або автомобільний, використовують цінові та нецінові прийоми стимулювання та збільшення попиту на свою продукцію.

Конкурентоспроможність економічних результатів будь-якого виробництва, яке пов'язане з наданням послуг, неможливо охарактеризувати єдиним універсальним показником, тому перевізні та непе-

ревізні діяльність повинна ретельно вивчатися та аналізуватися за допомогою комплексного підходу, який реалізується бухгалтерськими, аналітичними, статистичними, техніко-економічними, нормативними, індикативними (рекомендованими), директивними (затвердженими вищою інстанцією) проектними, плановими, затвердженими чи договірними, якісними та кількісними показниками.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Попит на якісні конкурентоспроможні послуги транспорту багато в чому залежить від розвитку їх окремих видів у цьому регіоні, ступеня їх інтеграції в єдину систему, рівня тарифів, асортименту тощо.

Проблемами комплексного розвитку транспортних послуг присвячені праці відомих науковців, таких як О.О. Бакаєв, В.М. Гурнак, Л.Г. Зайончик, І.А. Єловий, В.І. Котелянець, М.І. Котлубай, В.І. Пасічник, В.Л. Ревенко, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов. Аналіз фактичних здобутків, результатів теоретичних і практичних досліджень та наявної літератури показує, що ефективній взаємодії транспортних підприємств та споживачів цих послуг, які б забезпечували їх конкурентоспроможність, приділено недостатньо уваги.

**Постановка завдання.** Світові наукові дослідження професорів Гарвардської школи економіки Д. Нортон і Р. Каплана, які пропонують використовувати збалансовану систему показників як систему визначення показників ефективності роботи організації, де одночасно враховуються традиційні формальні фінансові та економічні показники, що визначаються, та неформальні показники, що не визначаються, у методиці визначення конкурентоспроможності транспортних послуг [3, с. 62].

Як відомо, вантажовласники та транспортні компанії здійснюють свої зобов'язання на паритетних умовах, що забезпечують вчасну адаптацію вітчизняних та іноземних фірм до постійного мінливого зовнішнього середовища, а також максимально гармонізують свої економічні та виробничі інтереси. Деякі вітчизняні транспортні компанії здійснюють інтермодальні перевезення на територіях України та країн Євросоюзу, оскільки мають відповідні сертифікати якості ISO.

Методика визначення конкурентоспроможності міжнародних транспортних послуг, які здійснюють вітчизняні та іноземні компанії, здебільшого базується на основних якісних та кількісних показниках. Система цих показників містить також основні вартісні та трудові вимірники праці. З огляду на міжнародний та вітчизняний досвід теоретиків та практиків, які спеціалізуються на дослідженнях роботи транспортних компаній, доцільно систематизувати їх з урахуванням сучасних умов роботи перевізників, що здійснюють, крім перевізних операцій, сервісне обслуговування клієнтури. Наявні показники результатів діяльності сервісних транспортних центрів доцільно класифікувати на формальні та неформальні групи вимірників, оскільки вони більш точно визначають якість робіт і послуг, що суттєво впливає на конкурентоспроможність.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розвиток конкуренції у транспортному секторі привів до здійснення змішаних схем перевезення, де беруть участь кілька видів транспорту, які забезпечують процеси перевезення з додатковими сервісними послугами. Подальший розвиток змішаних перевезень зумовлює формування комплексу сервісних послуг, який забезпечується узгодженою діяльністю декількох видів транспорту [1].

Перевезення – це переміщення вантажів, товарів або пасажирів. Розрізняють сухопутні (заліз-

ничні й автомобільні), водні (річкові й морські), повітряні перевезення, а також транспортування рідини та газу, що виконуються трубопровідним транспортом. За територіальною ознакою розрізняють міжнародні та внутрішні (каботажні) перевезення. Детальніше поняття «перевезення» розкриває термін «транспортування».

Міжнародні перевезення (міжнародні сполучення) – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону хоча б двох суміжних країн. Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром міжнародної торгівлі. Міжнародні транспортні послуги продаються та купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є предметом переговорів між зацікавленими сторонами, а в інших – устанавлюються самими перевізниками.

Комплекс сервісних послуг особливо ефективний під час виконання контейнерних перевезень, що забезпечуються такими умовами діяльності, які приводять до отримання максимального сукупного ефекту для всіх його учасників, тобто для клієнтів та сервісного центру. Слід зазначити, що це сприятиме зростанню попиту на сервісне обслуговування під час перевезення вантажів у контейнерах.

Відповідно до пропонованої методики всі показники ефективності, що сприятимуть забезпеченню конкурентоспроможності транспортних підприємств, поділяються на чотири групи, які визначаються процесами діяльності підприємства [4, с. 37]:

- 1) «загальна ефективність» (характеризують економічні та фінансові показники, що відображають основні результати розвитку);
- 2) «ефективність роботи з клієнтами» (зовнішні процеси, які визначають взаємодію із зовнішнім середовищем, впливають на стимулювання клієнтури);
- 3) «ефективність забезпечення внутрішніх процесів» (внутрішні результати підприємства, які забезпечують конкурентоспроможність діяльності);
- 4) «ефективність використання трудових ресурсів» (пов'язані з кваліфікацією персоналу, продуктивністю, зайнятістю та мотивацією праці).

Розглянемо кожну групу показників.

Ефективність забезпечення внутрішніх процесів визначається обсяговими та якісними показниками перевізної діяльності підприємства. Ефективність використання трудових ресурсів визначається такими показниками, що характеризують трудові відносини працівників з підприємством. Ефективність роботи з клієнтами, або зовнішні процеси, характеризуються показниками, які визначають результати взаємодії підприємства із зовнішнім середовищем та впливають на стимулювання клієнтури.

Середньорічний коефіцієнт зміни обсягів перевезень контейнеропридатних вантажів визначається за такою формулою:

$$K_{\text{конт}}^{\text{сер}} = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (\sum P_i)}{\sum_{i=1}^{n-1} P_{i+1}}, \quad (1)$$

де  $P_i$  – обсяг перевезень вантажів у контейнерах у  $i$ -му році досліджуваного періоду,  $n$  – кількість років у досліджуваному періоді.

Коефіцієнт концентрації ринку визначається за такою формулою:

$$K_{\text{рин}} = \frac{K_{\text{зв}}}{\sum_{i=1}^m K_i^{\text{зв}}}, \quad (2)$$

де  $K_i^{\text{зв}}$  – обсяг перевезень  $i$ -го підприємства в регіоні за звітний період, умовних контейнерів;  $m$  – кількість підприємств в регіоні, що забезпечують контейнерні перевезення.

Рівень виконання завдань за номенклатурою сервісних послуг визначається за такою формулою:

$$Y_n = \frac{\sum_{i=1}^k D_{\text{зв}}^i}{\sum_{i=1}^k D_{\text{план}}^i}, \quad (3)$$

де  $\sum D_{\text{зв}}^i$ ,  $\sum D_{\text{план}}^i$  – сума доходу від  $i$ -ї сервісної послуги у звітному та плановому періодах відповідно, грн.;  $k$  – кількість сервісних послуг.

Рівень виконання перед споживачами договірних зобов'язань визначається за такою формулою:

$$Y_{\text{д}} = \frac{Z_{\text{д}}}{Z}, \quad (4)$$

де  $Z_{\text{д}}$  – кількість клієнтів, яким було надано перевізні та супутні послуги за попередніми заявками у досліджуваному періоді;  $Z$  – загальна кількість клієнтів, яким потрібно було надати послуги за попередніми заявками за плановий період.

Коефіцієнт задоволення потреб у контейнерних перевезеннях визначається за такою формулою:

$$K_{\text{зад}} = \frac{\sum_{i=1}^k P_{\text{зв}}}{\sum_{i=1}^k P_{\text{заяв}}}, \quad (5)$$

де  $P_{\text{зв}}$ ,  $P_{\text{заяв}}$  – обсяг контейнерних перевезень у звітному періоді та за попередніми заявками клієнтів, т.

Коефіцієнт зміни попиту визначається за такою формулою:

$$\Delta K_{\text{пп}} = \frac{K_n - K_k}{(K_n + K_k) : 2}, \quad (6)$$

де  $K_n$ ,  $K_k$  – обсяг попиту на контейнерні перевезення на початок та кінець досліджуваного періоду, умовні контейнери.

Математичне очікування успіху підприємства визначається за такою формулою:

$$M = D_{\text{поз}} \cdot Y_{\text{поз}} + D_{\text{нег}} \cdot Y_{\text{нег}}, \quad (7)$$

де  $D_{\text{поз}}$ ,  $D_{\text{нег}}$  – очікувана величина позитивного та негативного результатів (дохід підприємства) відповідно;  $Y_{\text{поз}}$ ,  $Y_{\text{нег}}$  – ймовірність позитивного та негативного результатів підприємства відповідно.

Рівень сервісних робіт характеризує рівень окремо кожного з видів сервісних (допоміжних) робіт на підприємстві:

$$Y_{\text{сервіс}} = \frac{R_i}{R_{\text{заг}}}, \quad (8)$$

де  $R_i$  – обсяг відповідних  $i$ -го виду сервісних послуг (ремонт контейнерів, інформаційне забезпечення тощо) грн.;  $R_{\text{заг}}$  – загальний обсяг виконаних на підприємстві сервісних послуг, грн.

Еластичність попиту за ціною визначається за такою формулою:

$$ПЦ_e = \left| \frac{(K_n - K_k) \cdot 100}{(K_n + K_k) : 2} \cdot \frac{(C_n - C_k) \cdot 100}{(C_n + C_k) : 2} \right|, \quad (9)$$

де  $K_n$ ,  $K_k$  – обсяг попиту на контейнерні перевезення на початок та кінець досліджуваного періоду, грн.;  $C_n$ ,  $C_k$  – тариф на відповідну сервісну послугу під час реалізації контейнерних перевезень на початок та кінець досліджуваного періоду, грн.

За умови  $ПЦ_e > 1$  попит є еластичним, тобто відсоткова зміна обсягів необхідних перевезень буде більше, ніж відсоткова зміна тарифів на послуги. Попит буде нееластичним, якщо коефіцієнт еластичності  $ПЦ_e < 1$ , тобто коли відсоткова зміна тарифів більше, ніж відсоток зростання попиту.

Загальну ефективність характеризують кінцеві результати діяльності транспортного підприємства.

Витрати на одну гривню вартості робіт визначається за такою формулою:

$$B_p = \frac{\sum B_{\text{звім}}}{\sum D_{\text{звім}}}, \quad (10)$$

де  $B_{\text{звім}}$  – собівартість виконаних контейнерних перевезень та надання супутніх послуг за звітний період, грн.;  $D_{\text{звім}}$  – сума доходу від виконаних контейнерних перевезень за звітний період, грн.

Індивідуальний індекс собівартості транспортної продукції визначається за такою формулою:

$$I_{\text{соб}} = \frac{C_{\text{звім}}}{C_{\text{баз}}}, \quad (11)$$

де  $C_{\text{звім}}$ ,  $C_{\text{баз}}$  – собівартість одиниці продукції у базовому та звітному періодах відповідно, грн.

Коефіцієнт боргів визначається за такою формулою:

$$K_{\text{борг}} = \frac{\sum B_{\text{звім}}}{\sum B_{\text{звім}}}, \quad (12)$$

де  $\sum B_{\text{звім}}$  – сума зобов'язань підприємства за звітний період, грн.;  $\sum B_{\text{звім}}$  – сума власних засобів підприємства за звітний період, грн.

Рентабельність контейнерних перевезень визначається за такою формулою:

$$E_k = \frac{\sum \Pi_{\text{зв}}^{\text{чус}}}{\sum B_{\text{зв}}}, \quad (13)$$

Таблиця 2

**Результати маркетингових опитувань щодо рівня якості сервісу транспортного обслуговування у транспортному центрі (залізничний транспорт – змішане сполучення)**

Показники якості сервісу транспортного обслуговування	Частка вагового коефіцієнта	Рівень зміни відповідного індексу
Термін доставки	20,38	0,09
Схоронність вантажу	21,81	0,001
Задоволення попиту	20,26	0,01
Вчасність перевезень	19,61	0,3
Комплексність перевезень	17,94	4

де  $\Sigma \Pi_{зв}^{чис}$  – сума чистого прибутку за звітний період, грн.;  $\Sigma B_{зв}$  – витрати від реалізації контейнерних перевезень за звітний період, грн.

Дохід на одиницю перевезень визначається за такою формулою:

$$D_1 = \frac{\Sigma D_{зв}}{\Sigma K_{зв}}, \quad (14)$$

де  $\Sigma D_{зв}$  – сума доходу від виконання контейнерних перевезень, грн.;  $\Sigma K_{зв}$  – обсяг контейнерних перевезень, умовних контейнерів.

Експлуатаційні витрати на одиницю перевезень визначаються за такою формулою:

$$B_1 = \frac{\Sigma B_{зв}}{\Sigma K_{зв}}, \quad (15)$$

де  $\Sigma B_{зв}$  – сума витрат на виконання контейнерних перевезень, грн.;  $\Sigma K_{зв}$  – обсяг контейнерних перевезень, умовних контейнерів.

Проведемо розрахунки для перевезення контейнерів залізничним (підвезення та вивезення виконують власники вантажу) транспортом та у змішаному залізнично-автомобільному сполученні (табл. 1).

За результатами маркетингового опитування вантажовласників, які користуються послугами контейнерного терміналу, та працівників залізниці частка вагових коефіцієнтів сервісу транспортного обслуговування складається відповідно до табл. 2. Рівень зміни індексу визначається відношенням величини відповідного індексу якості у залізничному сполученні до величини індексу якості у залізнично-автомобільному сполученні.

Визначимо комплексний показник якісної оцінки сервісу транспортного обслуговування вантажовласників. Під час надання послуг транспортного сервісного обслуговування слід використовувати зовнішні та внутрішні резерви зростання рівня якості послуг. Згідно з даними економістів до 50% собівартості деяких видів продукції має транспортна складова.

Конкурентоспроможність та ефективність транспортного підприємства перш за все залежить від рівня сервісу, яким забезпечуються комплексні послуги під час реалізації змішаних перевезень.

За системного підходу комплексний показник конкурентоспроможності транспортних сервісних послуг визначається з використанням певних індексів (термін доставки, схоронність вантажу, задоволення попиту, вчасність перевезень, комплексність перевезень) і має такий вигляд:

$$I_{я} = \sum_{j=1}^m I_j \cdot a_j, \quad (16)$$

де  $I_j$  – значення відповідних індексів, що характеризують якість сервісу транспортного обслуговування;  $a_j$  – коефіцієнти вагомості кожного індексу,  $\Sigma a_j = 1$ ;  $m$  – кількість індексів, що характеризують якість сервісу транспортного обслуговування.

$$I_{j1} = 0,71 \cdot 0,2038 + 0,993 \cdot 0,2181 + 0,98 \cdot 0,2026 + 0,5 \cdot 0,1961 + 0,025 \cdot 0,1794 = 0,66;$$

$$I_{j2} = 0,83 \cdot 0,2038 + 0,994 \cdot 0,2181 + 0,99 \cdot 0,2026 + 0,65 \cdot 0,1961 + 0,2 \cdot 0,1794 = 0,74.$$

Комплексний показник конкурентоспроможності сервісного транспортного обслуговування залежить від багатьох факторів. Оцінка конкурентоспроможності включає поточні показники, ймовірність їх виконання у відсотках за даними вантажовласників, ризику їх невиконання, обмеження рівня зростання якості залежно від витрат тощо [8, с. 123]. Необхідно пояснити, що під час здійснення розрахунку рівня конкурентоспроможності

Таблиця 1

**Розрахунок індексів комплексного показника якості сервісу транспортного обслуговування вантажовласників**

Найменування складової показника якості сервісного обслуговування	Величина показника	
	Залізничне сполучення	Залізнично-автомобільне сполучення
Індекс терміну доставки	0,71	0,83
Індекс схоронності вантажу	0,993	0,994
Індекс повноти задоволення попиту	0,98	0,99
Індекс вчасності перевезень	0,50	0,65
Індекс комплексності перевезень	0,025	0,2
Комплексний показник якості сервісу транспортного обслуговування контейнерних перевезень	0,66	0,74

врахувати ці фактори повністю неможливо, тому кінцеву мету транспортного сервісного центру слід визначити на підставі адаптаційних принципів, які залежать від внутрішніх (недостатнє бажання інформувати клієнтів про сервісну діяльність центру) та зовнішніх факторів (економічна криза у розвитку транспорту).

**Висновки з проведеного дослідження.**

Цей комплексний показник значною мірою залежить від вчасності доставки, схоронності вантажів, задоволення попиту на перевезення та надання комплексу сервісних послуг.

Таким чином, згідно з розрахунками, комплексний показник якості транспортного сервісу за умови здійснення перевезень у змішаному сполученні порівняно з використанням окремо кожного виду транспорту збільшиться на 12,1%.

Отже, враховуючи вищевказані розрахунки, можемо зробити висновок, що комплексне транспортне обслуговування клієнтів у транспортному центрі є ефективним; транспортний сервісний центр повинен мати власний або орендований автомобільний парк для завезення (вивезення) вантажів; взаємодія декількох видів транспорту є взаємовигідною центру та вантажовласникам; витрати клієнта мають відповідати рівню якості сервісу транспортного обслуговування тощо.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Андрієнко М.М. Особливості функціонування ринку транспортних послуг. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління*. 2004. № 2. С. 68-69.
2. Ареф'єва О.В., Запорожець Т.С. Підхід до формування конкурентоспроможності господарського потенціалу підприємств. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2012. № 35. URL: <http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/3063pdf> (дата звернення: 20.03.2019).
3. Галабурда В.Г., Соколов Ю.И. Комплексная оценка качества транспортного обслуживания. *Железнодорожный транспорт*. 1999. № 5. С. 60-64.
4. Макаренко М.В. Основные zasady формування конкурентоспроможності транспортних послуг. *Залізничний транспорт*. 2004. № 6. С. 36-39.
5. Мізюк С.Г. Системи управління та регулювання послуг на транспорті (закордонний досвід). *Праці III міжнародної наукової конференції* (м. Дніпропетровськ, 15-17 грудня 2003 р.). Дніпропетровськ, 2003. С. 192-195.
6. Московой Е.А. Совершенствование системы организации железнодорожных контейнерных перевозок и повышение их конкурентоспособности : дисс. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.05. Москва, 2003. 149 с.
7. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг. *Железные дороги мира*. 1998. № 1. С. 23-30.
8. Сич Є.М., Богомоллова Н.І., Андрієнко М.М., Кислий В.М. Економічні аспекти контейнерно-

контейнерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту : монографія. Київ, 2007. 392 с.

9. Соколов Ю.И. Методы оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев : дисс. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.05. Москва, 2000. 175 с.

10. Цветов Ю.М., Лысенков В.А. Совершенствование взаимодействия различных видов транспорта при контейнерных перевозках. Киев : Знание, 1980. 20 с.

**REFERENCES:**

1. Andrienko M.M. (2004) Osoblyvosti funkcionuvannja rynku transportnykh poslugh. [Features of the functioning of the transport services market] *Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system: tekhnika, tekhnologhija, ekonomika i upravlinnja*, 2, pp. 68-69 (in Ukrainian).
2. Arefieva O.V., Zaporozhets T.S. (2012) Pidkhid do formuvannja konkurentospromozhnosti gospodarskogoho potencialu pidprijemstv [Approach to the formation of competitiveness of economic potential of enterprises] *Problemy pidvyshhennja efektyvnosti infrastruktury*, 35. Retrieved from: <http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/3063pdf> (accessed: 20 March 2019).
3. Galaburda V.G., Sokolov Yu.I. (1999) Kompleksnaya otsenka ka-chestva transportnogo obslujivaniya [Comprehensive evaluation of the quality of transport services] *Jelednorodojnyy transport*, 5, pp. 60-64 (in Russian).
4. Makarenko M.V. (2004) Osnovni zasady formuvannja konkurentospromozhnosti transportnykh poslugh [Basic principles of formation of competitiveness of transport services] *Zaliznychnyj transport*, 6, pp. 36-39 (in Russian).
5. Miziuk S.G. (2003) Systemy upravlinnja ta rehuljuvannja poslugh na transporti (zakordonnyj dosvid) [Transport management and regulation systems (foreign experience)]. *III mizhnar. nauk. konf. Dnipropetrovsjk*, pp. 192-195 (in Ukrainian).
6. Muscovy E.A. (2003) Sovershenstvovanie sistemy organizatsii jelednorodojnykh konteynerynykh perevozok i povyshenie ih konkurentospromozhnosti [Improving the organization of rail container traffic and improving their competitiveness] (PhD Thesis), Moskva : Moscow Institute of Transportation Engineers.
7. Pavone J. (1998) Otsenka kachestva transportnykh uslug [Assessment of the quality of transport services] *Jelednyie dorogi mira*, 1, pp. 23-30 (in Russian).
8. Sich Ye.M., Bogomolov N.I., Andrienko M.M., Kislyi V.M. (2007) Ekonomichni aspekty kontejnerno-kontrejlnogho obslughovuvannja kljentury zaliznychnogho transportu : monoghrafija [Economic aspects of container-piggyback service of the railway transport client]. Kyiv, State Economics and Technology University (in Russian).
9. Sokolov Yu.I. (2008) Metody otsenki kachestva transportnogo obslujivaniya gruzovladeltsev [Methods for assessing the quality of transport services for cargo owners] (PhD Thesis), Moskva : Moscow Institute of Transportation Engineers.
10. Tsvetov Yu.M., Lysenkov V.A. (1980) Sovershenstvovanie vzaimodeystviya razlichnykh vidov transporta pri konteynerynykh perevozah [Improving the interaction of various types of transport in container transport]. Kyiv : Znanie (in Ukrainian).