



Дніпровський державний
аграрно-економічний
університет

- [Назад](#)
- [Головна](#)

Ефективна економіка № 10, 2014

УДК 338

*Н. А. Лебедева,
к. т. н., доцент кафедри менеджмента,
Международный гуманитарный университет, г. Одесса*

ПРОБЛЕМЫ ПРОВЕДЕНИЯ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

*N. A. Lebedeva,
PhD in Engineering, Associate Professor
Department of Management International Humanities University, Odessa*

PROBLEMS FACED BY MARKETING RESEARCH OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION SERVICES IN UKRAINE AND APPROPRIATE SOLUTIONS THEREFOR

В статье предложена методологическая последовательность проведения маркетинговых исследований в сфере международных транспортных услуг для обоснования экономической эффективности работы мультимодальной транспортной сети Украины при формировании концепции инвестиционного проекта ее развития.

The article offers a methodological sequence for marketing research of international transportation services to justify the economical efficiency of the Ukrainian multimodal transportation system in the context of defining the concept for investment project of its development.

Ключевые слова: *маркетинговые исследования, мультимодальная транспортная сеть (МТС), концепция, инвестиционный проект,*

допустимое множество альтернатив (ДМА), исходное множество альтернатив (ИМА).

Key words: *marketing research, multimodal transportation system (MTS), concept, investment project, permissible set of alternatives (PSA), original set of alternatives (OSA).*

Введение.

Как известно, решение проблем комплексного, перспективного развития мультимодальной (мультимодальной) транспортной сети Украины и ее регионов является сложной, многовариантной задачей существенно затрудняющей поиск конкретных эффективных решений на основных ее элементах. Как следствие, возникает необходимость декомпозиции структуры сети на основные ее элементы, выполняющие функции транзитных международных перевозок – мультимодальные транспортные коридоры (МТК), которые состоят из мультимодальных транспортных звеньев (МТЗ) и мультимодальных транспортных узлов (МТУ). В свою очередь, совокупность МТК представляет собой мультимодальную транспортную сеть страны (МТС), эффективное, перспективное развитие которой должно позволить Украине занять одно из лидирующих положений в организации транспортного моста «АТР – Европа» и «Север – Юг».

Для ускоренного развития МТС страны и ее регионов необходимо проводить комплексные маркетинговые исследования, позволяющие выявить основные элементы системы, от которых в первую очередь зависит ее эффективная работа, оценить их техническое состояние и наметить план мероприятий по ликвидации отказов и «узких мест» в работе элементов и системы в целом, что приведет к повышению привлекательности МТС Украины для транзита контейнеров и существенно снизит цену транспортных услуг.

Предварительный анализ работы МТС Украины показал, что наиболее важными ее элементами являются транспортные узлы, основу которых составляют морские торговые порты (например, Одесский, Ильичевский, Южный), которые можно (как это предлагают некоторые исследователи) объединить в мультимодальный транспортный узел «Большая Одесса», с включением в него сортировочных и припортовых станций, автомобильных и железнодорожных подходов к ним.

Постановка проблемы.

Маркетинговые исследования структуры и мощности взаимодействующих в МТС Украины элементов задача сложная, многовариантная для решения которой необходимо разработать методологию позволяющую на глобальном, стратегическом уровне готовить информационную основу для формирования концепции инвестиционного проекта развития транспортных узлов и звеньев МТС. Учитывая изложенное, в настоящей статье поставлена задача разработать методику проведения маркетинговых исследований структуры и мощности МТС для подготовки информационной основы формирования концепции инвестиционного проекта.

Анализ последних публикаций.

Организация и проведение комплексных маркетинговых исследований представляет собой сложную многовариантную задачу, решение которой возможно на основе специально разработанной для этих целей методологии базирующейся на рекомендациях, приведенных в [1, 2, 3, 4].

Проблемам проведения маркетинговых исследований на транспорте посвящено множество работ отечественных и зарубежных ученых, большинство которых направлено на совершенствование эксплуатационной работы отдельных видов транспорта с целью получения максимальной прибыли при реализации транспортных услуг. Анализ публикаций показал, что применительно к вопросам изменения структуры и мощности МТС за счет развития средств транспорта с учетом их взаимодействия в МТУ, исследований проводится недостаточно.

Выделение не выделенных ранее частей общей проблемы.

Вместе с тем в экономической литературе до сих пор не опубликована полная схема проведения маркетинговых исследований, учитывающая наиболее широко и подробно передовой маркетинговый инструментарий, подобное упущение, по мнению экспертов, может быть объяснено: значительной зависимостью алгоритма проведения маркетингового исследования от его целей и задач; сознательным упрощением схемы маркетинговых исследований исходя из практической целесообразности;

постоянным пополнением приемов и методов проведения исследований новыми передовыми разработками.

Цель статьи.

Насущные потребности транспортных предприятий Украины, в особенности их рыночная деятельность, показывают необходимость разработки более обоснованной схемы планирования маркетинговых исследований. Таким образом, цель настоящей работы — обоснование и представление основных этапов методологии планирования маркетинговых исследований для поиска эффективных путей создания экономической привлекательности МТС Украины и ее элементов за счет реализации мощности существующей транспортной сети, особенно ее транзитных возможностей и мероприятий по ее усилению.

Основная часть.

Выгодное географическое и геополитическое положение, которое занимает Украина, теоретически предопределяет ее место в реализации больших объемов транзитных перевозок между странами АТР и Европы. Реализация транзитных возможностей Украины возможна на основе тесного взаимодействия с транспортными системами сопредельных государств. При этом наиболее развитым является сотрудничество в области транспорта Европейского экономического сообщества (ЕЭС). Транспорт вносит жизненно важный вклад в общий рынок ЕЭС. Без эффективной дорожной сети два из общепринятых принципов сотрудничества европейских государств — свободное движение товаров и беспрепятственная перевозка людей — не могли бы быть осуществлены. При подготовке к единому рынку ЕЭС приняло серию законов, либерализующих основные виды транспорта — автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и речной. К настоящему времени законодательство ЕЭС создало надежные условия для открытого рынка транспортных услуг, но для выхода на этот рынок, Украина должна привести транспортные коммуникации, технологию работы МТС и техническое состояние к европейскому уровню.

Для решения этой проблемы в Украине в разное время принимались различные концепции, программы и стратегии развития транспортного комплекса:

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года.
2. Программа развития национальной сети международных транспортных коридоров на 2006 – 2010 годы.
3. Транспортная стратегия Украины до 2020 года.

Министерство инфраструктуры Украины определило главные цели, принципы и приоритеты развития транспортной системы Украины на период до 2020 года, но, к сожалению, в силу ряда обстоятельств, не все позиции этих программ выполнены. Особое место в развитии мощности транспортной сети и достижения ее экономической привлекательности для перевозчиков транзита представляют мультимодальные транспортные узлы, основными элементами которых являются морские торговые порты (МТП). Учитывая это в Украине разработана «Стратегия развития морских портов Украины до 2038». Документ определяет основные направления развития отрасли на ближайшие двадцать пять лет.

Как отмечают эксперты, стратегия впервые вводит развитие отрасли согласно мировым стандартам планирования — на краткосрочную (до пяти лет), среднесрочную (до десяти лет) и долгосрочную (до двадцати пяти лет) перспективу.

Таким образом, стратегия нацеливает на планирование и разработку инвестиционных проектов по основным стратегическим транспортным проблемам, для реализации которых, по мнению автора, необходимо дальнейшее углубленное исследование комплексных вопросов, связанных с взаимодействием в узлах различных видов транспорта и созданием резервов пропускной способности, учитывающих неопределенность информации и риски.

При этом, следует учесть многовариантность, многоэкстремальность и многокритериальность решаемых транспортных задач на многовидовой (мультимодальной) сети путей сообщения и помнить, что большая размерность приводит к необходимости использовать принцип декомпозиции с последующим агрегированием эффективных решений на элементах системы в единое целое по всей мультимодальной транспортной сети страны и/или региона. В тоже время следует стремиться так сформулировать цель исследования на каждом этапе решения задачи, чтобы исполнителям было понятно за счет чего может быть получено наилучшее решение. В свою очередь, на привлекательность работы МТС и/или ее основных элементов влияет развитие объекта исследования страны или региона, например Одесская область, опирающееся на реализацию комплексных мер, обеспечивающих благоприятные условия для ускоренного развития его экономики и социальной сферы, а это становится возможным на основе:

- создания нормативной правовой базы, определяющей особые условия ценовой, тарифной, таможенной, налоговой (в том числе путем увеличения региональной части отдельных налогов) и финансово-бюджетной политики, которая обеспечивает экономический рост, конкурентоспособность товаров и услуг в соответствии с экономической специализацией;
- снижения барьеров для экономической и социальной интеграции территории (например, Одесской области) с остальными регионами Украины;
- обеспечения сохранности грузов;
- увеличения скорости доставки и переработки грузов за счет внедрения новых технологий и повышения производительности труда.

Анализ информации, полученной на основе мониторинга технического состояния оборудования в портах исследуемого региона показал, что оно имеет износ до 60-80%. Смена этого оборудования требует больших инвестиций, которые необходимо рассматривать в рамках инвестиционных проектов развития мультимодальной транспортной сети и/или ее элементов.

При создании комплексных инвестиционных проектов развития МТС или ее элементов необходимо учитывать общемировые тенденции в разработке и внедрении современных технологий, которые, в первую очередь, должны затронуть вопросы освоения сегментов рынка транспортных услуг связанных с контейнеризацией перевозок.

Изменение мирового контейнерного грузооборота отражает общую динамику объемов мировой торговли. При этом доля украинских портов, как основных элементов МТС и МТУ, в мировом морском контейнерном грузообороте, пока крайне незначительна. Сопоставление производительности работы различных элементов морского торгового порта, демонстрирует существенный проигрыш украинских морских торговых портов в организации и технологии их работы. Определенный интерес представляет сопоставление объема транспортных сборов в портах Украины, КНР и Южной Кореи для контейнеровозов малой грузоместимостью от 750 до 1250 TEU.

Таблица 1.
Транспортные сборы в морских торговых портах

Морские торговые порты	Пуссан 1250 TEU	Гонконг 754 TEU	ИМТП 1250 TEU	ИМТП 754 TEU
Сборы в тыс. дол. США	9.2	6.4	21.4	12.9

Как видно из табл. 1, транспортный сбор в морских торговых портах Украины более чем в два раза превышает аналогичные затраты в портах КНР и Кореи. Таким образом, для обеспечения привлекательности МТС и МТУ Украины представляется целесообразным уделять особое внимание повышению качества оказываемых услуг в морских портах и наращиванию портовых мощностей, в том числе специализированных, ориентируясь на современные мировые достижения и разработки, а также добиваться снижения тарифов и сборов.

Как показали предварительные исследования автора, в Украине сложился дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку транзитных и импортных грузов (контейнеры и накатные грузы). Портовое хозяйство нуждается в модернизации и развитии для обеспечения растущих потребностей внешнеторгового оборота Украины и обеспечения международного транзита с использованием современного подвижного состава и контейнеровозов.

Комплексное этапное развитие МТС в ближайшей и отдаленной перспективе до 25-38 лет необходимо реализовывать с учетом создания сбалансированной мощности основных взаимодействующих в узлах элементов, обеспечивающих прием и перевалку грузов основной номенклатуры: сортировочных и припортовых железнодорожных станций, терминалов, автодорожных коммуникаций и других транспортных сооружений и устройств. Реализация инвестиционных проектов, входящих в область эффективных альтернатив должна создавать условия для развития перспективной экономической специализации субъектов на территории Украины, с учетом того, что проходящая в настоящее время эволюция международных экономических отношений, сопряженная с ней глобализация, интеграция и кооперация в сфере развития мирового хозяйства дают огромную базу транспортных услуг, необходимых для освоения. С другой стороны, возникает конкурентная борьба за освоение сегментов этой базы транспортных услуг международного обмена.

Следует отметить, что число транснациональных компаний (ТНК) и их филиалов по всему миру постоянно растет и достигло более 70 тысяч ТНК и около миллиона их филиалов, в которых занято около 60 миллионов человек.

Как отмечено в работе [6] мировой экспорт транспортных услуг с 2001 года превысил 340 млрд. долларов и постоянно растет.

Бурный рост экспорта транспортных услуг и увеличение в разы грузооборота и пассажирооборота требует создания новой техники, развития транспортной инфраструктуры, внедрения современных транспортно-логистических технологий [6]. Как отмечено в [6], логика проста – возрастающая конкуренция между товаропроизводителями заставила их искать новые возможности для снижения транспортной составляющей в конечной цене товара. За два истекших десятилетия в ведущих западных странах удалось снизить транспортную составляющую в конечной цене товара до 10-12%. На Украине этот показатель в 2-3 раза выше на различных видах транспорта.

Исходя из изложенного следует, что в Украине необходимо проводить полномасштабные маркетинговые исследования, которые позволят обеспечить экономическую привлекательность транспортных коммуникаций Украины в эффективной реализации ее возможностей на рынке транзитных транспортных услуг.

Как известно, маркетинговое исследование — любая исследовательская деятельность, обеспечивающая потребности маркетинга, то есть система сбора, обработки, сводки, анализа, синтеза и прогнозирования данных, необходимых для конкретной маркетинговой деятельности. Таким образом, маркетинговое исследование выступает как начало и логическое завершение любого цикла маркетинговой деятельности предприятия. Цель проведения подобного исследования — уменьшение неопределенности, сопутствующей принятию маркетинговых решений [5].

В литературе сложилось представление, что любое маркетинговое исследование предполагает наличие двух взаимосвязанных частей: исследование конкретного рынка и собственных возможностей фирмы для выхода и закрепления позиций на рынке транспортных услуг. Из этого следует, что исследование рынка транспортных услуг — часть комплексного маркетингового исследования.

Обязательные элементы маркетингового исследования следующие [2]:

- исследования, для того, чтобы быть эффективными, должны носить системный характер;
- при осуществлении маркетинговых исследований должен соблюдаться научный подход, базирующийся на объективности и точности;
- маркетинговые исследования могут быть применены к любой стороне маркетинга, требующей информации для принятия решений;
- исследование - многоступенчатый процесс, включающий сбор данных, регистрацию и анализ данных;
- данные могут поступать от самой фирмы, нейтральной организации или специалистов-исследователей.

В маркетинговых исследованиях существуют три тенденции, которые заслуживают постоянного внимания и обсуждения: все большая доступность коммерческих баз данных; рост использования новых технологий; ухудшение образа опросов среди опрашиваемых. Эти тенденции предопределили разделение маркетинговых исследований на два направления: кабинетное и полевое.

Проведению полномасштабных маркетинговых исследований должно предшествовать формирование мультимодальной транспортной сети (МТС) на территории страны. При этом в настоящей работе предложено, как отмечено во введении, под МТС по аналогии с [5] понимать совокупность мультимодальных транспортных коридоров (МТК) обеспечивающих транзитные международные транспортно-экономические связи.

По территории Украины проходит четыре Критских международных транспортных коридора (№ 3, № 5, № 7 (водный) и № 9), а также коридоры Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) и Балтийское море - Черное море (Гдыня/Гданск - Одесса/Ильичевск), Евроазиатские коридоры и в том числе транзитный коридор Европа-Азия с выходом на Транссиб. При этом, несмотря на создание и реализацию Программы функционирования национальной сети международных транспортных коридоров, действующей с 1998 года, транзитный потенциал Украины используется не полностью. Это связано, по мнению автора, с отсутствием методологии проведения маркетинговых исследований направленных на создание экономической привлекательности МТС и ее элементов.

Для решения этой проблемы необходимо ставить и решать следующие задачи:

1. Осуществлять мониторинг возможных объемов транзитных перевозок, прогнозировать их изменения по основной номенклатуре грузов с учетом риска и неопределенности.

2. В режиме реального времени проводить мониторинг технического состояния всех элементов и системы МТС в целом.

3. На основе мониторинга выявлять «узкие места» в работе МТК, МТУ, МТЗ и МТС в целом.

4. Разрабатывать комплексные программы ликвидации «узких мест» в работе МТС и ее элементов.

5. Создавать в незамерзающих портах Черного моря многофункциональные терминалы, способные принимать крупнотоннажные контейнеровозы с глубиной осадки 14 и более метров и длиной до 300 м.

6. Запланировать развитие железнодорожных подходов к портам Южный и Ильичевск, способных пропустить такое количество поездов, которое сможет обеспечить освоение перспективного объема контейнеров.

7. Разработать и внедрить в транспортно - логистических центрах МТС Украины автоматизированные системы мониторинга технического состояния элементов МТС и технико-экономической оценки принимаемых решений и результатов работы МТС и/или ее элементов.

Рассмотрим более подробно некоторые составляющие маркетинговых исследований из приведенных выше концептуальных составляющих предлагаемой к реализации методологии, затрагивающих развитие средств транспорта мультимодальной транспортной сети с обеспечением ее привлекательности для покупателей транспортных услуг.

Мониторингования существующих и перспективных сегментов и объемов возможной грузовой массы позволяет маркетологам сконцентрировать усилия на прогнозировании формирования мультимодальных коридоров всех уровней иерархии [5] – международных, межрегиональных, региональных.

Реализация следующей позиции методологии связана с проведением мониторинга существующего технического состояния элементов намеченных МТК в рамках наиболее благоприятных сегментов рынка транспортных услуг.

Проводимый маркетологами качественный анализ технического состояния элементов системы в режиме реального времени позволяет реализовать поиск наиболее эффективных мероприятий, влияющих на изменение структуры и мощности исследуемой системы и, как следствие, влиять на формирование области эффективных альтернатив ее развития.

В основе всех действий экспертов – маркетологов, формирующих область эффективных альтернатив этапного развития структуры и мощности мультимодальных транспортных коридоров лежит вопрос создания инвестиционных проектов обеспечивающих экономическую привлекательность мультимодальной транспортной сети Украины для экспортно – импортных перевозчиков.

Главная цель экспертов – маркетологов, влиять на реализацию этих задач за счет улучшения технического состояния элементов системы, что в свою очередь, должно повысить скорость доставки грузов и пассажиров, улучшить эксплуатационные показатели, влияющие на величину эксплуатационных расходов и, как следствие снизить себестоимость перевозок.

В тоже время, при изменении структуры и мощности мультимодальной транспортной сети и ее элементов необходимо обеспечить: безопасность, бесперебойность и плавность движения подвижного состава всех видов транспорта.

Учитывая большую размерность при формировании области эффективных альтернатив изменения структуры и мощности мультимодальной транспортной сети при реализации предложенной методологии по аналогии с работой [5] предлагается использование декомпозиции в следующей иерархической последовательности:

- мультимодальная транспортная сеть делится на множество входящих в нее мультимодальных транспортных коридоров (например – Критские коридоры № 3, 5, 7, 9);

- мультимодальные транспортные коридоры рассматриваются как совокупность мультимодальных транспортных узлов и мультимодальных транспортных звеньев (например мультимодальный транспортный узел - Ильичевский морской торговый порт);

- мультимодальное транспортное звено в пределах любого из видов транспорта участвующего в работе мультимодального транспортного коридора, может рассматриваться по участкам административного или отраслевого подчинения (например, участки железнодорожных мультимодальных транспортных звеньев можно рассматривать в пределах дорог, Одесская железная дорога, что позволяет привлечь к оптимизации развития структуры и мощности арсенал результатов исследований ученых железнодорожников);

- мультимодальные транспортные узлы рассматриваются, как транспортные коммуникации позволяющие обеспечить агрегирование взаимодействующих мультимодальных транспортных звеньев с учетом сбалансированности их мощности. При этом в мультимодальных

транспортных узлах следует выделять главные элементы обеспечивающие реализацию мощности системы в целом. Это может быть порт, если взаимодействует морской и любой из сухопутных видов транспорта или сортировочная станция, если взаимодействует железная дорога и автомобильный транспорт.

В исследованиях, проведенных в работе [5], наглядно показано множество возможных вариантов развития структуры и мощности в рамках одного вида транспорта. Совместное рассмотрение этапного перспективного развития мультимодальной транспортной сети или ее элементов с учетом различных видов транспорта в узлах и создания сбалансированных с узлами мощности звеньев на порядок увеличивает размерность задачи, что требует, в свою очередь, применение методов и методик позволяющих организовать в начале процедуру моделирования исходного множество проектных технических состояний системы по элементам и мультимодальной транспортной сети в целом, а затем включить в методологию приемы сокращения размерности исходного множества технических состояний систем до допускаемой. Рассмотрим эту процедуру на примере формирования множества возможных технических состояний Ильичевского морского торгового порта базирующуюся на программе 4М [7].

Данная программа предлагала проведение пяти независимых друг от друга мероприятий позволяющих этапно наращивать мощность порта как мультимодального транспортного узла до переработки трех миллионов контейнеров. Из пяти независимых друг от друга мероприятий с учетом существующего состояния по принципу каждая с существующим каждой с каждым и со всеми остальными можно сформировать 32 технических состояния, что в свою очередь, дает 2(32-2) возможных альтернатив этапного развития системы.

Ранжирование полученных технических состояний системы по объему потребных инвестиций и приращению мощности, с последующим просеиванием и исключением заведомо неэффективных технических состояний позволяют сформировать оптимальное по Парето допустимое множество технических состояний. В рассматриваемом примере, работа [7], удалось получить 16 оптимальных по Парето технических состояний из которых были сформированы области эффективных альтернатив перспективного этапного развития мультимодального транспортного узла для различных сценариев роста объемов перевозки контейнеров.

Реализация альтернатив показанная в работе [7] позволила бы создать необходимые резервы мощности мультимодального транспортного узла Ильичевский морской торговый порт для реализации перспективных объемов контейнерных перевозок.

При проведении маркетинговых исследований необходимо обратить внимание на сбалансированное развитие мощности мультимодальных транспортных узлов, основными элементами которых являются морские торговые порты и железнодорожные подходы к ним. Например, дополнительный поток контейнеров в 1 миллион ТЭУ, требует увеличения пропускной способности железнодорожного звена на подходе к узлу на 45-55 пар поездов в сутки при длине состава от 50 до 60 платформ соответственно, увеличение до 2 миллионов ТЭУ (40 футовых контейнеров) и доставки их к порту железнодорожным транспортом потребует дополнительно пропускать 90 – 100 пар поездов в сутки, при этом, даже если распределить объемы между автодорожными подходами и железной дорогой, то потребуются существенное увеличение мощности этих подходов.

Выводы.

Для качественного проведения маркетинговых исследований необходимо разрабатывать и внедрять в транспортно – логистических центрах Украины автоматизированные системы мониторингирования технического состояния элементов МТС и технологию их работы в режиме реального времени, с проведением анализа и синтеза результатов, что позволит более эффективно и своевременно решать перспективные проблемы этапного развития транспортной системы страны. Решение поставленных задач маркетинговых исследований позволит существенно повысить эффективность работы и экономическую привлекательность мультимодальной транспортной сети Украины для перевозок международного транзита.

Источники.

1. А.В. Зозулев, С.А. Солнцев. Маркетинговые исследования: теория, методология, статистика. Москва. – 2008. – 643 с.
2. АакерД., Кумар В., Дэй Дж. Маркетинговые исследования: пер с англ. – СПб.: Питер, 2004. – 848 с.
3. Котлер Ф. 300 ключевых вопросов маркетинга: отвечает Филип Котлер/пер. с англ. – М.: 2007.- 224 с.

4. Н. Капон, В. Колчанов, Дж. Макхалберт. Управление маркетингом. – Москва. – 2010. – 832 с.
5. Гончарук С.М., Анисимов В.А., Лебедева Н.А., Нестерова Н.С. – Монография: «Методологические основы проектирования этапного развития облика и мощности мультимодальной транспортной сети». – 2012. Изд-во: Хабаровск. - 227 с.
6. Щербанин Ю.А, Международный обмен и транспорт/ Ю.А. Щербанин. – СПб: Лики России, 2003. – 69 с.
7. Лебедева Н.А. Формирование области эффективных альтернатив изменения облика и мощности мультимодальных транспортных узлов на основе системного подхода: дис.. к.т.н. / Н. А. Лебедева. – Хабаровск, 2009.-179 с.

References.

1. Zozulev, A.V. and Solncev, S.A. (2008) Marketingovy issledovaniya: teoriya, metodologiya, statistika [Marketing research: theory, methodology, statistics], Moscow, Russia.
2. Aaker, D. Kumar, V. Dzej, Dzh. (2004), Marketingovy issledovaniya [Marketing Research], Piter, St.Petersburg, Russia.
3. Kotler, F. (2007), 300 ključevyh voprosov marketinga: otvechaet Filip Kotler [300 key marketing issues: responsible Philip Kotler], Moscow, Russia.
4. Kapon, N. Kolchanov, V. and Makhalbert, Dzh. (2010), Upravlenie marketingom [Management of marketing], Moscow, Russia.
5. Goncharuk, S.M. Anisimov, V.A. Lebedeva, N.A. and Nesterova, N.S. (2012), Metodologicheskie osnovy proektirovaniya etapnogo razvitija oblika i moshhnosti mul'timodal'noj transportnoj seti [Methodological principles of design development stages appearance and capacity of a multimodal transport network], Habarovsk. Russia.
6. Shherbanin, Ju.A. (2003), Mezhdunarodnyj obmen i transport [International exchange and transport], Liki Rossii, St.Petersburg, Russia.
7. Lebedeva, N.A. (2009), "Creating the effective alternatives to changing the face and moschnsti multimodal transport hubs on the basis of a systematic campaign", Abstract of Ph.D. dissertation, Habarovsk, Russia.

Стаття надійшла до редакції 08.10.2014 р.