

УДК 338.47:[339.137.2+656.078.8]

В.В. Чорний, канд. екон. наук

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ, Україна

КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ЗАЛІЗНИЦЬ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Досліджено ринок вантажних перевезень, виявлено основні конкурентні переваги залізниць, які забезпечують необхідний рівень конкурентоспроможності по вантажних перевезеннях.

Ключові слова: конкурентна перевага, залізниця, ринок вантажних перевезень, конкурентоспроможність, конкурентне середовище.

Постановка проблеми. Подальші ринкові трансформації в Україні пов'язані з де-монополізацією національної економіки та розвитком конкурентного середовища на відповідних ринках. Це обумовлює необхідність суб'єктам конкурентних відносин формувати конкурентні переваги з метою забезпечення високого рівня конкурентоспроможності. Повною мірою це стосується й залізниць країни, які конкурують на ринку вантажних перевезень з транспортними підприємствами інших видів транспорту, залізницями сусідніх країн, власниками вантажних вагонів тощо за вантажообсяги, кращі умови перевезення вантажів та привласнення найбільших доходів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Базові теоретико-методологічні положення щодо формування конкурентних переваг суб'єктів господарювання в ринковому середовищі знайшли відображення в роботах Агангебяна А.Г., Азоева Г.Л., Зав'ялова П.С., Костусева О.О., Райзберга Б.А., Фатхутдінова Р.А., Царенко О.В., Юданова А.Ю. та ін. [1-5].

На залізничному транспорті проблемам підвищення конкурентоспроможності присвячені праці таких відомих українських учених, як Макаренко М.В., Цветов Ю.М., Сич Є.М., Чебанова Н.В., Бараш Ю.С., Ейтутис Г.Д. та ін. Серед російських учених, які досліджували проблеми підвищення конкурентоспроможності залізниць, слід відзначити Волкова Б.А., Галабурду В.Г., Іваницького О.В., Лapidуса Б.М., Левицьку Л.П., Мачерета Д.А., Мірошніченко О.Ф., Пехтерева Ф.С., Терьошиної Н.П., Треттяк В.П. та ін. [6]. При цьому в публікаціях зазначених науковців відсутня інформація стосовно конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Слід зазначити, що окремі науковці намагаються вирішити проблему конкурентних переваг залізниць на ринку транспортних послуг, але глибоких досліджень щодо їх формування, джерел виникнення в теперішній час бракує [7; 8].

Мета статті. Метою статті є виявлення та класифікація конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Конкурентні переваги являють собою концентрований прояв переваги над конкурентами в економічній, техніко-технологічній, організаційній сферах діяльності підприємства, яка приводить до кількісно-якісного покращення кінцевих результатів діяльності. Конкурентні переваги виникають у результаті суперництва при проектуванні, виробництві, реалізації та використанні продукції. Суб'єкти ринку, взаємодія між якими породжує суперництво, а також відношення між ними (з приводу постачання ресурсів, обміну продукцією, розподілу доходів та ін.), формують конкурентне середовище, в якому функціонує підприємство.

Між конкурентним середовищем, в якому функціонує підприємство, та конкурентними перевагами, які це підприємство формує, існує взаємозв'язок – конкурентне середовище завдяки прояву дії об'єктивного закону конкуренції та інших пов'язаних з ним об'єктивних законів змушує підприємство формувати та реалізовувати конкурентні переваги, що в свою чергу, приводить до подальшого розвитку конкурентного середовища.

Зважаючи на сказане, дослідження процесів формування конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень на сучасному етапі економічного розвитку, якому притаманні демонополізація національної економіки, залучення країни до процесів глобалізації тощо, є не тільки актуальним та вчасним, а й необхідним з точки зору забезпечення необхідного рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту.

В теорії конкурентних переваг конкурентні переваги залежно від шляхів їх досягнення поділяються на переваги нижчого та переваги вищого порядку. Переваги нижчого порядку пов'язані з використанням дешевих трудових ресурсів, матеріалів, енергії, зі сприятливими умовами ведення господарської діяльності (географічними, організаційно-економічними, політичними тощо).

Конкурентні переваги нижчого порядку дуже нестійкі, оскільки легко можуть бути втрачені через зростання цін та заробітної плати, через використання тих самих дешевих ресурсів конкурентами, через зміну політичної ситуації і т. ін.

До конкурентних переваг вищого порядку сучасні дослідники відносять унікальну продукцію, унікальну технологію і спеціалістів, хорошу репутацію фірми. Конкурентні переваги вищого порядку засновані на використанні досягнень науково-технічного прогресу, інновацій, людського капіталу, сучасних інформаційних технологій, можливостях маркетингу, удосконаленні організаційного управління і т. ін., тому їх важко відтворювати, а для їхнього знищення конкурентам необхідно мати час і відповідні ресурси. Такі переваги є стійкими, оскільки вони не можуть бути швидко скопійовані конкурентами.

Міра стійкості конкурентної переваги обумовлюється джерелами її формування і можливостями постійного вдосконалення та розширення. Залежно від міри стійкості слід виокремити:

- конкурентні переваги з низькою мірою стійкості. Такі переваги є легкодоступними для конкурентів, оскільки пов'язані з вартістю використовуваної робочої сили, сировини, матеріалів, ефектом масштабу від застосування певних технологій, обладнання тощо;

- конкурентні переваги з середньою мірою стійкості. До них слід віднести конкурентні переваги, які можна утримувати більш довгий час: запатентована технологія, налагоджені канали збуту продукції (послуг) і т. ін. Для досягнення зазначених переваг потрібні інтенсивні та довготривалі капіталовкладення у виробничі потужності, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок і маркетингових досліджень, у спеціалізоване навчання персоналу;

- конкурентні переваги з високою мірою стійкості, створення яких потребує поєднання крупних капіталовкладень в інноваційні проекти з високою якістю їх реалізації.

Зважаючи на викладене вище, конкурентні переваги підприємства можна охарактеризувати як унікальні відчутні і невідчутні ресурси, якими володіє підприємство, а також стратегічно важливі для цього підприємства сфери бізнесу, що дозволяють перемогти у конкурентній боротьбі.

В ринковій економіці основою забезпечення конкурентоспроможності підприємства виступають конкурентні переваги. При цьому при активному розвитку конкуренції стратегічний успіх підприємства, міцність його конкурентних позицій залежить від володіння тривалою і стійкою конкурентною перевагою, тривалість якої визначається здатністю підприємства зберігати і забезпечувати захист наявних у нього конкурентних переваг та генерувати нові, при чому швидше і ефективніше, ніж це роблять конкуренти.

Для створення конкурентних переваг є дві можливості. По-перше, конкурентні переваги може мати сама продукція (послуга), що виготовляється (надається) підприємством. Один з видів конкурентної переваги продукції (послуги) – ціна, другий – диференціація, під якою розуміють відмітні особливості, що роблять продукцію (послугу) привабливою для споживача.

Друга можливість формування конкурентної переваги – це створення для своєї продукції (послуги) переваги в її положенні на ринку за рахунок монополізації його частини. Таке формування конкурентної переваги суперечить вимогам ринку, але на практиці має місце, і цьому сприяє, як правило, недосконале законодавство.

Відповідно до зазначених можливостей на сьогодні виділяють три стратегії створення конкурентних переваг:

- лідерство в ціні продукції (послуги);
- диференціація продукції (послуги);
- концентрація уваги на інтересах конкретних споживачів.

При застосуванні лідерства в ціні для створення конкурентних переваг основним критерієм при виготовленні продукції (наданні послуги) виступають витрати, а основним джерелом створення цінових переваг є економія на масштабі за рахунок зниження поточних витрат на одиницю продукції при зростанні обсягів виробництва, зменшення адміністративних витрат, раціонального використання економічних ресурсів, використання більш дешевих економічних ресурсів тощо. При цьому якість виготовленої продукції (наданої послуги) не може бути значно нижчою, ніж у конкурентів, інакше знадобиться настільки значне зниження ціни, що це може привести до негативного фінансового результату і, як наслідок, до зниження конкурентоспроможності через брак власних коштів і нездатність у повному обсязі фінансувати свою діяльність.

Стратегія диференціації направлена на те, щоб зробити продукцію (послугу) не такою, як у конкурентів. При цьому важливим є те, щоб незвичність продукції (послуги), її новизна або унікальність мали цінність для споживача. Тобто стратегія диференціації передбачає розширення функціональних властивостей продукції (послуги), що приводить до зростання її якості. При цьому стратегію диференціації використовують не обов'язково для підвищення ціни на продукцію (послугу) завдяки зростанню її якості, оскільки покращення кінцевих фінансових результатів може досягатися за рахунок зростання обсягів реалізованої продукції (послуг) або за рахунок стабілізації споживання продукції (послуг) незалежно від коливання попиту на ринку.

При застосуванні стратегії концентрації уваги на інтересах конкретних споживачів продукція (послуга) створюється спеціально для конкретних споживачів. При цьому господарюючий суб'єкт має можливість використовувати одночасно цінову стратегію та диференціацію продукції (послуг).

Проведений аналіз стратегій створення конкурентних переваг свідчить, що сформована конкурентна перевага дозволяє підприємству досягти успіху, якщо його продукція (послуга) задовольняє специфічним потребам клієнтури, розрахована на цільову групу споживачів, а її виготовлення ґрунтується на специфічних здатностях та ресурсах підприємства, які є оригінальними порівняно з конкурентами і які неможливо імітувати.

При аналізі конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень слід враховувати, що вантажовласників цікавить ціна перевезення, яка є їхніми транспортними витратами. В більшості випадків, особливо по масовим вантажам, низьковартісним вантажам (будівельні вантажі – щебінь, пісок; сировинні вантажі – залізрудна сировина, вапняк для флюсування; окремі енергетичні – вугілля, мазут; продукція чорної металургії, прокат чорних металів, чавун) конкурувати з залізницями в теперішній час важко, оскільки рівень тарифів на перевезення таких вантажів залізничним транспортом є найнижчим.

Встановлення низького рівня залізничних тарифів на перевезення низьковартісних вантажів відбувається внаслідок державного регулювання через розподіл вантажів на тарифні класи, тобто диференціацію тарифів за платоспроможністю вантажів. Враховуючи, що обсяги перевезень високовартісних вантажів, за рахунок яких передбачалося компенсувати недоотримання доходів від перевезення низьковартісних вантажів (які перевозяться за малорентабельними, а то й збитковими тарифами), становлять, за да-

ними Головного комерційного управління Укрзалізниці, 15-20 %, тоді як обсяги перевезень низьковартісних вантажів (тобто вантажів 1-го тарифного класу та позакласних) дорівнюють 70 %, то свідоме заниження тарифів на перевезення вантажів першого тарифного класу та позакласних створюють конкурентну перевагу залізницям на ринку вантажних перевезень. Але ця перевага є сумнівною, оскільки для залізниць перевезення таких вантажів є комерційно не вигідним. Крім того, слід зазначити, що недоотримання доходів призводить до неможливості в повному обсязі профінансувати не тільки капітальні вкладення, а й витрати на поточну діяльність, що в решті решт негативно позначається на конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

До конкурентних переваг нижчого порядку на залізницях відноситься й зменшення собівартості перевезень, яке відбувається за рахунок зменшення кількості працюючих внаслідок природного скорочення (вихід на пенсію та обмеження прийому на роботу нових працівників), підвищення продуктивності праці, уповільнення темпів зростання заробітної плати, зменшення витрат на паливно-матеріальні ресурси та основні засоби завдяки тендерним закупівлям.

Сьогодні залізниці країни мають такі переваги порівняно з підприємствами інших видів транспорту, як:

- масовість. Там, де є великі партії вантажів, вантажовласник звертається до залізниць з приводу їх перевезення, оскільки на сьогодні саме залізниці здатні освоювати масові перевезення;
- всепогодність та всесезонність перевезень, що є важливим в природно-кліматичних умовах України;
- можливість доставки вантажу у будь-яку точку країни внаслідок розгалуженості мережі залізниць.

Зазначене є конкурентними перевагами залізниць вищого порядку, оскільки жодний з інших видів транспорту не може це забезпечити при перевезенні вантажів.

До конкурентних переваг вищого порядку на залізничному транспорті відноситься перехід на електронний документообіг, у результаті чого відбувається скорочення часу, який витрачає клієнтура на оформлення замовлень щодо вантажних перевезень. На залізницях країни застосування електронного документообігу почалося з впровадження системи місячного планування перевезень «Місплан». Вантажовласники – постійні клієнти залізниць (які становлять 80 % від загальної кількості клієнтів) мають у себе АРМ «Місплан», за допомогою якого в електронному вигляді передають заявку на перевезення вантажів на наступний місяць. Клієнти, які на своїх робочих місцях не мають АРМ «Місплан», звертаються в управління залізниці (або в дирекцію залізничних перевезень) і через встановлені там АРМ «Місплан» роблять заявку в електронному вигляді. Це значно прискорює оформлення заявок на планування вантажних перевезень, скорочує час клієнтам (замість 1-3 днів зараз витрачається до 4 годин). Заявки на планування вантажних перевезень оформлюються в режимі on-line, надсилаються в управління залізниці, де вони перевіряються і в разі відсутності конвенційних заборон (пов'язаних з заборонаю вивантаження вагонів у зв'язку з їх скупченням) або форс-мажорних обставин здійснюється підтвердження клієнту про те, що його заявка на наступний місяць приймається. В разі наявності заборон заявка може бути прийнята протягом планового місяця після закінчення дії обмеження.

Впровадження електронної накладної (електронної вантажної накладної) також відноситься до конкурентних переваг вищого порядку. Відбувається прискорення оформлення перевізних документів на основі застосування ІТ-технологій. Клієнт заповнює в електронному вигляді перевізний документ, по каналам електронного зв'язку передає на станцію в товарну контору, де відповідний робітник здійснює його перевірку, а також забезпечує розрахунок тарифу за перевезення.

Конкурентною перевагою вищого порядку також є модернізація залізничної інфраструктури, яка відбувається шляхом електрифікації певних вантажонапружених напрямків та побудовою двоколіїних вставок з метою збільшення пропускної спроможності залізниць.

Модернізація тягового рухомого складу також відноситься до конкурентних переваг вищого порядку. На сьогодні на залізницях країни експлуатуються тепловози радянського зразка (М-62, 2Т-10), які в процесі модернізації будуть обладнані сучасними дизелями американської компанії «Caterpillar», яка є лідером у галузі дизелебудування і забезпечує підвищення ефективності роботи дизелів у порівнянні з використовуваними в теперішній час на 30 %. Модернізація тепловозів за рахунок заміни дизелів на зазначені надасть можливість підвищити їх продуктивність з одночасним зменшенням енергозатрат та значно подовжити терміни експлуатації тепловозів.

Конкурентною перевагою вищого порядку також слід вважати гармонізацію взаємодії між вагонним колесом та рейкою за рахунок застосування передових технологій побудови коліс та рейок, які дозволяють мінімізувати їх знос у результаті взаємодії. Крім цього, підвищення статичного навантаження на вантажний вагон до 75 тонн та відповідно навантаження на вісь замість 22,5 тонн до 25 тонн, зменшення ваги тари вагону за рахунок застосування нових видів металопродукату (більш міцних та легких) також створюють конкурентні переваги вищого порядку. При цьому вантажні вагони нового покоління дорожче тих, що зараз використовуються, на 10-15 %, але їх терміни експлуатації збільшуються з 22 років до 30 років, що надає можливість отримувати додатковий економічний ефект.

До конкурентних переваг вищого порядку також належить організаційний розвиток залізничного транспорту з метою створення сучасної ринково орієнтованої організаційної структури. Варто зазначити, що застаріла організаційна структура залізничного транспорту (яка сформована в умовах адміністративно-командної системи) була суттєвою перешкодою на шляху отримання кредиту від ЄБРР, наданого для модернізації залізничної інфраструктури. Така ж ситуація складалася й з отриманням кредиту на придбання вантажних вагонів. За часів кризи іноземні інвестиції для Укрзалізниці були практично «заморожені», а основною причиною як раз і було відсутність реформування залізниць. Подальший організаційний розвиток залізниць у результаті проведення реформування та створення публічного акціонерного товариства забезпечить формування конкурентних переваг вищого порядку, оскільки підвищить привабливість сегменту вантажних перевезень, сприятиме руйнуванню бар'єрів для входу комерційних підприємств на ринок вантажних залізничних перевезень, що в сукупності приведе до активізації конкуренції на зазначеному ринку.

Конкурентними перевагами залізниць на ринку вантажних перевезень з низькою мірою стійкості слід вважати те, що донедавна більше ніж дві третини перевезень здійснювалося у вагонах інвентарного парку залізниць. У результаті реформування залізниць ця перевага буде зруйнована, оскільки забезпечується паритетний доступ до інфраструктури всім комерційним операторам перевезень, які будуть нарощувати обсяги перевезень у власних вагонах, збільшуючи свою «присутність» на ринку вантажних залізничних перевезень.

Низький рівень собівартості вантажних перевезень, зростання якого штучно стримується недофінансуванням навіть поточної діяльності, не говорячи вже про забезпечення відтворювального процесу, не дозволяє вчасно та на необхідному рівні індексувати вантажні залізничні тарифи, що, з одного боку, є конкурентною перевагою залізниць, а з другого – ця конкурентна перевага має не тільки низьку міру стійкості, а й несе в собі загрози для економічної безпеки залізниць. Незабезпечення відтворювального процесу приводить до того, що залізниці втрачають частину доходів на пропускних та провізних спроможностях через недофінансування капітальних вкладень в інфраструктуру та в рухомий склад, а в кінцевому підсумку це призведе до незадоволення заявок клієнтів на вантажні перевезення. Варто зазначити, що на сьогодні залізниці вже не задовольняють 10-15 % заявок по вантажних перевезеннях через дефіцит вантажних вагонів. Клієнти, яким відмовлено у пере-

везенні вантажів залізничним транспортом, частково переходять на автотранспорт, частково – зменшують обсяги виробництва продукції при наявності на неї попиту, що негативно позначається на економічній ситуації в країні (зменшується кількість робочих місць, зменшуються надходження до пенсійного фонду, до бюджетів всіх рівнів тощо).

Конкурентні переваги з середньою мірою стійкості залізниці створюють на перевезенні транзитних вантажів, де ціноутворення є більш вільним, ніж при перевезенні вантажів у межах України. На сьогодні тарифи на перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом є фактично дерегульованими. Нижньою межею рівня тарифів на перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом є собівартість перевезення. Верхня межа тарифу визначається, виходячи з конкурентності напрямку перевезення вантажу, кон'юнктури транспортного ринку та ринку продукції, що перевозиться, транспортних витрат вантажовласників на альтернативних напрямках перевезення вантажу. Це надає можливість розробляти оптимальні логістичні схеми перевезень транзитних вантажів і збільшувати завдяки цьому обсяги транзитних вантажних перевезень залізницями країни.

До конкурентних переваг з середньою мірою стійкості також належать переваги, що створюються в результаті застосування ІТ-технологій (електронний документообіг, електронна накладна тощо).

До конкурентних переваг з високою мірою стійкості відносяться переваги, пов'язані з модернізацією залізничної інфраструктури, рухомого складу залізниць, з організаційним розвитком залізниць, оскільки такі переваги не можуть бути скопійовані конкурентами, а для їх відтворення потрібні великі капітальні вкладення, тривалий період часу тощо.

Можливості створення конкурентних переваг залізниць полягають у тому, що, по-перше, конкурентні переваги має вантажне залізничне перевезення, а по-друге – на ринку створюються умови, за яких залізниці в певному сегменті займають монопольне положення. Щодо конкурентних переваг самого залізничного перевезення, то воно має цінові конкурентні переваги та переваги, пов'язані з диференціацією. Диференціація полягає у наданні необхідних клієнтурі додаткових послуг: по контейнерним перевезенням та по перевезенню вантажів з високим ступенем переробки забезпечення доставки вантажів «від дверей до дверей» завдяки використанню власного автопарку, при перевезенні будь-яких вантажів надання інформації щодо місцезнаходження вантажу в конкретний час (інформація про рух вантажу). Також конкурентною перевагою, пов'язаною з диференціацією, є доставка вантажів у визначений час, перевезення вантажів у спеціалізованому рухомому складі залежно від властивостей вантажів.

Щодо створення конкурентних переваг на ринку для своєї продукції, то в умовах, коли попит на вантажні перевезення значно перевищував пропозицію, залізниці завантажували вантажі спочатку у вагони інвентарного парку, а потім – у власні вагони, створюючи таким чином перевагу для вагонів інвентарного парку. При цьому інвентарний парк вагонів має об'єктивні переваги по відношенню до власних вагонів, оскільки диспетчеризація інвентарних вагонів є більш раціональною, ніж диспетчеризація власних вагонів. Це приводить до зменшення собівартості вантажних перевезень у вагонах інвентарного парку. Крім того, тарифи на перевезення вантажів у вагонах інвентарного парку є нижчими, ніж тарифи на такі саме перевезення у власних вагонах з об'єктивних причин.

На сьогодні залізниці використовують усі відомі стратегії створення конкурентних переваг: лідерство за ціною, диференціація продукції, концентрація уваги на конкретній групі споживачів. Щодо лідерства в ціні, то при встановленні тарифів на вантажні залізничні перевезення враховуються тарифи на автотранспорті, крім того, ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України є предметом державного регулювання, що також обумовлює більш низький рівень тарифів, чим це вимагає економічна ситуація. Диференціація тарифів за тарифними класами вантажів також забезпечує залізницям цінове лідерство.

Диференціація вантажних залізничних перевезень забезпечується як наявністю спеціалізованого рухомого складу, так і додатковими послугами, які є цікавими для клієнтури.

Щодо концентрації уваги на інтересах конкретних вантажовласників, то на залізничному транспорті створювалися конкурентні переваги за рахунок:

- надання знижок з тарифів на перевезення продукції гірничо-металургійного та хімічного комплексів. Варто зазначити, що надання таких знижок для залізниць було примусовим, але воно створило певні конкурентні переваги;

- створення вигідних умов (за тарифами, за першочерговістю надання рухомого складу) для перевезення продукції металургійних комбінатів донецького регіону, яка перевозилася автотранспортом до порту Маріуполь на відстань порядку 120 км. Тобто при перевезенні високотарифних вантажів на короткі відстані, коли автотранспорт мав цінові переваги відносно залізниць, залізницями застосовувалася стратегія створення конкурентних переваг «концентрація уваги на інтересах конкретних вантажовласників».

Висновки і пропозиції. Зважаючи на викладене, в теперішній час залізничний транспорт реалізує певні стратегії створення конкурентних переваг на ринку вантажних перевезень, при цьому формуються конкурентні переваги як нижчого, так і вищого порядку, а також конкурентні переваги з низькою, середньою та високою мірою стійкості, що надає можливість в умовах величезного фізичного зносу матеріально-технічної бази, жорсткого державного регулювання ціноутворення, не виконання окремих положень нормативно-правових актів стосовно компенсування залізницям збитків від нерентабельних перевезень внаслідок встановлення збиткових тарифів, невчасної індексації вантажних тарифів, не відпрацьованості механізму компенсації збитків від пасажирських перевезень і компенсування їх через це за рахунок прибутків від вантажних перевезень утримувати певний рівень конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень.

Враховуючи, що механізми ринкової економіки нездатні відтворювати конкуренцію внаслідок дії об'єктивних законів конкуренції, концентрації виробництва, монополізації виробництва тощо, необхідним є втручання держави у формування конкурентного середовища на потенційно конкурентних ринках, яке спонукає суб'єктів господарювання до постійного створення конкурентних переваг, що приводить до активізації і подальшого розвитку конкуренції та забезпечує демонополізацію національної економіки.

Список використаних джерел

1. Костусев А. А. Конкурентная политика в Украине: [монография] / А. А. Костусев. – К.: КНЕУ, 2004. – 310 с.
2. Костусев О. О. Пріоритети конкурентної політики / О. О. Костусев // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2003. – № 1. – С. 22-26.
3. Костусев О. О. Розвиток конкурентних відносин в Україні та завдання конкурентної політики на сучасному етапі / О. О. Костусев // Економіст. – 2004. – № 1. – С. 38-41.
4. Костусев О. О. Стан конкурентного середовища в економіці України / О. О. Костусев, М. В. Пугачова // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2004. – № 1. – С. 10-18.
5. Царенко О. В. Генезис та еволюція теорії конкурентних переваг / О. В. Царенко // Економіка та держава. – 2007. – № 12. – С. 16-18.
6. Губанова А. А. Повышение конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли на основе развития инновационной деятельности (на примере ОАО «ФПК»): автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (маркетинг)» / А. А. Губанова. – М., 2012. – 24 с.
7. Якименко Н. В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 104-109.
8. Устенко М. О. Основні конкурентні переваги залізничного транспорту / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 100-103.