

Міністерство освіти і науки України

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

БРАЙКОВСЬКА АННА МИКОЛАЇВНА

УДК 338.47:656.078.8

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ОПЕРАТОРСЬКИХ
КОМПАНІЙ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2014 р.

Дисертацією є рукопис

Роботу виконано в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник – доктор економічних наук, доцент
Підлісний Павло Іванович
Державний економіко-технологічний
університет транспорту,
завідувач кафедри економічної теорії.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор,
Котлубай Олексій Михайлович
Інститут проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень,
заступник директора.

кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Захист відбудеться 30 травня 2014 р. о 14.00 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради К08.820.03 в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м.Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м.Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2.

Автореферат розісланий «___» квітня 2014 р.

Учений секретар
Спеціалізованої вченої ради

Полішко Т.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Підприємства транспорту України, як країни з транзитним потенціалом, мають орієнтуватися у своїй діяльності на міжнародні стандарти та прагнути до забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг. Зростання обсягу вантажних перевезень залізничним транспортом може відбуватися на базі розширення транспортних мереж у міжнародному масштабі, з пріоритетом упровадження оптимальних схем у змішаному сполученні.

Змішані міжнародні перевезення сьогодні виконуються, в основному, без участі вітчизняних операторських компаній та вітчизняного торговельного морського флоту. Частка морського флоту в забезпеченні перевезень вантажів зовнішньої торгівлі країни за останні 19 років скоротилася із 60 % до 5 %. На сьогодні більш ніж 90 % експортних товарів продаються на умовах FOB, що призводить до значних валютних втрат фрахту (понад 2 млрд. дол. США). Подорожчання морського перевезення через зростання цін на паливо загрожує країнам-експортерам зменшенням експортного виторгу або втратою ринку залежно від еластичності попиту. Проблему фрахтової залежності від інших країн частково можна вирішити за рахунок забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних операторських компаній, які здійснюватимуть перевезення міжнародних вантажів на мультимодальних умовах, матимуть на своєму балансі наземні види транспорту та зафрахтовуватимуть іноземний морський флот.

Дослідженням розвитку міжнародного ринку транспортних послуг та питанням розвитку змішаних вантажних перевезень займалися такі вітчизняні вчені як: О. О. Бакаєв, Н. І. Богомолова, Ю. В. Дьомін, Д. В. Зеркалов, Г. М. Кірпа, Б. М. Лапідус, О. М. Котлубай, М. В. Макаренко, С. В. Милославська, М. Я. Постан, К. І. Плужніков, П. І. Підлісний, Н. О. Троїцька, В. І. Чекаловець, О. Б. Чубуков, М. В. Шилімов, Ю. М. Цветов та ін. Теоретико-методичним основам конкурентоспроможності транспорту приділили увагу низка вітчизняних вчених: І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, В. В. Вінніков, М. В. Гненний, О. М. Гненний, В. М. Гурнак, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, О. Г. Кірдіна, В. І. Копитко, Н. М. Колесникова, М. І. Котлубай, Ю. Ф. Кулаєв, О. М. Пшінько, Є. М. Сич, В. В. Чорний, Н. В. Якименко та ін., а також науковці близького зарубіжжя: С. М. Абалонін, О. П. Абрамов, Г. Л. Азоєв, В. Г. Галабурда, В. Н. Ємбулаєв, А. П. Латкін, Н. П. Терьошіна тощо.

Дослідження вище зазначених учених фокусуються на розв'язанні окремих економіко-організаційних питань проблематики переходу до нових економічних умов функціонування транспорту, а також визначення пріоритетних напрямів підвищення його конкурентоспроможності на світовому ринку транспортних послуг. Значну увагу науковці зосередили на напрямках підвищення та оцінки конкурентоспроможності окремих видів транспорту.

Проте питання щодо формування операторськими компаніями конкурентних переваг в умовах зростаючої конкуренції на ринку транспортних послуг за рахунок логістично-маркетингової діяльності та організації перевезень на мультимодальних умовах є відкритим. Це обумовило актуальність обраної теми, визначило мету й основні напрями дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційної роботи відповідає меті та завданням «Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 року», «Транспортній стратегії України на період до 2020 року», «Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки», twinning-проекту ЄС «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т».

Дослідження було проведене в рамках виконання плану науково-дослідних робіт, що виконувались у Державному економіко-технологічному університеті транспорту: «Розробка рекомендацій по створенню операторської мультимодальної компанії перевізника «Укрзалізниця» (державний реєстраційний номер – 0109U006604) – автором опрацьована роль операторської мультимодальної компанії як ринкового суб'єкта експлуатаційної діяльності в процесі реформування залізничного транспорту; «Маркетингові дослідження як інструмент забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг» (державний реєстраційний номер – 0111U005978) – автором узагальнені заходи з підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень; «Економіко-організаційні важелі забезпечення конкуренто-спроможності вантажних перевезень на ринку залізничних транспортних послуг» (державний реєстраційний номер – 0111U005980) – автором розроблений механізм забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії на ринку вантажних перевезень.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретичних положень та методичних підходів щодо організаційно-економічного забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку транспортних послуг.

Реалізація поставленої мети обумовила вирішення таких задач:

- дослідити теоретичне та практичне надбання у сфері формування ринку транспортних послуг та виявити особливості організації вантажних перевезень у змішаному сполученні;
- проаналізувати стан та тенденції розвитку ринку залізнично-морських перевезень як конкурентного середовища операторських компаній;
- розвинути механізм бенчмаркінгу у сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні;
- розробити підхід до формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень;
- удосконалити підходи логістично-маркетингової діяльності в оптимізації змішаних вантажних перевезень;
- удосконалити підходи до визначення оптимальної наскрізної ставки;
- обґрунтувати напрями оцінювання економічної ефективності процесу забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку змішаних вантажних перевезень.

Предмет дослідження – сукупність принципів, методів, форм і способів формування конкурентних переваг операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень.

Методи дослідження. Теоретичною та методичною основою дисертаційної роботи є сукупність фундаментальних положень економічної теорії, стратегічного менеджменту, маркетингу, методів фінансово-економічного аналізу та економіко-математичного моделювання. Зокрема в дисертації використані такі загальнонаукові й прикладні методи дослідження процесів і явищ: *дедукції та індукції* – для формулювання цілей і завдань; *узагальнення* – для аналізу наукових здобутків у сфері забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту, *системно-інтегрального підходу* – для визначення механізму забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії у сфері змішаних вантажних перевезень; *порівняльного аналізу та експертних оцінок* – при обранні показників і проведенні оцінки стану ринку змішаних перевезень; методи *економіко-математичного моделювання* – для визначення оптимальних маршрутів і наскрізної тарифної ставки при здійсненні змішаних перевезень.

Наукова новизна. На підставі проведених досліджень обґрунтовані теоретико-методичні положення і практичні рекомендації щодо організаційно-економічного забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку транспортних послуг. Найбільш суттєвими науковими результатами, отриманими особисто дисертантом у процесі досліджень, які визначають новизну та виносяться на захист, є:

вперше:

- обґрунтовано концептуальні основи формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських вантажних перевезень за рахунок організації перевезень на мультимодальних умовах, упровадження бенчмаркінгу та вдосконалення логістично-маркетингової діяльності відповідно до ланцюга цінності, що забезпечує формування сталих конкурентних переваг, у тому числі бренду підприємства;

удосконалено:

- класифікацію змішаних перевезень, що на відміну від існуючих здійснюється за рахунок їх виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками. Уточнення сутності мультимодальних та інтермодальних перевезень надає можливість обирати найбільш ефективні способи доставки вантажів з урахуванням їх особливостей і формувати завдяки цьому конкурентні переваги транспортних підприємств на ринку вантажних перевезень;

- методичні підходи до вибору оптимальної схеми перевезень, які враховують організаційно-економічні особливості використання транспортної інфраструктури та завантажувальних транспортних засобів, а також, на відміну від існуючих, – право власності на завантажувальні транспортні засоби, забезпечуючи подальшу мінімізацію витрат як підґрунтя підвищення конкурентоспроможності підприємства;

- методичні основи визначення наскрізної тарифної ставки на мультимодальні вантажні перевезення у міжнародному залізнично-морському сполученні, які, на відміну від існуючих, враховують баланс між ціною товару на споживчому ринку і сукупною вартістю його виробництва та перевезення, а також економічні ефекти, що одержить перевізник при використанні різних схем перевезень;

дістало подальшого розвитку:

– методичні підходи до застосування бенчмаркінгу як базової складової забезпечення конкурентоспроможності підприємств за рахунок виявлення очікувань стейкхолдерів операторських компаній на ринку вантажних перевезень і подальшого ситуативно-часового формування системи ключових індикаторів успіху та показників ефективності ланцюга змішаного перевезення, які використовуються для вибору еталонного суб'єкта господарювання для подальшого контролю та оптимізації процесу удосконалення діяльності операторських компаній;

– оцінювання ефективності мультимодальних перевезень вантажів у міжнародному залізнично-морському сполученні шляхом врахування рівня наскрізної тарифної ставки, зміни собівартості та швидкості перевезення, що забезпечує адекватну оцінку доцільності перевезення вантажу на принципах мультимодальності за рахунок акценту уваги не лише на доході операторських компаній, але й на показниках споживчої цінності – часі перевезення і тарифі.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості їх використання при обґрунтуванні впровадження мультимодальності та удосконаленні логістично-маркетингової діяльності операторських компаній, що дозволить підвищити їх конкурентоспроможність в умовах активізації конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг.

Серед вагомих практичних результатів дослідження:

– розвиток підходів до бенчмаркінгу в сфері змішаних вантажних перевезень;
 – методичні підходи до вибору оптимальної схеми перевезень та встановлення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки;
 – підхід до оцінювання економічної ефективності перевезення вантажу на мультимодальних умовах.

Запропоновані в дисертаційній роботі наукові розробки були використані для удосконалення господарської діяльності Українського державного центру транспортних послуг «Ліски», а також для обґрунтування доцільності створення контейнерно-контрейлерної мережі маршрутних потягів, що ходить за графіком незалежно від завантаження у відповідності з розкладом судноплавних ліній під час запуску контейнерного потяга «Іллічівець» (Акт впровадження № Д-10/224 від 30.09.2013 р.).

Результати дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі при викладанні дисциплін: «Маркетинг», «Маркетинг транспортних послуг», «Логістика», «Управління конкурентоспроможністю» в Державному економіко-технологічному університеті транспорту (Акт впровадження № 7 від 3.10.2013 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною роботою, в якій викладено авторські розробки щодо управління конкурентоспроможністю операторських компаній на ринку змішаних вантажних перевезень шляхом удосконалення логістично-маркетингової діяльності. Теоретичні положення, узагальнення, висновки та практичні рекомендації отримані самостійно. З опублікованих наукових праць, виконаних у співавторстві, у дисертації використані лише ті положення та ідеї, які розроблені автором особисто.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й висновки дисертації пройшли апробацію на 9 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних

конференціях: V, VI Міжнародні науково-практичні конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, березень 2011 р., 11–12 квітня 2013 р.); VI, VII, VIII Міжнародні науково-практичні конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ» (м. Київ, 2011 р.; м. Судак, 2012–2013 рр.); VII Міжнародна науково-практична конференція «Трансформаційні процеси в економіці держави та регіонів» (м. Запоріжжя, 18–19 жовтня 2012 р.); X Всеукраїнська науково-практична конференція «Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку» («Economics: Current Affairs and Development Prospects») (м. Київ, 23 березня 2012 р.); Науково-практична конференція викладачів, аспірантів і магістрів ДЕГУТ «Шляхи та напрямки структурної реформи залізничного транспорту України» (м. Київ, 23–24 лютого 2012 р.); XLII Науково-практична конференція молодих учених, аспірантів і студентів «Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки» (м. Київ, 21 листопада 2012 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 25 наукових праць, серед яких: 15 статей опубліковані у наукових фахових виданнях (з них 6 – одноосібні, серед яких 1 – в іноземному виданні, що входить до наукометричних баз); 10 публікацій – у матеріалах 9 всеукраїнських та міжнародних конференцій, з них 7 – одноосібні. Загальний обсяг публікацій – 15,18 друк. арк., з них особисто автору належить 11,09 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Структура дисертації обумовлена метою та задачами дослідження. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 221 найменування (26 стор.), 16 додатків (34 стор.). Загальний обсяг дисертації складає 253 сторінки, в тому числі основний текст роботи займає 193 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 17 рисунками (з них 7 на окремих сторінках) і 22 таблицями (з них 9 на окремих сторінках).

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету і завдання дослідження, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, розкрито наукову новизну і практичне значення дисертації, наведено інформацію про публікації, апробацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі «Теорія та практика забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту» розглянуті умови формування ринку транспортних послуг та його особливості, що обумовлюють специфіку управління підприємствами транспорту, запропонована класифікація змішаних перевезень; здійснений аналіз наукових здобутків щодо забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту й досвіду організації змішаних вантажних перевезень.

Критичний аналіз підходів до визначення «змішаних перевезень» дозволив виявити значні розбіжності в трактуванні понять: «змішані перевезення», «мультимодальні», «інтермодальні» та «комбіновані», зокрема й у нормативно-правових документах. Проблеми двоякого сприйняття цих понять пов'язані з

неточними перекладами та транслітераціями, а також упровадженням індивідуальних систем термінів різними міжнародними установами й організаціями (зокрема ЄС і ООН (UNCTAD) та конференцією міністрів транспорту ECMT). На підставі порівняння підходів міжнародних організацій до визначення змішаних перевезень обґрунтовано, що особливою характеристикою мультимодальних перевезень є одночасне виконання чотирьох умов: перевезення як мінімум двома видами транспорту (змішане перевезення); єдиний організатор перевезення; єдиний транспортний документ і наскрізна тарифна ставка. Для інтермодального змішаного перевезення особливою характеристикою є застосування безперевантажувальних технологій.

На відміну від інших підходів було запропоновано систематизувати класифікацію змішаних перевезень (рис. 1) шляхом виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками.

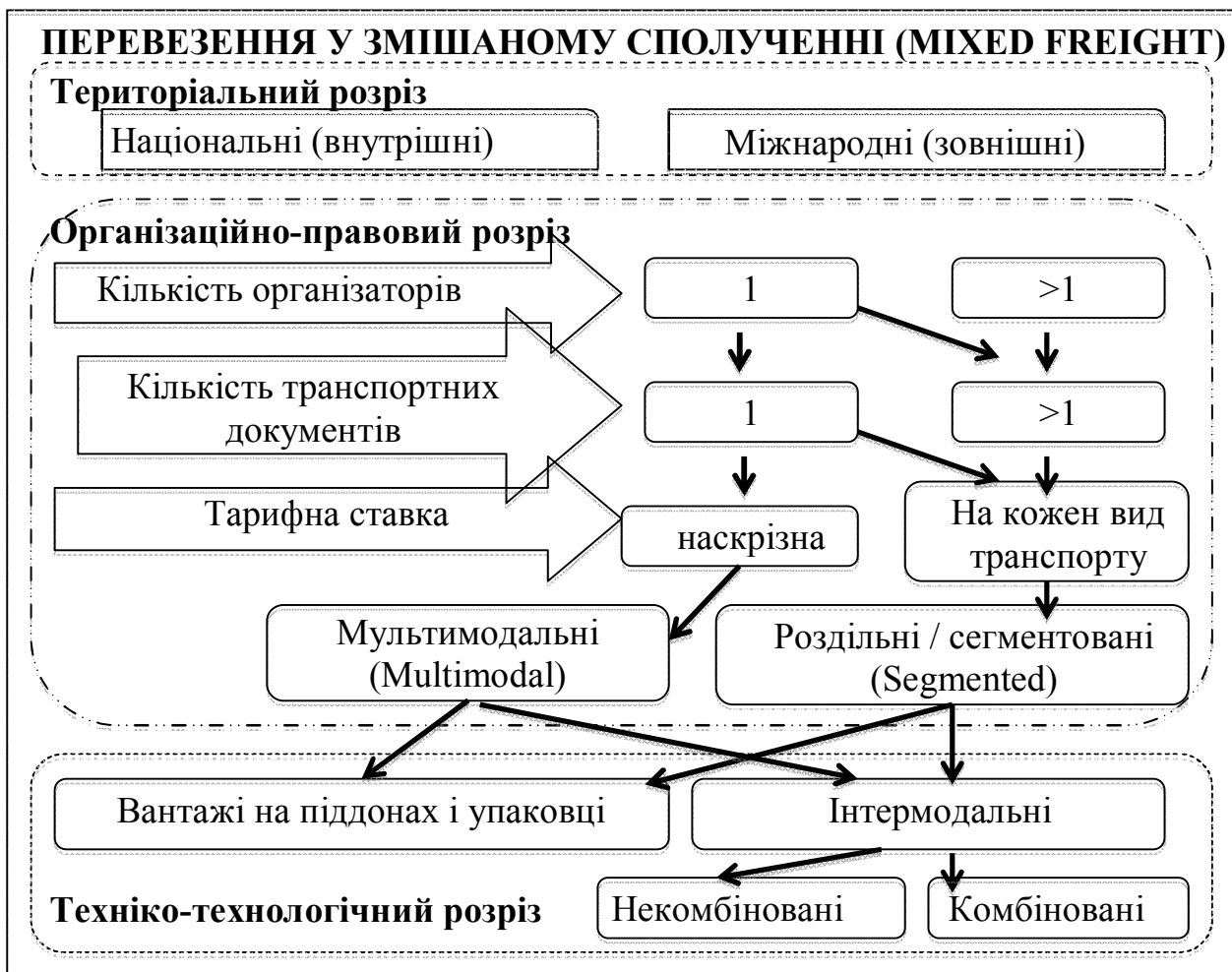


Рис. 1. Класифікація змішаних перевезень

Враховуючи еволюцію наукових поглядів щодо забезпечення конкурентоспроможності підприємства транспорту та тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг, обґрунтовано, що передумовою формування конкурентних переваг операторської компанії є реалізація концепції транспортної логістики, забезпечення конкурентоспроможності транспортної

послуги шляхом побудови ланцюжка цінності з урахуванням ринкових індикаторів успіху на основі компетенцій та ресурсів компанії. Формування конкурентної переваги, зважаючи на основні положення концепції «ланцюжка цінності», має передбачати збалансоване вирішення таких завдань як: оптимізація базових функцій підприємства; ефективна міжфункціональна координація; узгодження із зовнішніми чинниками (факторами) конкурентоспроможності.

Згідно з прогнозами експертів, загальний обсяг вантажних залізничних перевезень в Європейському Союзі (ЄС) до 2020 року зросте на 100 % порівняно з 2005 роком. На сьогодні змішані вантажні перевезення складають 60 % від світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75 % виконуються через експедиторів або операторів перевезень. Критичний аналіз міжнародного досвіду організації змішаних вантажних перевезень (Німеччина, Швеція, Велика Британія, Росія) свідчить, що відкритий доступ до залізничної інфраструктури дозволяє новим операторам залучати нові обсяги вантажів завдяки кращому поєднанню рівнів тарифів і обслуговування (ціни і якості). Історія розвитку транспортних систем в окремих державах обґрунтовує доцільність розгляду сценарію щодо вертикально-інтегрованої моделі реструктуризації залізничного транспорту з орієнтацією на мультимодальний розвиток, який потенційно може забезпечити високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку вантажних перевезень. Передумовами до формування конкурентних переваг операторських компаній є надання транспортних послуг відповідно до вимог ринку, спеціалізація та надання логістичних послуг, реалізація конкурентної стратегії кооперації та створення інтегрованої транспортної системи.

Еволюція цінностей споживача на міжнародному ринку вантажних перевезень спонукає до розвитку соціально-відповідального управління, а саме врахування на шляху реалізації матеріальних цілей підприємств як потреб споживача, так й еколого-соціальних аспектів з врахуванням впливу діяльності підприємства на навколишнє середовище. Орієнтація операторських компаній на успіх у довгостроковій перспективі обумовлює актуальність спеціалізації на логістичних послугах та організації перевезень вантажів у змішаному сполученні на засадах «сталості мобільності».

У другому розділі «Моніторинг ринку залізнично-морських перевезень як конкурентного середовища операторських компаній» здійснено аналіз стану та тенденцій розвитку ринку залізнично-морських перевезень, виявлені особливості державної транспортної політики у сфері змішаних вантажних перевезень; обґрунтовано актуальність організації вантажних перевезень на мультимодальних умовах, а також виявлено особливості бенчмаркінгу в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку змішаних перевезень.

В умовах світової економічної кризи скоротилися обсяги міжнародної торгівлі України та, як наслідок, зовнішньо-торговельних перевезень вантажів, особливо у змішаному сполученні. За даними Держстатслужби, державні та приватні порти України в 2012 р. опрацювали 161,1 млн тонн вантажу – на 0,7 % менше ніж у 2011 р. Змішані перевезення через державні морські порти у 2009 р. зменшилися на 17,8 %, що на 10,3 % нижче порівняно із загальними обсягами перевезень через морські порти за участю приватних терміналів і причалів. Тобто в умовах кризи за

рахунок гнучкості у тарифоутворенні приватні перевантажувальні комплекси залучили більше експортно-імпортних і транзитних вантажів порівняно з державними портами (рис. 2). Структуру вантажних змішаних перевезень у 2012 р. складала на 60% - експорт; 31% - транзит; 9% - імпорт.

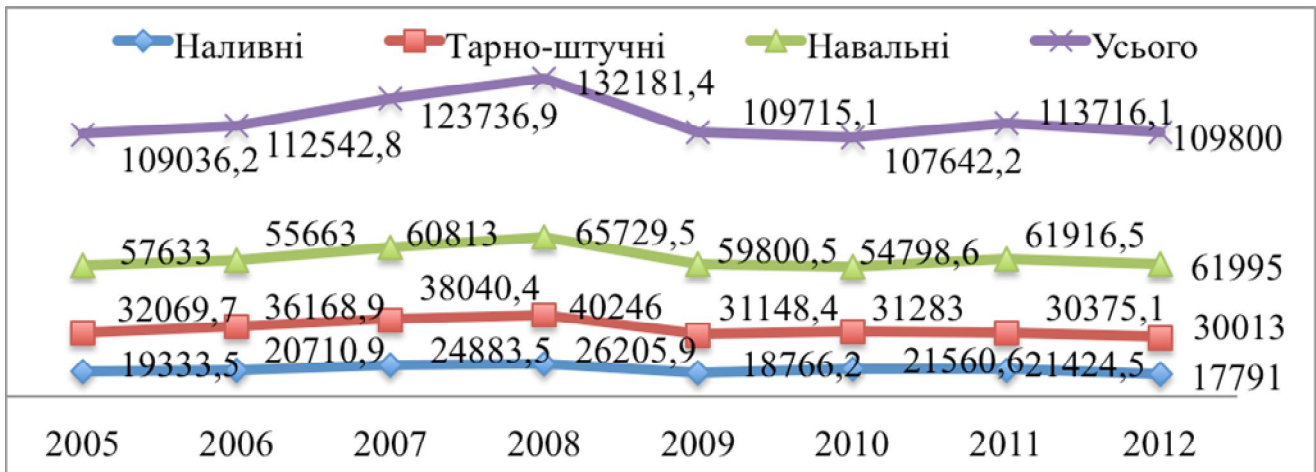


Рис. 2. Динаміка перевалки вантажів у морських державних торговельних портах України, тис.тон

Розвиток змішаних перевезень в Україні стримується відсутністю: законодавчого підґрунтя, врегулювання відповідальності між суб'єктами доставки на базі єдиного перевізного документа, визначення особливостей проведення митного, прикордонного та інших видів контролю. Вагомим фактором конкурентного середовища на ринку змішаних перевезень є державне регулювання, серед актуальних важелей: контроль безпеки надання транспортних послуг, впровадження стандартів якості, створення позитивного інвестиційного клімату для розвитку інфраструктури, сприяння розвитку конкуренції, зокрема шляхом переходу до вільного встановлення цін відповідно до вимог і потреб ринку та державного контролю тарифоутворення лише для інфраструктурних послуг.

Обґрунтовано впровадження бенчмаркінгу як базової складової забезпечення конкурентоспроможності підприємства, що дозволяє: економити ресурси; встановлювати швидко і об'єктивно перспективи розвитку; оцінювати досягнутий рівень порівняно з «еталоном»; вивчати передумови формування конкурентних переваг. Методичні підходи до бенчмаркінгу удосконалено за рахунок систематизації очікувань стейкхолдерів операторських компаній та подальшого ситуативно-часового формування системи ключових індикаторів успіху та показників ефективності змішаного вантажного перевезення, що дозволитимуть здійснити вибір еталонного підприємства, контролювати та корегувати процес удосконалення діяльності операторської компанії.

Обґрунтовано, що основним фактором під час прийняття рішення вантажовласником щодо перевезення є «трикутник споживчої цінності» – час, якість, тариф. Конкурентоспроможність операторської компанії на міжнародному ринку транспортних послуг можна забезпечувати за рахунок формування раціональних логістичних схем доставки вантажів на основі оптимізації

вантажопотоків, вибору виду транспорту, маршрутів прямування, уніфікації транспортних одиниць, в тому числі й контейнерних перевезень.

Здійснений аналіз контейнерних перевезень свідчить, що позитивні тенденції росту обсягу експортно-імпортних і транзитних вантажних перевезень залізницею у 2012 р. обумовлюються введенням руху контейнерно-, контрейлерних поїздів за розкладом незалежно від завантаження та встановленням «Укрзалізницею» знижок до тарифів на 20 %. Впровадження мультимодальних технологій сприятиме збалансуванню перевезень експортних та імпортних товарів у контейнерах за рахунок можливості завантаження контейнерів нетрадиційними вантажами.

У третьому розділі «Стратегія забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень» обґрунтовано концептуальні основи формування стратегії конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень; розглянуто економіко-математичну модель вибору оптимальної лінії перевезень і запропоновано систему умов для розрахунку конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки; систематизовано напрями для оцінювання ефективності діяльності в рамках збалансованої системи показників та розроблено підхід щодо оцінювання ефективності здійснення вантажного перевезення на мультимодальних умовах.

Відповідно до впорядкованої системи формування конкурентних переваг підприємства (рис. 3), враховуючи особливості конкурентного середовища й ринкові індикатори успіху, розроблено підхід до формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку змішаних вантажних перевезень (рис. 4).

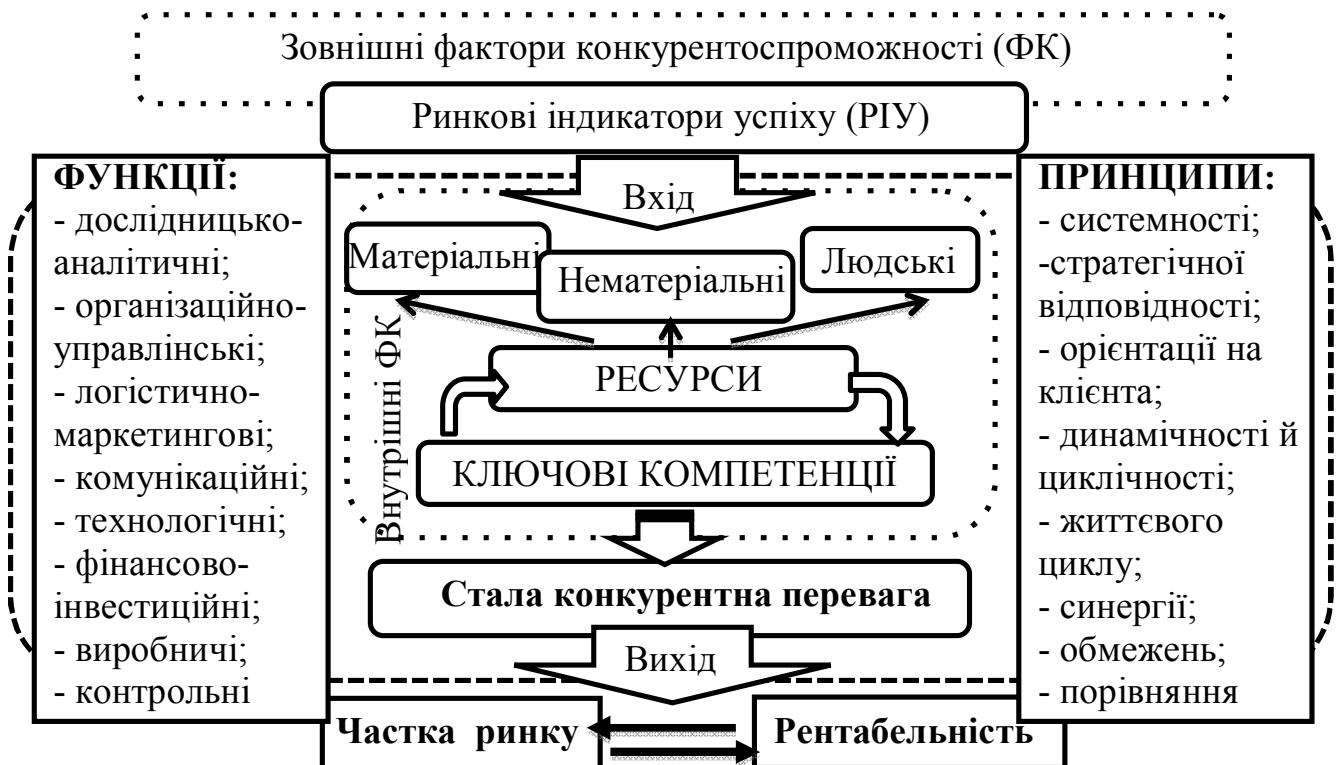


Рис. 3. Система формування конкурентних переваг підприємства

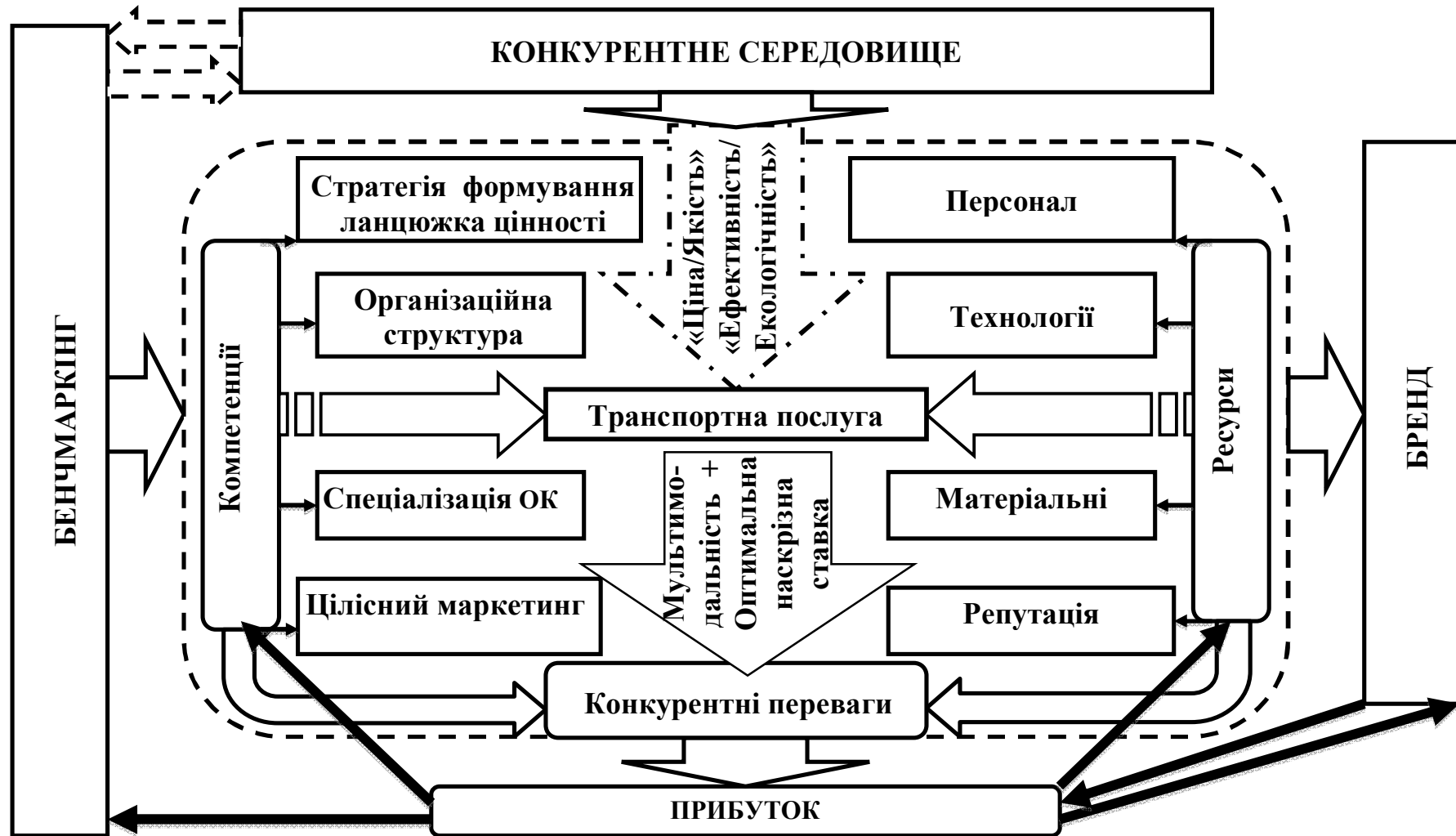


Рис. 4. Формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній (ОК)

Згідно запропонованого стратегічно-цілісного концептуального підходу, забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії – це системний процес, що передбачає зовнішньо-внутрішню перспективу, враховує певні фактори, функції та принципи та на підставі діагностики особливостей конкурентного середовища та ринкових індикаторів успіху, визначає ключові компетенції і ресурси підприємства що у взаємодії забезпечують формування сталих конкурентних переваг в довгостроковій перспективі, зокрема ділової репутації та бренду підприємства. Спеціалізація операторської компанії (зокрема виконання агентських, експедиторських, брокерських функцій тощо) визначає якість транспортної послуги, що надається, а раціональні логістичні схеми перевезень дозволяють оптимізувати вантажопотоки, вибір виду транспорту та маршрути прямування, а також розраховувати конкурентоспроможну наскрізну тарифну ставку прискореної доставки експортно-імпортних вантажів.

У термінах теорії дослідження операцій, зокрема динамічного програмування, економіко-математична модель оптимального вибору варіанта доставки вантажу в змішаному залізнично-водному сполученні сформульовано так: визначити лінії перевезень вантажу f_{ij} від $i = \overline{1, I}$ постачальника до $j = \overline{1, J}$ одержувача вантажу, яка забезпечує оптимальний розподіл різних видів транспорту, портів і суден доставки вантажу за критерієм мінімальних витрат на перевезення однієї тонни вантажу. Термін доставки вантажу на f_{ij} лінії не повинен перевищувати вказаного у запровадженому контракті бюджетного часу. З ростом вартості вантажу для додержання постійної величини оборотних коштів термін доставки вантажу повинен скорочуватись.

Нехай: $I_{iqnrj} = \{1, 0\}$ – булева змінна, що визначає послідовність $iqnrj$, які у своїй сукупності зводять до мінімуму функцію витрат на одну тонну перевезень вантажу. $I_{iqnrj} = 1$, якщо послідовність $iqnrj$ допустима, відповідає всім умовам та обмеженням; інакше $I_{iqnrj} = 0$. $[f_{ij}]$ – матриця ліній перевезень вантажу від $i = \overline{1, I}$ постачальника до $j = \overline{1, J}$ одержувача вантажу, де $f_{ij} = 1$, якщо постачальник « i » направляє вантаж до пункту « j »; $f_{ij} = 0$ – в іншому випадку. $[c_{rn}]$ – матриця відповідності типів суден $r = \overline{1, R}$ портам перевалки $n = \overline{1, N}$, де $c_{rn} = 1$, якщо судно типу « r » відповідає умовам перевалки вантажу в порту « n »; $c_{rn} = 0$ – в іншому випадку. $[c_{rj}]$ – матриця відповідності типів суден $r = \overline{1, R}$ портам одержувача вантажу $j = \overline{1, J}$, де $c_{rj} = 1$, якщо судно типу « r » відповідає технічним умовам вивантаження вантажу в порту « j »; інакше $c_{rj} = 0$. $[c_{qm}]$ – матриця належності вагонів $q = \overline{1, Q}$ оператору перевезень $m = \overline{1, M}$, де $c_{qm} = 1$, якщо вагони є інвентарними, орендованими чи власними; в іншому випадку – $c_{qm} = 0$.

Кожна обрана послідовність, яку можна вважати допустимою, має відповідати умові повного здійснення перевезення:

$$f_{ij} c_{qm} c_{rn} c_{rj} I_{iqnrj} = 1, \quad (1)$$

а також відповідності параметрів судна і перевантажувальних комплексів портів:

$$c_{rn} c_{rj} = 1 \quad (2)$$

Кількість допустимих варіантів рішень (f -ліній) не перевищує загальної кількості можливих комбінацій:

$$\sum_{i=1}^I \sum_{q=1}^Q \sum_{n=1}^N \sum_{r=1}^R \sum_{j=1}^J f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} f_{iqnrj} \leq I \times Q \times N \times R \times J, \quad (3)$$

серед яких шукатимемо оптимальний та близький до нього за значенням критерій варіанта за наступною системою умов:

$$\begin{cases} \frac{A}{B} \leq G \\ \frac{A}{B} = \frac{|R_{iqn}^z + R_{iqn}^n + R_{in}^{ch} + R_{in}^{pc} + R_{in}^t + R_{in}^{OMK}| f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} f_{iqnrj}}{\alpha_r D_r f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} f_{iqnrj}} \rightarrow \min \end{cases}, \quad (4)$$

де A – сума витрат учасників перевезення вантажу з розрахунку суднової партії; B – загальний обсяг вантажу в суднової партії; G – витрати на перевезення, які відповідають вимогам товарного (споживчого) ринку і ринку транспортних послуг; R_{iqn}^z – витрати операторської мультимодальної компанії (ОМК) на перевезення вантажу залізничним транспортом від i -го вантажовідправника до n -го порту перевалки в інвентарних, орендованих чи власних вагонах, в поточному періоді; R_{iqn}^n – витрати перевантажувального комплексу в n -му порту перевалки; R_{in}^{ch} – витрати на фрахтування морського судна в тайм-чартер; R_{in}^{pc} – портові збори в n -му та j -му портах; R_{in}^t – вартість палива; R_{in}^{OMK} – витрати ОКМ на обслуговування вантажу, вагонів, суден, експедиторську, брокерську, агентську та інші види діяльності; D_r – вантажопідйомність r -го судна; α_r – коефіцієнт використання вантажопідйомності r -го судна.

У результаті вирішення запропонованої економіко-математичної моделі методом послідовного аналізу варіантів отримаємо оптимальну, чи близьку до неї, лінію перевезення вантажу від i -го вантажовідправника до j -го вантажоодержувача. Запропонований критерій оптимальності ґрунтується на системному підході до взаємодії параметрів залізничного транспорту, портів перевалки, суден та ліній.

Наскрізна тарифна ставка складається із суми тарифних ставок наземних видів транспорту, акордних ставок та інших витрат перевалочних комплексів морських торговельних портів, ринкових тайм-чартерних ставок морських суден, вартості палива, портових зборів і власних витрат ОКМ з урахуванням витрат на експедитування, брокерські, агентські та інші операції, які використовують по всьому маршруту перевезення вантажу.

Умовою доцільності міжнародного перевезення вантажу є:

$$C_{pc} - C_{вкр} = \Delta C > C_{тр} + C_{мит}, \quad (5)$$

де C_{pc} – ринкова вартість одиниці товару на товарному ринку споживача; $C_{вкр}$ – вартість виробництва одиниці товару; $C_{тр}$ – витрати на транспортування одиниці товару; $C_{мит}$ – митні витрати.

Конкурентоспроможну ринкову наскрізну тарифну ставку визначаємо за системою умов, що наведено у формулі (6):

$$\begin{cases} d_M = (1 + \gamma_{кр}) \frac{A}{B} \leq C_{pc} - C_{вкр} - C_{ол} \\ C_{pc} - C_{вкр} - C_{ол} \rightarrow \min \\ E_{тр} \geq E' \\ \frac{A}{B} \rightarrow \min \end{cases}, \quad (6)$$

де d_M – наскрізна тарифна ставка залежно від обраного терміну «Інкотермс-2010»;

$\Pi_{\text{од}}$ – витрати отримувача на одиницю вантажу; E_{MT} – економічний ефект при перевезенні вантажу на мультимодальних умовах; E' – економічний ефект при перевезенні вантажу за іншою, найбільш вигідною для вантажовласника, унімодальною схемою; $r_{\text{кр}}$ – критичне значення рентабельності, що забезпечує самоокупність, достатню для простого відтворення та розраховується за формулою:

$$r_{\text{кр}} = \frac{|\sum_{i=1}^n a_i (K_i - a_i) (1+R)^t + \Pi_t|}{\sum A_t}, \quad (7)$$

де a_i – норма амортизації для i -го виду транспортних засобів ОМК; n – кількість видів транспортних засобів ОМК; K_i – початкова вартість i -го виду транспорту, тис. грн.; R – дисконтна ставка (за відсотковою ставкою); a_i – нарахована амортизація на i -й вид транспортних засобів ОМК в період t , тис. грн.; t – період часу знаходження транспортних засобів в експлуатації, роки; Π_t – прибуток від перевезення вантажів в період t , тис. грн.; $\sum A_t$ – сумарні витрати на перевезення вантажу в період t , тис. грн.

Метод послідовного аналізу варіантів оптимальних ліній перевезення гарантує вибір мінімальної ринкової наскрізної ставки та близького до неї за значенням критерію допустимих обмежень. Розрахункова оптимальна наскрізна тарифна ставка дозволить операторським компаніям оптимізувати витрати при організації вантажних перевезень на мультимодальних умовах на окремі види транспортних послуг, наприклад, завдяки зменшенню загальних залізничних тарифів за рахунок власної вагонної складової чи знижкам на портові та інші послуги, що надаються протягом усього логістичного ланцюжка доставки вантажу.

Оцінка економічної ефективності в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній – багатогранне питання, що містить зокрема оцінку ефективності бенчмаркінгу, управління персоналом та логістично-маркетингової діяльності. Цілеспрямований моніторинг діяльності підприємства, що органічно поєднує рівні стратегічного і оперативного управління, забезпечується впровадженням збалансованої системи показників для операторської мультимодальної компанії в рамках мети росту капіталу бренду або ж вартості бізнесу. «Трикутник споживчої цінності» та ключові показники ефективності ланцюга змішаного перевезення обумовлюють підходи до оцінювання формалізованих (стандартизованих) показників якості транспортної послуги та їхній вплив на ефективність підприємства транспорту.

Коефіцієнт ефективності мультимодального перевезення E_{MT} розраховуємо як середнє геометричне значення коефіцієнтів ефективності перевезення j -го вантажу ($E_{i,MT}^j$), які враховують зміну собівартості перевезень і доходної частини (внаслідок зміни тарифів та обсягу вантажних перевезень) та пришвидшення строку доставки вантажу (тобто скорочення оборотних коштів вантажу). За умови, що коефіцієнт ефективності перевезення j -го вантажу $E_{i,MT}^j > 0$, організація перевезення вантажу на мультимодальних умовах доцільна:

$$E_{\text{MT}} = (\prod_{j=1}^m E_{\text{MT}}^j)^{\frac{1}{m}} = (\prod_{j=1}^m \left\{ \frac{Q_{Mj} [(d_{\text{MT}Pj} - c_{\text{MT}Pj}) (d_{\Sigma Uj} - c_{\Sigma Cj})] + \frac{I_j \times Q_{Mj} \times L_{\text{CF}}}{z_{\text{ББ}}} (\frac{1}{V_M} - \frac{1}{V_U})}{B_{\text{OP}} \times \gamma_j} \right\})^{\frac{1}{m}}, \quad (8)$$

де Q_{M_j} – обсяг приросту перевезення j -го вантажу мультимодальними транспортом, т; d_{MTP_j} , $d_{\Sigma d_j}$ – наскрізна тарифна ставка й сума тарифних ставок унімодального транспорту відповідно, грн/т; C_{MTP_j} , $C_{\Sigma C_j}$ – собівартість мультимодального та унімодального перевезення однієї тонни j -го вантажу відповідно, грн/т; B_{TP} – витрати, пов'язані з упровадженням мультимодального транспорту, грн; γ_j – питома вага перевезень j -го вантажу за вантажообігом, де $\sum \gamma_j = 1$; j – номенклатура вантажу; m – кількість типів вантажу; Π_j – середня ціна 1 т. j -го вантажу; Δt_j – скорочення часу доставки j -го вантажу за рахунок упровадження мультимодальних технологій, доба; V_M – середня швидкість перевезень на мультимодальних умовах, км/добу; V_U – середня швидкість перевезень на унімодальних умовах, км/добу; L_{CP} – середня відстань перевезень, км.

На підставі розрахунків визначено, що коефіцієнт економічної ефективності перевезення залізного прокату в міжнародному змішаному сполученні на мультимодальних умовах складає 0,43, що обґрунтовує доцільність упровадження даної транспортної послуги.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведене теоретичне узагальнення та практичне вирішення науково-прикладного завдання щодо розробки організаційно-економічних підходів до формування конкурентних переваг операторських компаній на міжнародному ринку змішаних вантажних перевезень. Основними науковими та практичними результатами роботи є такі:

1. Узагальнено теоретичні підходи до формування ринку транспортних послуг, уточнено сутність поняття «ринку транспортних послуг» та умови його функціонування, а також особливості транспортної послуги як товару, що обумовлюють специфіку управління підприємствами транспорту. Виявлено значні розбіжності в трактуванні понять: «змішані перевезення», «мультимодальні», «інтермодальні», «комбіновані» та систематизовано класифікацію змішаних перевезень шляхом виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками.

Узагальнено еволюцію основних понять і підходів до забезпечення конкурентоспроможності підприємства, а також показники, що характеризують конкурентну позицію операторської компанії на ринку вантажних перевезень та зовнішні чинники конкурентного середовища на ринку транспортних послуг. Внаслідок чого обґрунтована актуальність формування конкурентних переваг операторської компанії відповідно до концепції транспортної логістики шляхом побудови ланцюжка цінності з урахуванням ринкових індикаторів успіху на підставі компетенцій та ресурсів підприємства. У результаті дослідження міжнародного досвіду у сфері транспортної політики та організації змішаних вантажних перевезень обґрунтовано, що вертикально-інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній. Передумовами до формування конкурентних переваг операторських компаній є забезпечення

торговельної пропозиції відповідно до вимог ринку (зокрема надання логістичних послуг), реалізація конкурентної стратегії кооперації та створення інтегрованої транспортної системи на засадах «сталості мобільності».

2. Здійснено аналіз стану ринку залізнично-морських вантажних перевезень, а також потенційної економіко-організаційної та техніко-технологічної вантажної бази розвитку мультимодальних перевезень в Україні (зокрема контейнерного вантажопотоку через українські державні морські порти). Виявлено, що необхідними умовами для позитивної динаміки обсягів змішаних перевезень є: збалансована тарифна політика, спрощення процедури оформлення вантажів, упровадження знижки до акордних ставок. Державне регулювання щодо тарифоутворення має здійснюватися лише для інфраструктурних послуг. Обґрунтовано доцільність створення «Укрзалізницею» мережі, що базувалась би на поєднаннях контрейлерно-контейнерних потягів, які б працювали за графіком під управлінням операторської мультимодальної компанії.

3. Розвинуто механізм бенчмаркінгу у сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні. Відповідно до напрямів розвитку міжнародного ринку транспортних послуг, систематизовані індикатори успіху та показники якості транспортної послуги з точки зору стейкхолдерів, а також основні показники ефективності змішаного перевезення. Надано напрям оцінки оптимального набору видів транспорту і терміналів для загального ланцюжка поставок контейнерів. Обґрунтовано, що «трикутник споживчої цінності» – час, якість, тариф – є основним фактором під час прийняття рішення щодо перевезення, що характеризує оптимальність вибору маршруту, сполучення, модальності.

4. Відповідно до впорядкованої системи формування конкурентних переваг підприємства, з урахуванням особливостей конкурентного середовища, ринкових індикаторів успіху на ринку змішаних перевезень і факторів конкурентоспроможності обґрунтовано концептуальні основи формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень, що базується на принципах стратегічного менеджменту та цілісній концепції маркетингу, орієнтується на мультимодальність та формування бренду підприємства як сталості конкурентної переваги у довгостроковій перспективі.

5. Обґрунтовано підхід до поняття «логістично-маркетингова діяльність на транспорті» як процесу досягнення максимального пристосування операторів перевезень до постійних ринкових змін з мінімізацією загальних логістичних витрат і забезпечення якісної та своєчасної доставки вантажів. Запропоновано підхід до вирішення задачі щодо вибору оптимальної схеми залізнично-водних перевезень вантажів за критерієм мінімальних витрат, які відповідають вимогам товарного ринку споживача (вантажоодержувача) та ринку транспортних послуг шляхом економічно-математичного моделювання з урахуванням техніко-технологічних особливостей використання інфраструктури та завантажувальних засобів, а також право власності на завантажувальні транспортні засоби.

6. Запропоновано підхід до розрахунку конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки шляхом послідовного аналізу варіантів з урахуванням оптимального вибору схеми перевезення вантажу та прогнозів фрахтового ринку,

який враховує баланс між ціною товару на споживчому ринку та сукупною вартістю його виробництва та перевезення, а також економічні ефекти, які одержить вантажовласник при використанні різних схем перевезень.

7. Окреслено напрями щодо оцінки економічної ефективності процесу забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії, зокрема шляхом впровадження збалансованої системи показників. Обґрунтовано підхід до оцінки ефективності змішаного мультимодального перевезення вантажів, що базується на врахуванні зміни швидкості, собівартості та доходної частини внаслідок організації перевезення вантажу на мультимодальних умовах. Розраховано коефіцієнт економічної ефективності перевезення залізничного прокату у змішаному сполученні на мультимодальних умовах, що складає 0,43 та свідчить про доцільність упровадження даної транспортної послуги.

Таким чином, сукупність теоретичних положень та практичних рекомендацій щодо ролі мультимодальності, логістично-маркетингової діяльності у формуванні сталих конкурентних переваг операторських компаній забезпечує розв'язання актуального науково-прикладного завдання, що сприятиме зниженню фрахтової залежності України і транспортної складової у вартості експортних товарів шляхом упровадження оптимальних схем змішаних міжнародних перевезень вантажів і конкурентоспроможної наскрізної ставки.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях

1. Брайковська А. М. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг / П. І. Підлісний А. М. Брайковська // Економіст. – 2011. – № 10 (300). – С. 64–67. (*особистий внесок* – удосконалення моделі розрахунку наскрізної ставки із застосуванням економіко-математичного моделювання з оптимізацією маршруту доставки вантажів, аналіз динаміки тайм-чартерних ставок).

2. Брайковська А. М. Підходи до оцінки ефективності роботи підприємств залізничного транспорту / П. І. Підлісний, О. О. Мнищенко, А. М. Брайковська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2011. – Вип. 18. – С. 149–156. (*особистий внесок* – надання математичного апарату для визначення ефективності управління на всіх рівнях «дерева задач» Укрзалізниці).

3. Брайковська А. М. Ринкові підходи до формування витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 2. – С. 102–105. (*особистий внесок* – обґрунтування визначення витрат на перевезення залежно від вартості товару на споживчому ринку та розробка схеми відносин суб'єктів залізничного транспорту у ринковому середовищі).

4. Брайковська А. М. Логістично-маркетингова діяльність в оптимізації змішаних вантажних перевезень / П. І. Підлісний А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 5. – С. 81–87. (*особистий внесок* – обґрунтування поняття «логістично-маркетингова діяльність»; дослідження обсягів і маршрутів вітчизняних змішаних перевезень вантажів у міжнародному

сполученні; удосконалення економіко-математичної моделі оптимізації залізнично-водних перевезень вантажів за критерієм мінімальних витрат).

5. Брайковська А. М. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ. – 2012. – Вип. 19. – С. 7–19. (*особистий внесок* – аналіз структури та обсягів змішаних вантажних перевезень).

6. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень / А. М. Брайковська // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2012. – Вип. 20. – С. 64–77.

7. Брайковська А. М. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту / А. М. Брайковська // Економіст. – 2012. – № 9. – С. 50–54.

8. Брайковська А. М. Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні / А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 1. – С. 68–77.

9. Брайковська А. М. Підвищення ефективності змішаних вантажних перевезень за рахунок впровадження мультимодальних технологій / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 2. – С. 67–74. (*особистий внесок* – класифікація змішаних вантажних перевезень, аналіз економіко-організаційної, техніко-технологічної та вантажної бази розвитку мультимодальних перевезень в Україні, розробка підходів до визначення ефективності мультимодального перевезення порівняно з унімодальним).

10. Брайковська А. М. Державне регулювання у сфері міжнародних змішаних вантажних перевезень / А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 4. – С. 175–182.

11. Брайковська А. М. Бенчмаркінг в сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні / А. М. Брайковська // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2012. – Вип. 21–22, Ч. 2. – С. 104–117.

12. Брайковська А. М. Деякі підходи та тенденції щодо забезпечення конкурентоспроможності оператора залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / А. М. Брайковська, О. В. Никитенко // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2013. – Вип. 23–24. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 385 с. – С. 110–117. (*особистий внесок* – постановка завдання дослідження, систематичний аналіз підходів до забезпечення конкурентоспроможності підприємств).

13. Брайковська А. М. Вплив макроекономічної динаміки на роботу залізничного транспорту в умовах кризи / П. І. Підлісний, Н. О. Паткевич, А. М. Брайковська // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2013. – Вип. 23–24. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 385 с. – С. 156–167. (*особистий внесок* – аналіз залежності динаміки ВВП і вантажообігу залізничного транспорту).

14. Брайковская А. Н. Механизм обеспечения конкурентоспособности операторской компании на рынке смешанных перевозок / А. Н. Брайковская // Экономика и предпринимательство. – Москва, 2013. – № 7. – С. 405–412.

15. Брайковська А. М. Напрями підвищення конкурентоспроможності залізничних вантажних перевезень / М. Ташута, А. М. Брайковська // Збірник наукових праць Держ. економ.-технол. університету транспорту: Серія «Економіка та управління». – 2013. – Вип. 25. – С. 142–151. (*особистий внесок* – постановка завдання дослідження, узагальнення заходів щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних операторських компаній).

Публікації за матеріалами конференцій

1. Брайковська А. М. Підвищення ефективності маркетингових комунікацій підприємств залізничного транспорту. / А. М. Брайковська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 24–25 березня 2011 р. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 97–99.

2. Брайковська А. М. Ринкові підходи до формування витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом / П. І Підлісний, А. М. Брайковська // Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції: ЕКУЖТ 2011, г. Київ, 12–21 грудня 2011 г. – К.: ГЭТУТ, 2011. – С. 68–70. (*особистий внесок* – обґрунтування формування витрат перевезення шляхом збалансування ціни товару на споживчому ринку з сукупною вартістю виробництва і перевезення товару).

3. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність розвитку міжнародних мультимодальних перевезень вітчизняними операторами / А. М. Брайковська // Науково-практична конференція викладачів, аспірантів та магістрів Держ. екон.-техн. університету транспорту, 23-24 лютого 2012 р. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 28–30.

4. Braykovska Anna. Logistic and Marketing Activity in Mixed Freight Optimisation/ А. М. Брайковська // Economics: Current Affairs and Development Prospects: Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної конференції, 23 березня 2012 р. – К.: Видавництво Європейського університету, 2012. – С. 64–67.

5. Брайковська А. М. Класифікація змішаних вантажних перевезень / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська // VII Міжнародная науково-практическая конференция: ЕКУЖТ 2012, АР Крым, г. Судак, 11-13 октября 2012 г. – К.: ГЭТУТ, 2012. – С. 106–110. (*особистий внесок* – класифікація змішаних перевезень шляхом виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками).

6. Брайковська А. М. Необхідність розвитку змішаних перевезень в умовах глобалізації / А. М. Брайковська // Матеріали VII Міжнародной научно-практической конференции: ЕКУЖТ 2012, АР Крым, г. Судак, 11-13 октября 2012 г. – К.: ГЭТУТ, 2012. – С. 63–64.

7. Брайковська А. М. Необхідність забезпечення конкурентоспроможності національних операторських компаній в умовах глобалізації / А. М. Брайковська, П. І. Підлісний // Трансформаційні процеси в економіці держави та регіонів: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції, 18-19 жовтня 2012 р. – Запоріжжя: ЗНУ, 2012. – С. 367–370. (*особистий внесок* – дослідження особливостей міжнародного ринку транспортних послуг та досвіду організації змішаних перевезень).

8. Брайковська А. М. Бенчмаркінг у сфері організації змішаних перевезень вантажів / А. М. Брайковська // Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: Матеріали XVII Науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів і студентів Держ. екон.-техн. університету транспорту, 21 листопада, 2012 р. – К.: ДЕДУТ, 2012. – С. 53–54.

9. Брайковська А. М. Механізм забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії на ринку міжнародних змішаних перевезень / А. М. Брайковська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції Держ. екон.-техн. університету транспорту, 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 50–52.

10. Брайковська А. М. Принцип мультимодальності як умова конкурентоспроможності операторської компанії на міжнародному ринку транспортних послуг / А. М. Брайковська // Матеріали VIII Международной научно-практической конференции: ЕКУЖТ 2013, г. Судак, 08-12 октября 2013 г. – К.: ГЭДУТ, 2013. – С. 13–16.

АНОТАЦІЯ

Брайковська А.М. Забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2014.

В дисертаційній роботі обґрунтовано концептуальні основи формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських вантажних перевезень за рахунок організації перевезень на мультимодальних умовах, упровадження бенчмаркінгу та вдосконалення логістично-маркетингової діяльності відповідно до ланцюга цінності, що забезпечує формування сталих конкурентних переваг, у тому числі бренду підприємства.

Здійснений аналіз підходів до визначення змішаних вантажних перевезень і систематизована їхня базова класифікація. Розвинено методичні підходи до здійснення бенчмаркінгу у сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні шляхом виявлення ключових індикаторів успіху та основних показників якості змішаних перевезень і напрямів для оцінки оптимальності ланцюга змішаного перевезення. Удосконалені підходи логістично-маркетингової діяльності до вибору оптимальної лінії змішаних вантажних перевезень і визначення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки. Обґрунтовані підходи до оцінювання економічної ефективності при забезпеченні конкурентоспроможності операторських компаній та доцільності здійснення перевезення вантажу на мультимодальних умовах.

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентна перевага, транспортна послуга, вантажні перевезення, змішані перевезення, мультимодальні перевезення, операторська мультимодальна компанія, залізнично-морські перевезення.

АННОТАЦІЯ

Брайковская А. Н. Обеспечение конкурентоспособности операторских компаний на рынке железнодорожно-морских грузовых перевозок. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2014.

В диссертационной работе впервые обоснованы концептуальные основы формирования стратегии обеспечения конкурентоспособности операторских компаний на международном рынке железнодорожно-морских грузовых перевозок за счет организации перевозок на мультимодальных условиях, внедрения бенчмаркинга и совершенствования логистически-маркетинговой деятельности в соответствии с цепочкой ценности, тем самым обеспечивая формирование устойчивых конкурентных преимуществ, в частности, бренда предприятия. Выявлены различия в трактовке понятий: «смешанные перевозки», «мультимодальные», «интермодальные», «комбинированные» и предложена классификация смешанных перевозок путем разделения по организационно-правовым и технико-технологическим признакам.

Приведена характеристика опыта в сфере транспортной политики и организации смешанных грузовых перевозок в Германии, Великобритании, Швеции, России. Обосновано, что вертикально-интегрированная модель реструктуризации с ориентацией на мультимодальное развитие обеспечивает высокий уровень конкурентоспособности операторских компаний. Осуществлен анализ состояния и перспективы развития рынка железнодорожно-морских грузовых перевозок, а также потенциальной экономико-организационной и технико-технологической грузовой базы развития мультимодальных перевозок в Украине. Усовершенствованы методические подходы по применению бенчмаркинга как базиса обеспечения конкурентоспособности предприятия за счет исследования ожиданий стейкхолдеров операторских компаний и дальнейшего ситуативно-временного формирования системы ключевых индикаторов успеха и показателей эффективности смешанной перевозки груза.

Предложено решение задачи оптимизации схем железнодорожно-водных перевозок грузов согласно критерию минимальных затрат, соответствующих требованиям товарного рынка потребителя (грузополучателя) и рынка транспортных услуг путем экономико-математического моделирования с учетом технико-технологических особенностей использования инфраструктуры и загрузочных средств, а также права собственности на загрузочные транспортные средства. Расчет конкурентоспособной сквозной тарифной ставки предложено осуществлять путем последовательного анализа вариантов с учетом оптимального выбора схемы перевозки груза и прогнозов фрахтового рынка.

Определены подходы к оценке экономической эффективности процесса обеспечения конкурентоспособности операторских компаний, в частности за счет внедрения сбалансированной системы показателей. Обоснован подход к оценке эффективности смешанной перевозки грузов на мультимодальных условиях, основанный на учете изменения скорости, себестоимости и доходной части.

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентное преимущество, транспортная услуга, грузовые перевозки, смешанные перевозки, мультимодальные перевозки, операторская компания, железнодорожно-морские перевозки.

ANNOTATION

A.M. Braykovska Ensuring the operators' competitiveness on the rail-sea freight market. – On the manuscript.

Thesis for obtaining Candidate of Economic Sciences Degree by speciality 08.00.04 – economics and management of enterprises (under the types of economic activities). – Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan, 2014.

The thesis is devoted to the theoretical grounding, methodical approaches and strategy to ensuring the operator's competitiveness on the international market of freight. Approaches to the definition of multimodal transport have been analyzed and the basic classification of mixed freight has been systematized. Analysis of the status and trends of the rail market – maritime has been done and appropriateness of mixed traffic on multimodal conditions are justified. The benchmarking mechanism in the organization of mixed freight have been developed by identifying the key indicators of success and main indexes of quality of multimodal transport and directions for evaluating the optimality of the multimodal transport chain. Approaches logistics and marketing activities to the choice of the optimal line of mixed freight and identify competitive through tariff rates have been improved. Approaches to assessing the economic efficiency of the activities in order to ensure the competitiveness of the operator and base of a balanced scorecard have been proposed. The thesis contains approach to evaluating the effectiveness of a mixed freight on multimodal conditions, based on the account of change of speed, cost and revenue sides.

Keywords: competitiveness, competitive advantage, transport services, freight, intermodal transport, multimodal transport, multimodal operator company, rail-sea freight.

Підписано до друку 22.04.2014. Формат 60×84 1/16 .

Папір офсетний. Друк – на ризографі.

Умовн. друк. арк. 1,16. Обл.-вид. арк. 1,47. Зам. № 98/14. Наклад 100.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі

Державного економіко-технологічного університету транспорту.

Свідоцтво про реєстрацію Серія ДК, №3079 від 27.12.2007 р.

03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича, 19