

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТУ**

На правах рукопису

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)

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник:
Підлісний Павло Іванович
д.е.н., доц.

Дніпропетровськ – 2014

ЗМІСТ

Перелік основних позначень, символів, одиниць, скорочень та термінів.....	4
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТО- СПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ.....	14
1.1 Актуальні підходи до формування ринку транспортних послуг	14
1.2 Аналіз наукових здобутків у сфері управління конкурентоспроможністю підприємств транспорту.....	31
1.3 Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні.....	47
1.4 Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських перевезень.	59
РОЗДІЛ 2. МОНІТОРИНГ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ.....	71
2.1 Стан та тенденції розвитку залізнично-морських перевезень.....	71
2.2 Вплив держави на формування конкурентного середовища у сфері змішаних вантажних перевезень.....	83
2.3 Бенчмаркінг в організації вантажних перевезень у змішаному сполученні.....	99
2.4 Передумови розвитку мультимодальних перевезень як ключової умови забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських перевезень.....	114
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	135
3.1 Концептуальні основи та засадничі фактори забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку міжнародних змішаних вантажних перевезень.....	135

3.2 Логістично-маркетингова діяльність в оптимізації залізнично-морських вантажних перевезень.....	150
3.3 Методичні підходи до визначення наскрізних тарифних ставок.....	161
3.4 Оцінка економічної ефективності при забезпеченні конкурентоспроможності операторських компаній.....	171
ВИСНОВКИ.....	190
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	194-219
ДОДАТКИ.....	220-253

ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ

Бербоут-чартер	Угода щодо фрахтування судна без екіпажу
Інкотермс	Міжнародні комерційні умови, що регламентують момент передачі права власності на товар і всі пов'язані із цим ризики, розробляються Міжнародною торговою палатою (ІСС) та затверджуються Комісією ООН з міжнародного торговельного права
МТК	Міжнародний транспортний коридор
ОК	Операторська компанія (оператор перевезення, компанія-оператор) – підприємство, що безпосередньо відповідає за перевезення вантажу або використовує для перевезення третю сторону
ОМК	Операторська мультимодальна компанія
СОТ	Світова організація торгівлі
Тайм-чартер	Угода щодо фрахтування судна з екіпажем на певний період часу
ЕСМТ	Європейська конференція міністрів транспорту
ЕІА	Європейська Асоціація Інтермодальності
СІФ (СІФ)	Вартість, страхування і фрахт (умови контракту перевезення) – перевізник несе всі витрати до тих пір, доки товари не будуть розвантажені в іноземному порту
FEU	Сорокафутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів
FIATA	Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА)
FOB (ФОБ)	Франко-борт (умови контракту перевезення) – одержувач оплачує всі витрати з моменту завантаження в іноземному порту

TEU	Двадцятифутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів
UNCTAD (ЮНКТАД)	Конференція ООН по торгівлі та розвитку (United Nation Conference on Trade Development)

ВСТУП

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», а також «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 ДЕТУТ «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).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

1.1. Актуальні підходи до формування ринку транспортних послуг

Розвиток ринкових відносин, задекларований курс України на Євроінтеграцію [145, 149], а відповідно й необхідність формування конкурентного середовища на транспортному ринку згідно з транспортною політикою ЄС обумовлюють актуальність дослідження та теоретичного осмислення особливостей формування ринку транспортних послуг в сучасних умовах.

Дослідженнями транспортного ринку займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: О.О. Бакаєв, Ю.С. Бараш, В.Г. Галабурда, Д.В. Зеркалов, Ю.Ф. Кулаєв, Н.М. Колесникова, Б.М. Лапідус, М.В. Макаренко, Д.А. Мачерет, Орлов А.В., М.Я. Постан, Сич Є.М., Толлі Р.С., Хусаїнов Ф.І., Чорний В.В., Цветов Ю.М. та ін. В той же час попри велику кількість наукової літератури, присвяченої питанням розвитку транспортного ринку, недостатньо уваги приділяється економічним аспектам формування ринку транспортних послуг.

Базова сутність поняття транспорт відображена в самому слові «transporto» (*лат.*) – переміщую. В той же час на сьогоднішній день поняття «транспорт» відображає не просто переміщення пасажирів та вантажів, але й соціально-виробничу галузь, комплекс технічних засобів, потік транспортних одиниць тощо. Транспорт належить як до матеріального, так і до нематеріального виробництва; як до виробничої, так і до соціальної інфраструктур. Відповідно, транспорту в тому числі притаманні характеристики матеріального виробництва: засоби праці, предмети праці (об'єкти перевезення); доцільна діяльність людей – праця.

У статті 21 Закону України «Про транспорт» зазначається, що: «єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування». Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [79]. Проте зауважимо, що, всупереч існуванню декларативного визначення на законодавчому рівні, єдиної транспортної системи, відповідно до визначення Галабурди В.Г. [65; 202, с.5], в Україні досі не створено.

В своїй монографії Макаренко М.В. визначає транспортний ринок як «систему економічних, технологічних та інших зв'язків, по-перше між транспортом і його споживачами (клієнтурою), а по-друге, між видами транспорту і транспортними підприємствами. Основною формою зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другого – взаємодія та конкуренція» [114, с. 72]. В той же час ринок транспортних послуг являється складовою транспортного ринку. А саме, як зазначає Бойко О.В., транспортний ринок являє собою інтегроване поєднання ринку транспортних послуг і того сектору транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсної складової при сприяючому впливі ринково-забезпечуючої інфраструктури [17].

Продукцією транспорту є переміщення. Корисний ефект, який з'являється в результаті переміщення, його кінцевий результат – доставка товарів і людей в пункт призначення. Це і є основна «продукція», тобто послуга транспорту, що має нематеріальну форму споживання. Під послугою розуміємо «будь-який захід, який одна сторона може надати іншій, що переважно не сприймається на

дотик і не призводить до володіння будь-чим» [131, с.243]. Ф. Котлер акцентує, що виробництво послуг може бути (а може і не бути) пов'язане з товаром в його матеріальному вигляді [105]. У Законі України "Про захист прав споживачів" послуга визначається як діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб [74].

Узагальнимо визначення транспортної послуги згідно [11, с.67; 65; 114 с.67, с.72] як процес переміщення вантажів та пасажирів, а також комплекс супутніх операцій та робіт, що пов'язані з його підготовкою та здійсненням.

Суб'єктами ринку транспортних послуг являються учасники транспортного процесу – виробники, замовники, покупці продукції, транспортні підприємства, посередники, які вступають в складні економічні та комерційно-правові взаємовідносини, що визначені різноманітними нормативними актами, регульованими національним законодавством, міжнародними правовими нормами та традиціями.

Існує різниця між покупцем і споживачем транспортних послуг, покупець транспортних послуг може бути їх споживачем (наприклад, вантажовідправник сам вступає в угоду з продавцем транспортних послуг), а може і не бути (експедитор, який виступає посередником у наданні та організації транспортної послуги). У свою чергу продавець транспортних послуг може як бути, так і не бути їх безпосереднім виробником [126]. Для сучасного міжнародного ринку транспортних послуг характерне збільшення числа компаній-посередників, що відповідають за здійснення перевезення, але часто не являються безпосередньо перевізником. Виходячи з наведеного вище, ринок транспортних послуг – це система відносин між суб'єктами різних типів, форм власності та господарювання (пасажирів, вантажовласників, вантажоодержувачів, транспортні підприємства тощо) в світовому і внутрішньому економічному просторі щодо

організації та купівлі-продажу транспортних послуг в межах чинних правових норм та з урахуванням дії об'єктивних економічних законів.

Для сегментації ринку в залежності від особливостей транспортних послуг запропоновано їх класифікацію, що здійснено на основі аналізу робіт таких вчених, як: Галабурда В.Г., Дідківський М.І., Дьомін Ю.В., Зеркалов Д.В., Макаренко М.В., Никифоров В.С., Терьшина Н.П., Тридід О.М., Цветов Ю.М. та ін. [59, 64, 82, 112, 114, 126, 202] та надано в табл. 1.1, 1.2, 1.3.

Таблиця 1.1

Класифікація транспортних послуг

1. За об'єктом транспортної операції (<i>системоутворюючим компонентом</i>)	
1.1. Пасажирські	1.2. Вантажні 1.2.1 <u>за призначенням</u> : внутрішні, імпорتنі, експортні, транзитні; 1.2.2. <u>За особливістю транспортування</u> : наливні, навальні, насипні, тарно-штучні, контейнерні;
2. За суб'єктом транспортної операції	
2.1. Відповідно до споживача, якому надається послуга 2.1.1. Зовнішньогалузеві (надання нетранспортним підприємствам і організаціям) 2.1.2. Внутрішньогалузеві (надання іншим підприємствам та організаціям транспорту)	2.2. За складом учасників процесу: здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, оператором перевізень; із залученням компаній-посередників.
3. За метою діяльності	
3.1. Перевізні	3.2. Неперевізні

Джерело: *впорядковано автором*

Класифікація неперевізних транспортних послуг

1. Вантажно-розвантажувальні	1.1. Завантаження
	1.2. Розвантаження
	1.3. Маркірування
	1.4. Комплектація
	1.5. Перевалка (перевантаження)
2. Комплексно-експедиційні	2.1. <u>Послуги відправки:</u> – прийом; – маркування, – пакування вантажів; – оформлення відповідної документації;
	2.2. <u>Послуги супроводу:</u> – забезпечення цілісності вантажів у дорозі; – організація необхідних перевантажень
	2.3. <u>Послуги прибуття:</u> – контроль за прибуттям; – інформування про надходження вантажів; – організація розвантаження транспортних засобів; – оформлення документів; – звіт перед вантажовідправником
3. Складування та зберігання вантажу	
4. Надання транспортних засобів на умові оренди або прокату	
5. Додаткові послуги	5.1. Інформаційні
	5.2. Логістичні
	5.3. Страхування

Джерело: *впорядковано автором*

Класифікація перевезень

1. За видом транспорту	1.1. Водні		
	1.2. Залізничні		
	1.3. Автомобільні		
	1.4. Повітряні		
	1.5. Трубопровідні		
	1.6. Змішані		
2. За територіальною ознакою	2.1. Внутрішньодержавні (або каботажні)	2.1.1. Внутрішньооб'єктні (технологічні)	
		2.1.2. Міські	
		2.1.3. Магістральні	
	2.2. Міжнародні (або зовнішні)	2.2.1. <u>В залежності від порядку проходження кордону:</u> перевантажувальні; безперевантажувальні;	
		2.2.2. <u>Залежно від кінцевого пункту призначення:</u> сусідські; транзитні; кільцеві.	
3. За періодичністю	3.1. Регулярні (або лінійні)		
	3.2. Нерегулярні (або трампові)		
4. За сполученням	4.1. Прямі		
	4.2. Непрямі (з декількома перевізниками; за декількома договорами перевезення)		
5. За видом транспортно-технологічної системи	5.1. Контейнерні		
	5.2. Контрейлерні		
	5.3. Бімодальні		
	5.4. Ролкерні		
	5.5. Пакетні		
	5.6. Ліхтеровозні		

Джерело: впорядковано автором

Отже, відповідно до призначення перевезення поділяють на пасажирські та вантажні. Для пасажирських перевезень транспортну послугу розуміємо як діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях [150]. Для вантажних перевезень визначаємо транспортну послугу, як «роботу, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором» [80]. Експорт розуміємо як «вивезення товару або капіталу за кордон самостійно або з залученням послуг незалежних маркетингових посередників». «Імпорт – це завезення з-за кордону на комерційній основі товарів, призначених для споживання, капіталів, а також операцій (послуг) матеріального характеру, що здійснюється іноземними виробничими компаніями». «Транзит – це перевезення вантажів, вагонів, поїздів або пасажирів через проміжну станцію, дорогу, район між різними державами» [131, с.81, с.110, с.316]. А під перевезеннями іншого вантажу розуміємо внутрішньодержавні перевезення.

Для подальшого дослідження варто також акцентувати увагу й на особливості термінології змішаних вантажних перевезень. В трактуванні «змішані перевезення», «комбіновані», «інтермодальні» та «мультимодальні» існують значні розбіжності, в тому числі й в нормативно-правових документах. В основному проблеми двоякого сприйняття цих понять пов'язане з неточними перекладами та транслітераціями, а також впровадженням індивідуальних систем термінів різними міжнародними установами та організаціями. Наприклад, в офіційному перекладі Верховною радою України, [102], «Конвенції ООН про мультимодальні перевезення товарів» («Convention on Multi-modal Transport of Goods»), [220], мультимодальне перевезення перекладається як змішане перевезення. В той же час в статті 4 Закону України «Про транзит вантажів» [78] в якості синоніму «змішаного сполучення» використовується вже поняття «комбіноване сполучення».

Як зазначає російський науковець Щербанін Ю.А. в статті [201], існують щонайменш 3 підходи до визначення цих понять: визначення сформульовані

Європейською конференцією міністрів транспорту (ЕСМТ), ЄС та ООН.

В 2001 році Економічною Комісією ООН для Європи (UN/ECE) спільно з ЕСМТ та Європейською комісією було розроблено термінологію комбінованого транспорту [217], згідно якої «мультиmodalні перевезення – це перевезення вантажів з використанням як мінімум двох різних видів транспорту» (детальніше у додатку А). За логікою Термінології комбінованого транспорту [217], множина мультиmodalних перевезень включає в себе інтерmodalні перевезення, різновидом яких є комбіновані перевезення. В той же час в офіційному перекладі документа [217] на російську мову [167] поняття змішаного перевезення відсутнє. В вищезазначеному трактуванні термін «мультиmodalне перевезення» стає синонімом «змішаного перевезення», що суперечить правовому змісту цих понять, про який вже мова йшла в правилах UNCTAD у 1995 р.

Саме на термінологію UNCTAD посилаються автори [109, 171], так як вона здається досить структурованою з точки зору класифікації транспортно-технологічних систем (див. додаток А.1). В документі UNCTAD [212] «найбільш авторитетною дефініцією поняття «мультиmodalне перевезення», яку застосовують в області права та статистики називають дефініцію, що сформульовано в Конвенції ООН про мультиmodalні перевезення [103]. Головними особливостями такого перевезення являються: вантажне перевезення двома або більше видами транспорту, за одним контрактом, за одним документом та однією відповідальною стороною (оператором мультиmodalного перевезення) [212].

Детальне дослідження щодо проблеми стандартизації та уніфікації термінології змішаних перевезень провели Кирилов Ю.І та Кирилова Є.В. [92]. Доцільно погодитись з дослідниками, що мультиmodalні, інтерmodalні та комбіновані перевезення – це підвиди змішаного сполучення. В той же час в лінгвістичному дослідженні [92] виявлено деякі протиріччя з досвідом організації змішаних перевезень. Варто чітко розмежувати поняття вантажного

перевезення у змішаному сполученні (mixed freight) та змішаного трафіку або руху (mixed traffic), який означає використання залізниці як для вантажних, так й для пасажирських перевезень (цим терміном активно користуються в Північній Америці та Японії).

Кирилов Ю.І та Кирилова Є.В. [92] доречно підкреслюють, що особливою характеристикою мультимодальних перевезень є одночасне виконання чотирьох умов: перевезення як мінімум двома видами транспорту (змішане перевезення); єдиний організатор перевезення; єдиний транспортний документ та наскрізна тарифна ставка. Для інтермодального змішаного перевезення особливою характеристикою є застосування безперевантажувальних технологій, а у випадку комбінованих перевезень додається умова «початковий чи кінцевий відрізок шляху здійснюється автомобільним транспортом та є мінімальним». Проте, згідно досвіду організації міжнародних змішаних перевезень, не всі мультимодальні перевезення є інтермодальними та навпаки – не всі інтермодальні перевезення здійснюються на мультимодальних умовах, тому розглядати логічне включення цих понять як підмножин одна відносно іншої (кол Ейлера) не можна. «Мультимодальні перевезення» та «інтермодальні перевезення» – це підмножини поняття «змішаних перевезень», які можуть перетинатися, але вони не включають одна одну, адже їх основні характеристики лежать в різних розрізах – організаційно-правовому та техніко-технологічному.

Отже, систематизуючи всі вище наведені підходи, у якості базиса для досліджень приймаємо таку класифікацію змішаних перевезень, що представлена на рис. 1.1. та відповідає наступній системі визначень змішаних перевезень на основі [92, 102, 103, 212, 217], де :

- змішане перевезення – вантажне перевезення як мінімум двома видами транспорту;
- мультимодальне перевезення – вантажне перевезення двома або більше

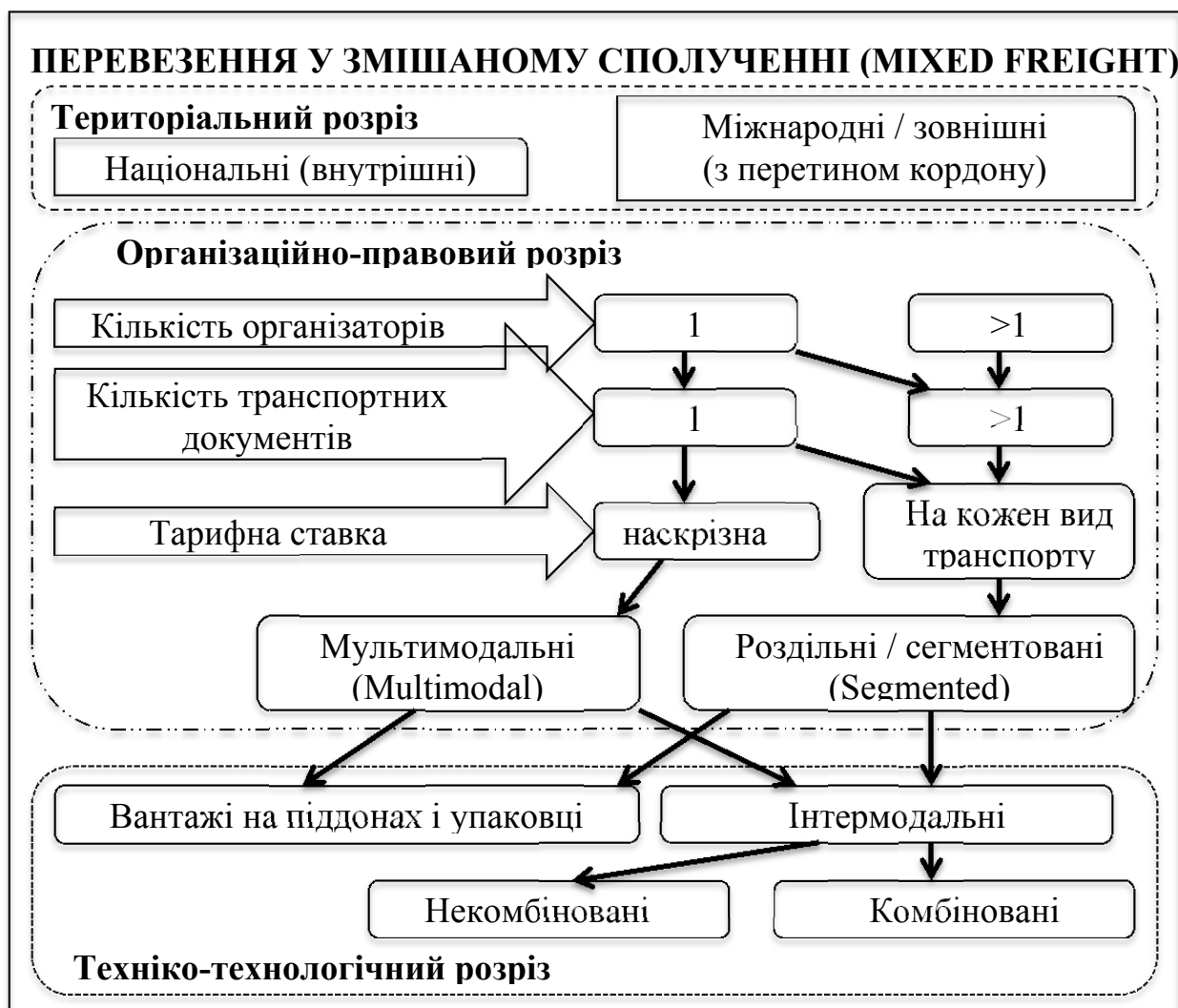


Рис 1.1. Класифікація змішаних перевезень

Джерело: розробка автора

видами транспорту, за одним контрактом (з наскрізною тарифною ставкою), за одним документом (наскрізним коносаментом) та однією відповідальною стороною – оператором мультимодального перевезення (ОМК);

– сегментованим називається змішане перевезення, якщо виконується хоча б одна з умов: у перевезенні беруть участь декілька організаторів; перевізник-оператор приймає на себе відповідальність лише за частину перевезення, яке безпосередньо ним виконується; на кожен вид транспорту діє своя тарифна ставка, тобто ставка не є наскрізною. Тобто справедливим є твердження, що сегментованими є змішані не мультимодальні перевезення;

- інтермодальне перевезення – це перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу під час зміни виду транспорту. В більш широкому значенні термін «інтермодальність» застосовується для опису системи транспортування, що передбачає застосування двох або більше видів транспорту для перевезення однієї тієї ж одиниці або вантажного автотранспортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга («від дверей до дверей») без навантажувально-розвантажувальних робіт;
- комбіноване перевезення – це перевезення між інтермодальними терміналами, під час якого більшу частину маршруту вантаж слідує залізницею, річкою або по морю, та початкове чи кінцеве плече перевезення здійснюється автотранспортом та є найкоротшим;
- контейнерні перевезення припускають перевезення контейнерів стандартів ISO, а також змінних (обмінних) кузовів. До контейнерних відносяться: контрейлерні перевезення, під час яких автомобільні транспортні засоби (автомобілі, напіпричепи, автопоїзди) перевозяться на спеціалізованому залізничному рухомому складі; перевезення з використанням змінних кузовів, коли на залізничних платформах перевозяться кузови автомобілів; роудрейлерні перевезення (доставка спеціалізованих напіпричепів, що устатковані посиленою рамою та устроями для встановлення на залізничні візки та втягування колісних пар для руху по залізниці); морські та річкові пароми для перевезення автотранспортних засобів, залізничних вагонів та поїздів.

Ринок транспортних послуг визначається особливостями транспортних послуг і потреб, що задовільняються ними, а також особливостями виробників і споживачів транспортних послуг. Існують такі особливості ринку транспортних послуг, що обумовлюють специфіку функціонування та управління підприємств транспорту [114, с.64-65; 152, с.49-52]:

– нематеріальний характер транспортної продукції, як і всякої послуги обумовлює те, що частка заробітної плати в її собівартості удвічі більша, ніж у промисловості. Витрати на амортизацію, паливо й електроенергію становлять майже половину всіх експлуатаційних витрат транспорту. Тому найважливіше значення для зниження собівартості перевезень мають підвищення продуктивності праці, поліпшення використання транспортних засобів, особливо рухомого складу, скорочення витрат палива і електроенергії на одиницю перевізної роботи;

– невіддільність товару-послуги від процесу виробництва та неможливість накопичити «про запас» обумовлюють необхідність управління резервами пропускної спроможності;

– специфіка кругообігу капіталу у сфері транспорту (реалізація не товару, а процесу виробництва) впливає на вимоги до ефективності і якості роботи транспортної системи, які стосуються не тільки його ринкової продукції, кінцевого результату транспортної діяльності, але і безпосередньо транспортного виробничого процесу. Особливе значення мають прискорення і безперебійність транспортного процесу, скорочення термінів доставки і поліпшення схоронності вантажів, безвідмовність у роботі всіх ланок транспортного конвеєра, підвищення якості роботи кожного підприємства, виробничого об'єднання та кожного виду транспорту;

– просторова роз'єднаність полігонів реалізації транспортних послуг, їхня невзаємозамінність обмежує внутрішньогалузеву (на одному виді транспорту) конкуренцію;

– роль виду транспорту на транспортному ринку значною мірою залежить від його універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічного устаткування, провізної і пропускної спроможності, вартості, зручності та безпеки перевезень. Ці показники характеризують обсяг і якість пропозицій транспортних послуг;

– попит на транспортні послуги з вантажних перевезень формують суспільно необхідні потреби в матеріальному обміні. Співвідношення попиту і пропозиції на транспортні послуги за видами транспорту визначає рівень участі кожного з них у роботі транспортної системи і одночасно є стимулом їх розвитку.

До умов функціонування та подальшого розвитку ринку транспортних послуг належать: вільне ціноутворення як елемент конкуренції та головний важель регулюючої функції ринку; ефективна державна регуляторна політика та дієве антимонопольне законодавство; розвинена інфраструктура, тобто комплекс галузей, систем, служб, підприємств, установ, що обслуговують транспортний ринок та ринок транспортних послуг зокрема (страхові, митні, консалтингові та інші організації); впровадження інноваційних технологій відповідно до НТП як фактор підвищення споживчої вартості послуги; інформатизація ринку взагалі та управління підприємствами транспорту: наявність єдиної інформаційно-аналітичної бази всього ринку, інтеграція національної інформаційної системи в міжнародні проекти; підвищення інвестиційної привабливості галузі.

Основоположним принципом розвитку ринку транспортних послуг як ринкового середовища функціонування підприємств транспорту вважаємо орієнтацію на вимоги споживача та формування пропозиції відповідно до попиту. Згідно маркетингового дослідження ринку транспортних послуг України, факторами впливу на розвиток ринку транспортних послуг являються: глобалізація, динаміка глобальної торгівлі, значний потенціал торгівлі в напрямках «Захід-Схід» та «Схід-Захід», що обумовлюють зростання потреб у розвитку міжнародних транспортних коридорів, включаючи транзитні перевезення територією України; розширення Європейського Союзу та орієнтація України на Євроінтеграцію; експансія міжнародних транспортних компаній [57].

Позитивними внутрішніми факторами, що забезпечать розвиток ринку транспортних послуг являються: досягнення високого темпу економічного

зростання; збільшення обсягів експортно-імпортних операцій та зміна структури зовнішньої торгівлі; позитивна динаміка промислового виробництва і роздрібного товарообороту; зрушення в структурі попиту на транспортні послуги; темпи консолідації ринку транспортних послуг; стан транспортної інфраструктури і динаміка інвестицій в галузь. Невід'ємною складовою ринкової економіки є створення й розвиток конкурентного середовища – сукупності зовнішніх стосовно конкретного підприємства факторів, які впливають на конкурентну взаємодію підприємств відповідної галузі. При цьому конкурентне середовище утворюється в першу чергу відносинами між суб'єктами ринку, взаємодія яких викликає конкуренцію.

У Законі України «Про захист економічної конкуренції» зазначається: «Економічна конкуренція (конкуренція) – змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку» [73, ст. 1].

За визначенням Макаренка М.В, конкуренція на транспорті – «явище змагання чи зіставлення відмінних характеристик транспортних послуг щодо обсягу, якості та вартості транспортного обслуговування клієнтури одним видом транспорту (транспортним підприємством), або в змішаному сполученні порівняно з іншими видами транспорту і способами перевезень» [114, с.73]. По суті, як зазначає автор, «конкуренція є природним і єдиним каналом саморегуляції економічного і науково-технічного прогресу» [114, с.35].

Терьошина Н.П. та Галабурда В.Г. визначають конкуренцію на транспорті як суперництво транспортних підприємств за найкращі методи господарювання (тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень та отримання максимального прибутку), а також як боротьбу за вантажовласників, пасажирів та отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних,

більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності та швидкості переміщення вантажів та пасажирів. При цьому розрізняються такі види конкуренції: міжгалузева – між різними видами транспорту; внутрішньогалузева – між різними учасниками процесу перевезення (операторськими компаніями, перевізниками і т.ін.); конкуренція продукції – якщо продукт, що перевозився залізничним транспортом, наприклад, вугілля для електростанції, замінюється товаром-субститутутом – газом чи мазутом, що доставляється іншим видом транспорту (подібна ситуація може скластися в довгостроковій перспективі, адже вимагатиме зміни технологій перевезення та устаткування); географічна – вантаж доставляється за іншим маршрутом [202, с.45-47, с.132-136].

Підсумовуючи сказане, конкуренція являється не тільки головним елементом механізму ринкової системи, але в той же час й деяким середовищем, поза яким вона функціонувати не може.

Кожен з видів транспорту має свої особливості: недоліки, переваги, специфіку задоволення попиту на транспортні послуги. Саме тому, зазначає Макарєнко М.В, на транспортному ринку існує конкуренція переважно між видами транспорту, тобто міжгалузева. «Ця конкуренція часто є олігопольною, з великою чутливістю до маркетингових стратегій видів транспорту». В той же час, окремі види транспорту характеризуються природною монополією, а саме залізничний, трубопровідний та ін. [114, с.70], де під монополією розуміємо «ринкову ситуацію, коли певний товар постачається єдиним виробником», а під олігополією – «ситуацію, за якої ринок контролюють декілька продавців» [131, с.191, с.210]. Морський та повітряний транспорт менш прив'язані до наземних доріг та інших постійних пристроїв, тому для цих видів транспорту більш актуальна внутрішньогалузева конкуренція між окремими підприємствами. Схема відносин суб'єктів залізничного вантажного транспорту в ринковому середовищі представлена на рис 1.2.

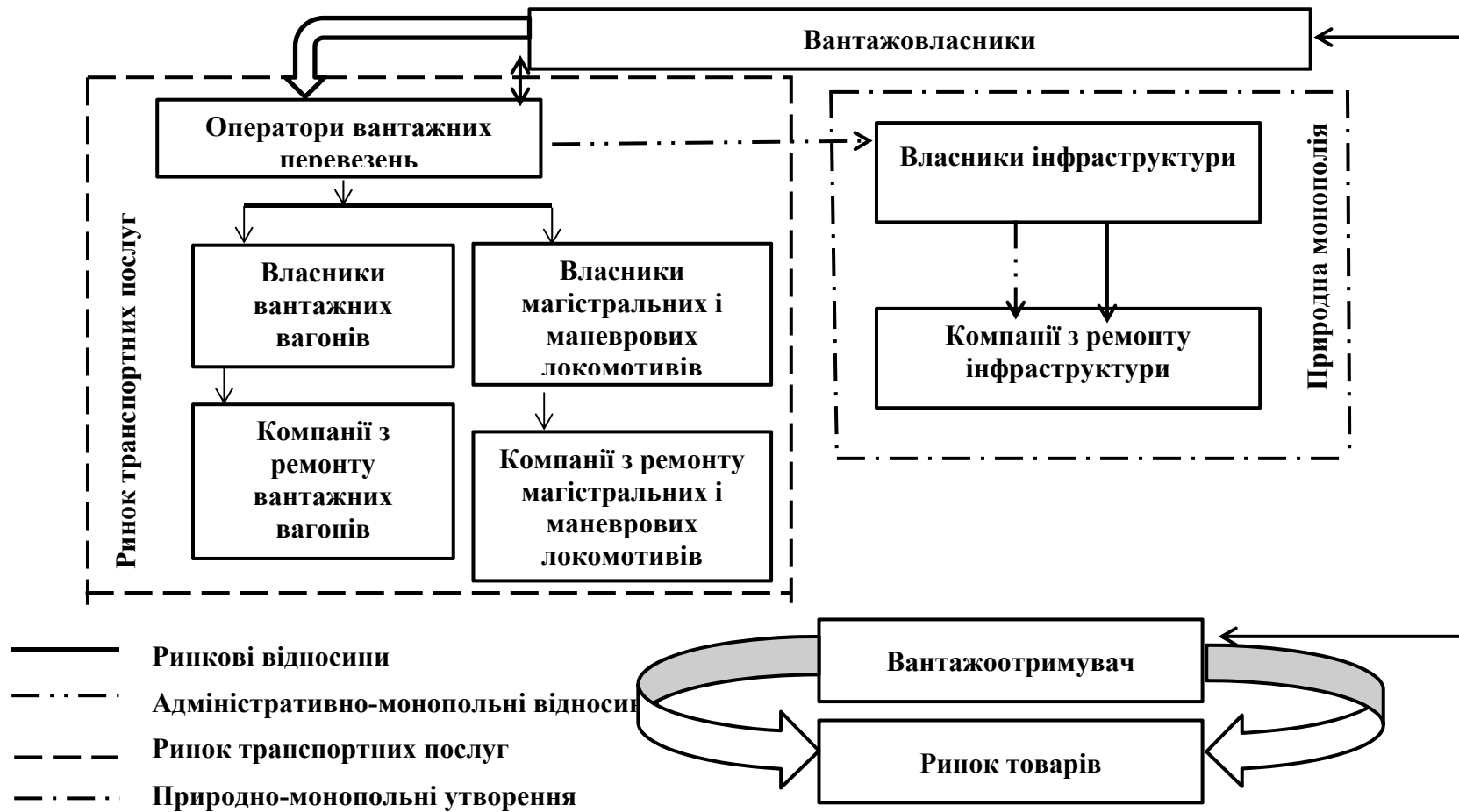


Рис. 1.2. Схема відносин суб'єктів залізничного вантажного транспорту у ринковому середовищі

Під оператором перевезень розуміємо компанію (організацію), що безпосередньо відповідальна за перевезення вантажів або таку, що використовує для перевезення третю сторону. Якщо враховувати наявність незалежних компаній-перевізників, розвиненої мережі компаній-посередників, а також основні типи соціально- економічних відносин на ринку транспортних послуг (а саме перевезень), то можна окреслити такі можливі види внутрішньогалузевої конкуренції:

- конкуренція між споживачами за перевезення та супутні послуги, її об'єктом можуть бути відправлення вантажу більшою партією;
- конкуренція між перевізниками, а також між компаніями-посередниками спрямована в сторону споживачів – за частку ринку;
- конкуренція між компаніями-посередниками за доступ до об'єкта купівлі-продажу - перевезень;
- внутрішньовидова конкуренція між перевізниками, що спрямована в сторону постачальників – за ресурси, які визначають технологічні можливості перевізників, наприклад, тяговий, нетяговий рухомий склад та доступ до інфраструктури.

Відповідно до досліджень, на ринку транспортних послуг України переplitаються елементи природної монополії (інфраструктура залізничного транспорту), олігополії, монополістичної конкуренції (морські порти, частково авіатранспорт) [195, с. 17]. За цих умов ускладнюється доступ на ринок транспортних послуг, нарівень цін транспортних послуг впливають тарифи окремої транспортної компанії (Укрзалізниця). Подібний стан речей не сприяє розвитку конкуренції та конструктивним відносинам між підприємствами транспорту. Наявність недосконалих форм конкуренції в галузі негативно впливає на розвиток ринкових відносин, послаблюючи вплив на еволюцію товару (якість, НТП, ціну), а, отже, знижуючи конкурентоспроможність вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному ринку транспортних послуг.

Зважаючи на викладене, розвиток конкурентного середовища є необхідною умовою для ефективного функціонування ринку транспортних послуг, обумовлює необхідність проведення досліджень у сфері управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств.

1.2 Аналіз наукових здобутків у сфері управління конкурентоспроможністю підприємств транспорту

Здатність витримувати конкуренцію у порівнянні з аналогічними суб'єктами та об'єктами ринкових відносин визначає їх конкурентоспроможність. Розуміння поняття конкурентоспроможності еволюціонувало разом з розвитком наукової думки щодо конкуренції та значення конкурентного середовища.

Конкурентоспроможність – багатоаспектне поняття, для його характеристики використовуються такі поняття як: відносні витрати (Д. Рікардо), відносна забезпеченість факторів виробництва і порівняльних переваг (Є. Хекшер, Б. Олін), порівняння конкурентних переваг, чинники управління та продуктивність використання ресурсів (М. Портер), конкурентний статус фірми (І. Ансофф). Основними сферами підвищення конкурентоспроможності виступають: управління інноваціями та технологіями; процес виробництва; використання інформації; управління людськими ресурсами; управління змінами тощо.

Згідно з економічним словником, конкурентоспроможність (англ. *competitiveness*) – це можливість здійснювати діяльність за умов відкритого ринку і залишатися тривалий час прибутковим. Існує чотири основних фактори, що визначають рівень конкурентоспроможності: технологія, наявність капіталу і людських ресурсів, стан зовнішньоекономічної діяльності. Розрізняють конкурентоспроможність виробництва, інформаційної системи,

держави, менеджера, технології, фірми, цінного папера, а також конкурентоздатність товару і компанії [131, с.139-141]. Слід також розрізняти конкурентоспроможність виду транспорту, транспортного підприємства і транспортної послуги.

Мочерний С. В. під конкурентоспроможністю розуміє здатність працювати прибутково, використовуючи всі наявні фактори виробництва і виробляти продукцію за певними параметрами кращу, ніж продукція конкурентів [66].

Як зазначає Фатхутдінов Р.А., конкурентоспроможність – це здатність об'єкту, що характеризується ступенем реального або потенційного задоволення їм конкретної потреби у порівнянні з аналогічними об'єктами, що представлені на даному ринку [181, с.227]. В той же час конкурентоспроможність підприємства – це здатність фірми випускати конкурентоздатну продукцію, її перевагу стосовно інших підприємств даної галузі усередині країни й за її межами [182, с.512].

Детальне дослідження еволюції дефініції конкурентоспроможності продукції провели Александров І.О. та Бурук Г. П. [4].

На думку Р. Гранта, еволюція стратегічного менеджменту (метою якого зокрема є забезпечення конкурентоспроможності) умовно поділяється на періоди відповідно до фокусу уваги дослідників: бюджетне планування; корпоративне планування; позиціонування; конкурентна перевага; стратегічна та організаційна інновація [53, с.29-31].

Серед основних концепцій та методів, актуальних у XXI ст., Р. Грант визначає: стратегії кооперації; конкуренцію за стандарти; корпоративну соціальну відповідальність. Організаційними наслідками дослідник називає: альянси, нові моделі лідерства, неформальні структури, меншу залежність від напрямку діяльності та більшу – від тенденцій [53].

Основні підходи щодо управління конкурентоспроможністю підприємства впорядковано автором у табл. 1.4.

Таблиця 1.4

Основні підходи щодо управління конкурентоспроможністю підприємства

Дослідник	Основні поняття	Конкурентні стратегії	Передумови формування сталої конкурентної переваги
1	2	3	4
М.Портер, з 1980 р. [146, 147]	– модель п'яти сил конкуренції – ланцюжок цінності – кластер – матриця Портера	Матриця Портера (конкуренції): – лідерство за витратами; – диференціація; – фокусування на сегменті	Критерієм конкурентоспроможності є продуктивність використання ресурсів.
І. Ансофф, [7]	«стратегічне планування»	Матриця Ансоффа («Ринок/Товар»): – глибоке проникнення на ринок; – розвиток товару чи послуги; – диверсифікація.	Цілісний підхід до забезпечення конкурентоспроможності підприємства дозволяє оптимізувати довгострокову прибутковість підприємств в умовах турбулентного конкурентного середовища
А. Томпсон, А. Стрікленд [169]	Аналіз СЗГ Матриця Томпсона-Стрікленда (оцінки росту ринку та конкурентної позиції)	– «базові»: низьких витрат, лідерства за витратами, диференціації, оптимальних витрат, фокусування (нішеві); – «співробітництва»: стратегічних альянсів, злиття і поглинання, вертикальної інтеграції; – «звуження»: дезінтеграції та аутсорсингу; – наступальні та оборонні, стратегії в умовах глобалізації тощо.	Механізм мобілізації ресурсів для отримання конкурентних переваг – це піраміда: конкурентні можливості, ключова та відмінна компетенція, стратегічно значущі активи, успіхи на ринку, конкурентні переваги. Ключові фактори успіху (споживчі властивості товару, досвід, знання тощо) обумовлюються технологіями, виробництвом, маркетингом, професіоналізмом, організацією та репутацією.

Продовження табл.1.4

1	2	3	4
Ф. Котлер та К.Л. Келлер [105]	Концепція «холістичного» (цілісного) маркетингу	Відповідно до місця компанії на ринку («лідер», «послідовник», «челенджер», «нішер»)	Баланс між орієнтацією на споживача та орієнтацією на конкурента є передумовою забезпечення конкурентоспроможності.
Р.А. Фатхутдінов [181, 182]	Класифікація конкурентних переваг	Методи конкуренції: – за критерієм якості товару (нецінова); – за критерієм якості сервіса; – шляхом зниження ціни (цінова); – шляхом зниження експлуатаційних витрат споживача; – шляхом застосування всіх конкурентних переваг (інтегральна).	В основі досягнення конкурентних переваг є «цінність» – «щось особливе, чим система володіє (містить у собі), прагне зберегти або мати в майбутньому». Конкурентні переваги є: спадкові, конструктивні, технологічні, інформаційні, кваліфікаційні, управлінські, природньо-кліматичні, тощо.
Ж.-Ж. Ламбен, Р. Чумпітас, І. Шулінг,[110]	«Менеджмент, орієнтований на ринок»	Конкурентна поведінка залежить від особливостей ринку: досконалої конкуренції, олігополії та монополії.	Конкурентні переваги досягаються диференціацією (зовнішні) та управлінням витратами (внутрішні).
Дж. О'Шоннесі, [137]	«Конкурентний маркетинг»	Відповідно до маркетингових цілей: – збереження ринкової частки; – збільшення ринкової частки; У відповідності до моменту часу чи напрямку конкурентної діяльності: – до початку боротьби; – під час конкурентної боротьби; – заради уникнення боротьби.	Прогнозування дії та реакції конкурентів (зокрема методами теорії ігор) дозволить отримати перемогу в тих сегментах ринку, де компанія має матеріальну та творчу перевагу.

Аналізуючи теоретичне надбання, доцільно розглядати підприємство як систему, конкурентоспроможність якої залежить: від конкурентоспроможності її входу, (тобто ресурсного потенціалу); від конкурентоспроможності кожної підсистеми підприємства та їх взаємодії; від конкурентоспроможності виходу, (тобто товару). Таким чином, при входженні на новий ринок та прийнятті рішень щодо діяльності підприємства необхідна оцінка підприємства в цілому.

Факторами конкурентоспроможності називатимемо низку рушійних сил або причин (суттєвих обставин) процесу забезпечення конкурентоспроможності, що визначають його характер або окремі риси. Вагомі фактори, що породжують та обумовлюють результат процесу забезпечення конкурентоспроможності, являються детермінантами конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможність підприємства характеризується не лише здатністю до поточної ефективності, але й до пристосування до змінних умов конкурентного середовища. Де під конкурентним середовищем будемо розуміти результат взаємодії великої кількості суб'єктів ринку, що визначає відповідний рівень економічного суперництва і можливість впливу окремих економічних агентів на загально ринкову ситуацію, згідно [180, с.88].

Внутрішньо-зовнішня орієнтація процесу забезпечення конкурентоспроможності відображена у концепції ланцюжка цінності, яка виходить за рамки внутрішніх процесів виробництва та розглядає підприємство в контексті загального ланцюга видів діяльності, що створюють цінність (вартість) та являють собою систему взаємопов'язаних етапів, в яких результати одного з них впливають на витрати інших.

Процес формування ланцюга цінності загалом включає три основні кроки: виявлення ланцюга цінності в галузі, де працює підприємство (з точки зору можливості диференціації, оптимізації витрат тощо); визначення витратостворюючих факторів, що регулюють кожний з видів економічної діяльності підприємства; створення стійкої конкурентної переваги. Існує

чотири напрями збільшення прибутку шляхом застосування концепції ланцюжка цінності: зв'язок з постачальниками; дослідження та управління зв'язками між ланцюгами цінності підрозділів в межах одного підприємства; технологічні зв'язки в межах одного підприємства (центра відповідальності); зв'язок зі споживачами (замовниками) [146, 147].

Зовнішні показники успіху з точок зору споживачів та інших стейкхолдерів (груп впливу на діяльність підприємства) будемо називати ринковими індикаторами успіху (PIU).

Під конкурентною перевагою розуміємо концентрований прояв переваги над конкурентами в економічній, технічній, організаційній сферах діяльності підприємства, який можна виміряти економічними показниками (додатковий прибуток, більш високі рентабельність, ринкова частка, обсяг продажів). Зазначимо, що конкурентна перевага носить порівняльний, а отже, відносний, а не абсолютний характер.

Класифікацію конкурентних переваг представлено на рис. 1.3.

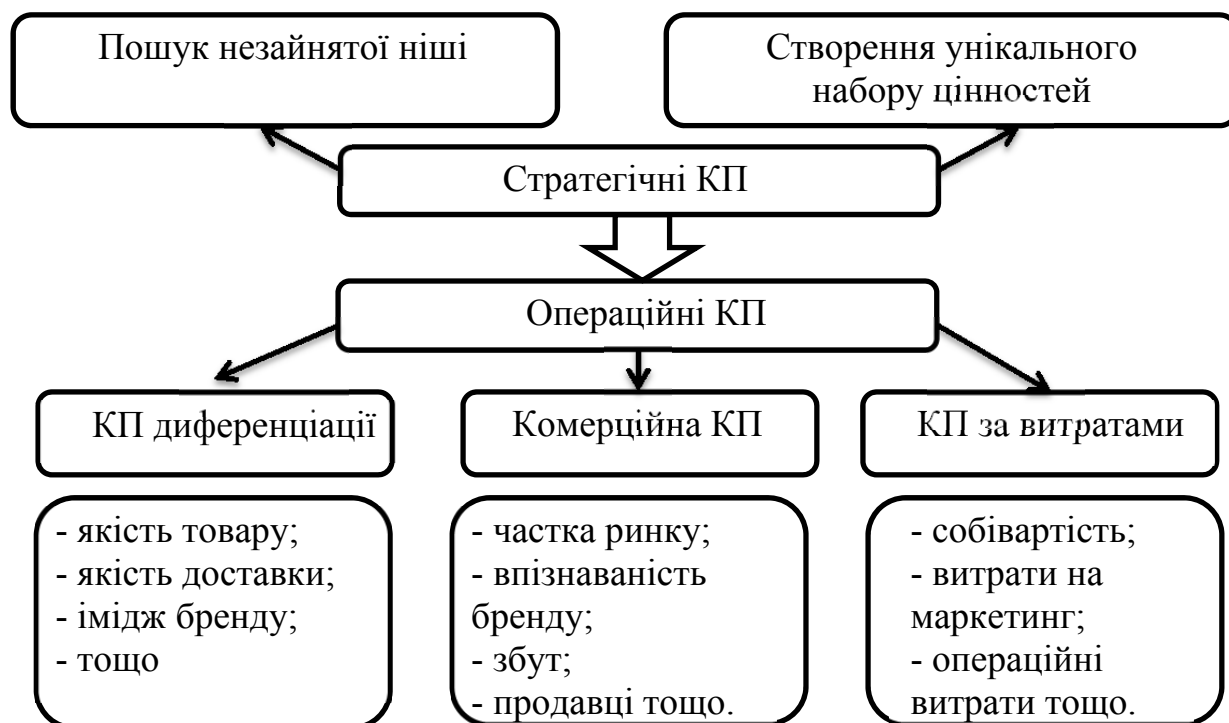


Рис.1.3 Конкурентні переваги (КП)

Джерело: впорядковано автором на основі [110]

Поняття «конкурентна перевага» і «конкурентоспроможність» мають різні інтерпретації в залежності від об'єкта, до якого вони застосовуються. При системному вивченні даних понять Азоев Г.Л. пропонує виділити ієрархічну структуру, що послідовно включає оцінку товару, підприємства, галузі, економіки з точки зору їхньої переваги над аналогічними конкуруючими об'єктами [2].

За теорією М.Портера, конкурентоспроможність компанії визначається конкурентоспроможністю її економічного оточення (зокрема наявністю трудового потенціалу, ресурсними умовами та внутрішньою політикою держави). Розвинута конкуренція на внутрішньому ринку країни підвищує ймовірність успіху компаній цієї країни на міжнародних ринках (і навпаки, ослаблення конкуренції на національному ринку приводить, як правило, до втрати конкурентних переваг) [146, 147].

Конкурентоспроможність галузі визначається наявністю технічних, економічних та організаційних умов для створення, виробництва і збуту (з витратами не вище інтернаціональних) продукції високої якості, що задовольняє вимоги конкретних груп споживачів. Конкурентоспроможність галузі передбачає наявність конкурентних переваг перед аналогічними галузями за кордоном, які можуть виражатися в наявності: раціональної галузевої структури; групи висококонкурентних компаній-лідерів, що підтягують інші підприємства галузі до свого рівня; налагодженої дослідно-конструкторської та прогресивної виробничо-технологічної бази; розвинутої галузевої інфраструктури; гнучкої системи науково-технічного, виробничого, матеріально-технічного та комерційного співробітництва як всередині галузі, так і з іншими галузями в країні і за її межами; ефективною системою розподілу продукції. Одним з показників конкурентоспроможності транспортної галузі являється співвідношення обсягів експорту до імпорту транспортних послуг. Конкурентоспроможність галузі досягається за рахунок як конкурентних переваг її компаній, так і системи їх взаємодії.

Значення розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг полягає не лише в стимулюванні зниження витрат конкуруючих окремих суб'єктів господарювання, а також у появі об'єктивних критеріїв оцінки якості обслуговування, що являється запорукою підвищення ефективності галузі в цілому.

Питанням конкуренції на транспорті, а також забезпечення конкурентоспроможності та формування конкурентних переваг транспорту та транспортних підприємств приділили увагу низка зарубіжних та вітчизняних вчених, серед них: Г.Л. Азоєв, С.М. Абалонін, Ю.С. Бараш, М.В. Гненний, В.М. Гурнак, В.Л. Дикань, Г.Д. Ейтутіс, В.Н. Ємбулаєв, Н.М. Колесникова, А.П. Латкін, М.В. Макаренко, Л.А. Ніколаєва, Д.А. Ніколаєв, Л.О. Позднякова, І.В. Савельєва, Є.М. Сич, Н.П. Терьошина, В.В. Чорний, Н.В. Якименко та ін.

О.І. Зоріна та О.В. Сиволовська визначають конкурентоспроможність транспортного підприємства як спроможність забезпечувати пропозицію транспортних послуг найкращим чином, у порівнянні з конкурентами, задовольняти вимоги різних сегментів транспортного ринку за умови дотримання стандартів якості підприємства та стандартів галузі [83]. Ми ж, погоджуючись з Галабурдою В.Г., Терьошиною Н.П., розглядаємо конкурентоспроможність транспортного підприємства як здатність задовольняти платоспроможний попит клієнтів на перевезення заданими обсягом та якістю, що дозволить зайняти чільне місце на ринку транспортних послуг та отримати максимально корисний ефект [202, с. 157].

Серед показників конкурентоспроможності підприємства (див. додаток А.2) традиційно відокремлюють: показники, що характеризують ефективність виробничої діяльності фірми; показники фінансового стану організації; показники ефективності організації збуту і просування товару; показники конкурентоспроможності товарів. Основні показники, що характеризують конкурентну позицію транспортної компанії на ринку вантажних перевезень, впорядковані відповідно до видів, форм та напрямку конкуренції та представлені в табл. 1.5.

**Показники конкурентної позиції транспортної компанії на ринку
вантажних перевезень**

Напрямок (форма) конкуренції	Показник
Конкуренція на міжнародному ринку транспортних послуг	<ul style="list-style-type: none"> – частка експортних, імпорتنих, транзитних вантажів в загальному вантажообігу; – обсяги експорту транспортних послуг по відношенню до загального обсягу транспортних послуг; – кількість угод на транзитні перевезення у порівнянні з попереднім періодом;
Конкуренція між різними видами транспорту	<ul style="list-style-type: none"> – обсяг вантажу, що залучений з інших видів транспорту; – частка компанії на ринку перевезень;
Внутрішньогалузева конкуренція	<ul style="list-style-type: none"> – частка високоприбуткових вантажів з максимально можливого (відповідно до загального обсягу таких вантажів на ринку); – кількість довгострокових контрактів по відношенню до попереднього періоду.

Джерело: *впорядковано автором*

Галабурда В.Г. та Терьошина Н.П. підкреслюють взаємозв'язок між результатом господарювання транспортного підприємства та конкурентоспроможністю транспортної продукції, визначаючи її як здатність витримувати конкуренцію з товарами-замінниками робіт, послуг, з точки зору завоювання тієї частки ринку, що забезпечує сприятливу реалізацію транспортної продукції та необхідний ріст прибутку підприємства [202, с.137].

Макаренко М. В визначає конкурентоспроможність транспортної послуги як здатність відповідати вимогам конкурентного транспортного ринку в даний момент часу чи перевершувати за споживчими властивостями транспортні послуги конкурентів [114, с.73].

При цьому, як доречно зауважують Галабурда В.Г. та Терьошина Н.П., підвищення конкурентоспроможності перевезень неможливе без докорінної переорієнтації економічної інвестиційної політики галузі в сторону зниження витрат, стимулювання інновацій (технічних, технологічних та організаційних нововведень), що забезпечать ріст комерційного успіху та закріплення позицій на транспортному ринку [202]. Варто відмітити, що на рівень конкурентоспроможності підприємства при виборі конкурентних переваг того чи іншого виду діяльності найбільш вагомий вплив мають науково-технічний рівень та ступінь досконалості технології виробництва, впровадження сучасних засобів автоматизації виробництва [87, с. 15-31].

Шаля О.Г. дослідила роль системи менеджменту якістю як забезпечуючої складової управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства в сфері пасажирських перевезень [196]. Теоретичні погляди на побудову та умови ефективного функціонування транспортних компаній на ринку були систематизовані Дзігуновим А.П. в [58], серед них: комплексний, системний, синергетичний, концепція «вісей розвитку», концепція транспортної логістики та теорія конкурентних переваг (див. додаток А.3).

При виборі стратегії щодо забезпечення конкурентоспроможності підприємства транспорту можна застосовувати цінові та нецінові підходи до конкуренції. Відомо, що конкурентна перевага визначається виходячи з таких показників, як витрати та прибуток, ціна та цінність.

В основі конкурентної боротьби лежить економічний закон порівняльної переваги, відповідно до якого чим менші витрати у виробника даного товару або послуги, тим більшу кількість він може призвести в порівнянні з іншими виробниками такого ж товару чи послуги, тим більше виробник має ресурсів для прихованої цінової конкуренції, а також для формування доданої вартості, що являється цінністю для споживача. Факторами цінової конкурентоспроможності є ціна та гнучка тарифна політика. На нецінову конкурентоспроможність підприємства транспорту впливають три групи параметрів:

- попиту, що характеризують платоспроможний попит на перевезення, обумовлений індивідуальними запитами споживачів, а також концентрацією та обсягами виробництва;
- пропозиції, до яких відносяться: показники розміщення та розвитку виробництва, транспортної забезпеченості регіону, показники якості транспортної послуги (відносні, тобто порівнювані з аналогічними характеристиками конкурента);
- взаємодії, а саме: стратегії співробітництва (кооперація, концентрація, тощо); використання ресурсів; організація перевізної діяльності та маркетингових досліджень; накопичення досвіду.

Якщо методи відкритої цінової конкуренції полягають в зниженні цін для освоєння нових сегментів ринку, а також в демпінгу з метою створення бар'єрів для виходу на ринок нових гравців, то нецінова конкуренція орієнтована на більш довгострокові цілі щодо розвитку ринку зокрема.

Існують різні підходи до систематизації зовнішніх та внутрішніх факторів конкурентоспроможності транспортної продукції (щодо вантажних перевезень) [87, с. 15-31; 202, с.142-146]. Вважаємо, що в сфері вантажних перевезень основні внутрішні фактори конкурентоспроможності транспортної послуги можна систематизувати таким чином:

- комерційні умови: ціна, додаткові послуги чи характеристики основної послуги, що формують додану вартість; якість послуги: організаційно-технологічні особливості, обсяг, строки виконання послуги та ін. (показники якості систематизовані на основі [1, 89, 130, 202] у табл. 1.6);
- репутаційний рівень підприємства: уявлення про компанію клієнтів, партнерів, конкурентів; вплив кон'юнктури на місце компанії на ринку;
- персонал: з врахуванням, що виробництво та споживання послуги відбувається одночасно, її якість та, як наслідок, конкурентоспроможність залежать від рівня кваліфікації персоналу.

**Класифікація показників якості транспортної послуги у сфері
вантажних перевезень**

Види показників	Характеристики	Показники
Експертні	визначення можливо шляхом експертної оцінки	– умови оплати перевезень
		– надання страхових послуг
		– відповідність документів міжнародним стандартам
		– можливість митного очищення
		– супровід вантажу
Кількісно-вимірювані (відносні)	порівнювані зі стандартами якості чи показниками конкурентів	– швидкість та строки доставки вантажу
		– контроль за пошкодженням
		– повнота задоволення попиту

Джерело: впорядковано автором

Тобто при маркетинговому менеджменті компанією на ринку послуг вважаємо актуальним застосування комплексу маркетингу 7P, що у випадку ринку транспортних послуг набуває вигляд: транспортна послуга, тариф, канали збуту, просування, персонал, процес, матеріальні ресурси.

Напрями трансформації транспортної галузі визначають такі мега тренди як: глобалізація; відповідальність за навколишнє середовище; підвищення вимог споживачів до рівня сервісу; прискорення науково-технічного прогресу та розвиток інформаційних технологій як вагомої характеристики сучасного стилю життя.

На сьогодні формування стратегії транспортних компаній ЄС здійснюється відповідно до концепції «сталого розвитку», зберігаючи баланс в рамках трикутника «люди-планета-прибуток», враховуючи на шляху реалізації матеріальних цілей компанії як потреби споживача, так й еколого-соціальні аспекти.

Зовнішні чинники конкурентного середовища на міжнародному ринку транспортних послуг представлені в табл. 1.7.

Таблиця 1.7

**Зовнішні чинники конкурентного середовища на ринку
транспортних послуг**

Політичні:	Демографічно-соціальні:	Енергетично-екологічні:
<ul style="list-style-type: none"> – управління; – безпека; – регулювання тарифів та оподаткування 	<ul style="list-style-type: none"> – зростання населення; – пенсійний вік, встановлений в країні для різних категорій громадян; – урбанізація; – зміна режимів роботи 	<ul style="list-style-type: none"> – енергетика; – наявність альтернативних видів палива; – зміна клімату
Технологічні:	Економічні:	Фінансові:
<ul style="list-style-type: none"> – інформаційні технології; – інновації в сфері використання сировини та розробки двигунів. 	<ul style="list-style-type: none"> – соціально-економічне становище в країні; – глобалізація торгівлі; – економічна інтеграція; – рівень транспортних витрат. 	<ul style="list-style-type: none"> – фінансові механізми; – ціноутворення та політика повернення інвестицій; – державне та приватне партнерство.

Джерело: впорядковано автором

Саме тому в сфері забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту в світі розвивалася концепція транспортної логістики.

Як зазначає Нікіфоров В.С., в умовах вичерпаності виробничих ресурсів конкуренції та підвищенні частки сервісу у валовому національному продукті (до 80%) скорочення на 1% питомих витрат на виконання логістичних операцій відповідає ефекту від збільшення обсягу реалізації продукції на 10% [126, с. 16].

Впровадження логістичних форм і методів управління виробництвом, постачанням, збутом дозволяє істотно скоротити всі види запасів, прискорити

оборотність оборотних коштів підприємств, а головне, найбільш повно задовольнити запити споживачів в якості і термінах постачань.

Як свідчить міжнародний досвід організації вантажних перевезень [25], замість концепції єдиної транспортної системи в ринкових умовах більш актуальна ідея створення мультимодальних коридорів і регіональних транспортно-логістичних систем (транспортно-логістичних кластерів) на основі важливих вантажних напрямків, наявної регіональної транспортної інфраструктури: шляхів сполучення, транспортних підприємств, оптових торгових баз, складських ємностей, а також товарних бірж, банків, телекомунікаційних систем та інформаційних центрів. У відповідності до сучасних тенденцій транспортним підприємствам і експедиторським фірмам все в більшій мірі необхідно поглиблювати свою спеціалізацію.

Іншою тенденцією має стати розширення набору транспортно-експедиторських послуг, прагнення до обслуговування клієнтів на рівні світових стандартів, впровадження сучасних транспортних та інформаційних технологій. Для цього необхідні модернізація вантажного та складського господарства, створення виробничої бази для доставки вантажів безпосередньо від товаровиробника і споживача. Потрібна організаційна перебудова діяльності транспортних підприємств на основі логістичних концепцій і принципів. Одним з основних елементів конкурентної боротьби між підприємствами транспорту в сфері вантажних перевезень являється надання вантажовласнику низки додаткових послуг, а також забезпечення оптимального співвідношення вартості та якості транспортних послуг, що сприятиме підвищенню конкурентного статусу.

Конкурентоспроможність операторських компаній формується також й завдяки конкурентним перевагам видів транспорту, що залучається до перевезень. Де основними індикаторами відносної конкурентної переваги видів транспорту являються: вага (обсяг) вантажу, дистанція, маневреність та гнучкість, особливості організації транспортування: необхідність очікування

«заповнення», можливість доставки вантажу «точно в строк», можливість контролю, особливості оформлення документації.

В рамках процесу реформування залізничного транспорту України [148, 149] окремого акценту уваги заслуговують конкурентні переваги обраної вертикально-інтегрованої моделі управління залізничним транспортом [76]. Вертикальна інтеграція з регульованим доступом передбачає, що базовий оператор залізниць залишається вертикально-інтегрованим (хоча може мати місце часткове горизонтальне розділення). При цьому конкуруючі постачальники залізничних послуг отримують право доступу до шляхів базового оператора на регульованих умовах. Основна форма конкуренції при цьому підході - конкуренція між перевізниками, які не володіють шляхами, а також між ними та інтегрованим базовим оператором. Вертикально-інтегрована система господарського управління залізничним транспортом може бути подана як поєднання корпоративного управління вертикально-інтегрованими корпоративними підприємствами експлуатаційної діяльності та державного або державно-корпоративного управління інфраструктурою.

Вертикально-інтегрована модель реформування з позиції держави та споживачів транспортних послуг має низку переваг: менша транспортна складова в ціні товарів і послуг, ніж при використанні вертикального поділу; краща координація перевізного процесу забезпечує більш повне задоволення перспективних потреб клієнтів; висока капіталізація компанії дозволяє залучати позикові кошти для розвитку на більш вигідних умовах; реалізація «ефекту масштабу» дозволяє зробити роботу галузі більш стійкою і знизити інфляційний внесок залізничного транспорту в інфляційні процеси в країні (див. додаток А.4). Світовий досвід реформування залізничного транспорту переконливо свідчить, що у порівнянні з механізмами взаємодії вертикально розділених «мережевих» і перевізних компаній, у вертикально-інтегрованих транспортних компаній значно знижуються транзакційні витрати, пов'язані з необхідністю координації управління інфраструктурою і рухом поїздів. У таких

компаній існують реальні стимули для здійснення інвестицій у розвиток інфраструктури, які у «мережевих» компаній можуть бути відсутні [6].

З огляду на затверджену Державну цільову програму реформування залізничного транспорту [148, 149] окремої уваги заслуговує запропонована М.М. Чеховською паритетно-конкурентна парадигма розвитку залізничного комплексу, що ґрунтується на ідеях сталого розвитку, екологічнобезпечного функціонування та інтеграції з іншими видами транспорту [191]. Вищезазначена парадигма передбачає диверсифікацію діяльності залізничної галузі, що вимагає нових підходів до організації процесу діяльності, проте сприятиме отриманню необхідних обсягів робіт та послуг, а також збалансованості механізму ціноутворення.

В дослідженнях Чеховської М.М. [193] запропоновано створення в рамках вертикально-інтегрованої моделі, в структурі публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування підприємства «Операторська мультимодальна компанія» на засадах доцільності, економічної ефективності та інвестиційної привабливості. Як зазначає Чеховська М.М., міжнародна практика свідчить, що трансформаційні процеси здійснюються більш ефективно, якщо вже під час перехідного періоду реформування створюються конкурентоспроможні структури, які в подальшому без значних витрат адаптуються до ринкового середовища [191, 193].

Підсумовуючи вищезазначене, вважаємо за доцільне формування конкурентних переваг операторських компаній відповідно до концепції транспортної логістики шляхом побудови ланцюжка цінності з урахуванням ринкових індикаторів успіху на основі компетенцій (наприклад, організація перевезення «точно в строк» чи «від дверей до дверей») та ресурсів компанії. Формування конкурентної переваги, виходячи з основних положень концепції «ланцюжка цінності» має передбачати збалансоване вирішення таких задач як: оптимізація базових функцій підприємства; ефективна міжфункціональна координація; узгодження із зовнішніми чинниками (факторами) конкурентоспроможності.

Враховуючи еволюцію наукових поглядів щодо забезпечення конкурентоспроможності підприємства транспорту та останні тенденції розвитку залізничного транспорту, вважаємо, що управління конкурентоспроможністю як й маркетингова діяльність мають відповідати холістичній («цілісній») концепції [105, с.43-50], тобто являти собою цілісну та інтегровану систему, що пронизує всю структуру підприємства. А саме процес управління конкурентоспроможністю підприємства повинен передбачати зовнішньо-внутрішню перспективу та базуватися на розумінні цільового ринку та споживацьких потребах, інтегрованому маркетингу та рентабельності. Орієнтація на успіх у довгостроковій перспективі обумовлює актуальність управління на засадах сталого розвитку, основою керованості якого є системний підхід та інформаційні технології. Де під сталим розвитком розуміємо досягнення балансу між задоволенням сучасних потреб людства і захистом інтересів майбутніх поколінь, включаючи їхню потребу в безпечному і здоровому навколишньому середовищі. З огляду на все вищезазначене набуває актуальності дослідження досвіду організації вантажних перевезень у змішаному сполученні.

1.3. Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні

Вантажні перевезення у змішаному сполученні набули подальшого розвитку, завдячуючи лібералізації та дерегулювання транспортного ринку внаслідок реалізації реформ на транспорті.

Дослідженням питань реформування транспортного ринку займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені як: Ю.С. Бараш, Г.Д. Ейтутіс, Б.М. Лапідус, О.М. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, О.П. Кутах, М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, О. М. Пшінько, Л. О. Позднякова, Ф.І. Хусаїнов, Ю.М. Цветов та ін. В той же час систематизації особливостей досвіду організації вантажних перевезень у

змішаному сполученні у країнах з вертикально-інтегрованою моделлю реформування приділено недостатньо уваги.

Враховуючи, що реформування Укрзалізниці згідно Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки [149] здійснюється за вертикально-інтегрованою моделлю [76], основну увагу при дослідженні досвіду організації змішаних перевезень варто приділити країнам, що впроваджують подібні моделі реформування – Німеччині та Росії, зокрема. Для протиставлення досвіду розділення інфраструктурної компанії та компанії-оператора варто розглянути моделі реформування та їх вплив на розвиток змішаних перевезень в таких країнах як Велика Британія та Швеція.

Поглиблений аналіз досвіду організації перевезення вантажів у змішаному сполученні у зазначених країнах надається у додатку А.5.

Сучасна Німеччина представляє найактивніший з точки зору конкуренції район Європи – країна має сухопутні кордони з дев'ятьма іншими країнами, що обумовлює значний обсяг перевезень у міжнародних повідомленнях, включаючи транзит, який особливо привабливий для сторонніх операторів.

Починаючи з 1 червня 1999р. підрозділи залізниць Німеччини отримали статус незалежних. На початку 2001 року концерном DB AG було прийнято рішення про реорганізацію DB Cargo AG з урахуванням потреб ринку та почато розробку проектів щодо кооперації з іншими підприємствами [186].

Прагнення до переходу на рівень мультинаціонального бізнесу, що охоплює сфери перевезень морським транспортом та логістики, аргументувався топ-менеджментом компанії тим, що в довгостроковому плані економічний успіх залізниці залежить від ефективності та доступності зв'язків зі споживачами. Протягом трьох років компанія вантажних перевезень залізниць Німеччини трансформувалася в одного з найбільших в світі провайдерів логістичних та транспортних послуг. Вантажну структуру DB AG на момент 2003 року формували DB Logistics, Schenker, Stinnes та Railion.

Метою європейського об'єднання Railion (як відомства транспорту і

логістики в складі АТ «Німецька залізниця») стала висока якість перевезень і ефективність. Найкращою передумовою для цього, згідно досвіду компанії, стала пропозиція послуг, що перетинають кордони, від одного ділового партнера (принцип «в одне вікно» або іншими словами «з єдиних рук»). Завдяки стратегії горизонтальної експансії, вантажна компанія Railion зайняла лідируючі позиції в Європі, пов'язуючи між собою економічні регіони 29 країн. Успішне застосування стратегії кооперації, а також можливість надання повного спектру послуг у вантажних перевезеннях, включаючи поодинокі вагонні відправки, завдяки значному парку рухомого складу (100 тис. вагонів та 3 тис. локомотивів) надали Railion значні конкурентні переваги на міжнародному ринку транспортних послуг.

Вже наприкінці 2006 року з оборотом майже 15 млрд. євро і 75 тис. службовців логістичний сектор DBAG зайняв третю позицію в світі як морський вантажний перевізник, другу - як повітряний та першу як європейський оператор наземного і залізничного транспорту. При цьому факт, що DB Logistics забезпечує більше половини обороту DB Cargo AG, підкреслює переваги прийнятої DBAG стратегії мультимодального розвитку.

У грудні 2007 року компанія Railion стала частиною DB Schenker Logistics Group, дочірньої компанії Deutsche Bahn AG (DBAG). У 2008 році було проведено ребрендинг всього напрямку логістики холдингу DBAG, і бренд Railion був замінений на загально-впізнаваний бренд DB Schenker [56, 135, 158, 186, 188].

У Великобританії Закон про залізничний транспорт було прийнято 5 листопада 1993 року, а з 1 квітня 1994 року Британські Залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування.

У 1996 р. було утворено британську компанію вантажних перевезень English, Welsh & Scottish (EWS), до якої приєдналися компанії National Power Rail Unit і Railfreight. Новостворений найбільший в країні оператор вантажних перевезень охопив 90% ринку перевезень вантажів залізницями країни. В той

же рік приватні компанії-оператори та їх клієнтура здійснили значні інвестиції в розвиток парку рухомого складу та облаштування вантажних терміналів, що прямо або опосередковано сприяло зростанню перевезень вантажів [68, 158].

Нішу інтермодальних перевезень (в основному з перевезень контейнерів в сполученнях з глибоководними портами країни) на ринку Великобританії зайняла компанія-оператор Freightliner. Як зазначають автори [55], у збільшенні чисельності парку рухомого складу, що було зайнято у інтермодальних перевезеннях, компанія Freightliner вклала понад 17 млн. ф. ст. А в 1999 р. в сектор перевезень масових вантажів увійшло її відділення Freightliner Heavy Haul. За 7 років існування компанія вантажних перевезень Freightliner вийшла на рівень річного обороту, що перевищує 75 млн. ф. ст. Європейські експерти пов'язують успіх компанії з підвищенням якості та ефективності перевізної діяльності, що має прямий зв'язок з рівнем технічного розвитку. Вже на момент 2010 року компанія Freightliner стала другим найбільшим оператором на ринку вантажних перевезень (після EWS), власником компанії являється інвестиційний фонд з Бахрейна [68, 81, 138, 158].

Швеція стала першою в світі країною, в якій з'явилася окрема державна адміністрація залізничної інфраструктури – саме тоді була утворена й операторська компанія «Шведські залізниці» (SJ), яка здійснювала перевезення та контролювала диспетчерську службу. Реструктуризація залізничного сектора в Швеції розпочалася ще в 1985 році, але кардинальна реформа була здійснена у 1988 р.

Для захисту залізничних вантажних перевезень від видової конкуренції (з автомобільним транспортом) уряд на початку 1990-х років прийняв рішення скоротити плату за користування інфраструктурою до мінімально низького рівня (близького до нуля). Проте SJ залишалася прибутковою протягом лише кількох років - вже 1996 рік став збитковим, в особливо важкому становищі перебував вантажний підрозділ компанії. У 2001 році SJ була розділена на 6 спеціалізованих компаній, в тому числі ремонтну, оператор пасажирських

перевезень та Green Cargo - оператора вантажних перевезень. Вже у 2006 р. в Швеції 6 інших вантажних компаній-операторів. В той же час приватні компанії-оператори діяли в невеликих масштабах та часто виконували лише роль субпідрядника державної компанії-оператора Green Cargo. Підвищення конкуренції призвело до зниження тарифів та підвищення якості обслуговування. Однак фінансове становище Green Cargo залишається відносно нестійким: прибуток від експлуатації в 2006 і 2007 рр. не перевищував 5% [81, 158].

В 2009 році компанія Green Cargo разом з операторами залізничних перевезень з шести інших країн, включаючи німецьку компанію Deutsche Bahn (DB AG) і французьку компанію SNCF, почала розробляти альянс європейських постачальників послуг логістики залізничних перевезень на основі моделі авіаційної промисловості. Мета цього альянсу полягає у співпраці для оптимізації маршрутів, систем і графіків міжнародної транспортування товарів, яка поряд з іншими умовами включає виконання директиви ЄС щодо обміну даними між операторами. Разом з 50 компаніями галузі швейцарський постачальник рішень з транспортування ELOG в даний час проектує відповідне рішення в сфері інформаційних технологій. Більш чітке ринкова фокусування забезпечить додаткову конкурентну перевагу логістам залізних доріг в конкуренції з автомобільними перевезеннями [187].

Отже, досвід трьох європейських країн свідчить, що відкритий доступ до залізничної інфраструктури дозволяє новим операторам залучати нові обсяги вантажів завдяки кращому поєднанню рівнів тарифів і обслуговування (ціни і якості). Аналіз вантажообігу свідчить, що в Німеччині, і в Великій Британії обсяги вантажних перевезень зростали скоріше, ніж в інших країнах-членах ЄС, іншими словами наявність конкуренції мотивує прагнути до задоволення споживачів більш ефективним ніж у конкурентів способом. Прибічники німецької моделі аргументують, що вона являється вдалою комбінацією переваг відкритого доступу з інтеграцією функцій менеджменту

інфраструктури та експлуатації з метою оптимізації кооперації – зберігає вигоди інтеграції, і в той же час допускає конкуренцію. Вертикальне розділення потребує додаткових витрат, як це було в Швеції і Великій Британії, але пришвидшує процеси розвитку конкуренції. В той же час, згідно досвіду DBAG (Німеччина), вертикально-інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень. Це доводить також й той факт, що на сьогодні серед багатьох інших компаній в структуру DB Schenker Rail входить DB Schenker Rail Denmark, якій належить 49% Green Cargo (Швеція), а також DB Schenker Rail UK у Великій Британії (викуплена Англійська, Валійська та Шотландська залізниця EWS).

В Росії розділення господарської діяльності та функцій державного управління було здійснено у 2003 г., тоді ж було створено ВАТ «РЖД» [136]. На перевезеннях «від дверей до дверей» спеціалізується ВАТ «РЖД Логістика», яке було створено в 2010 році в рамках розвитку логістичного напрямку бізнесу холдингу «РЖД» та являється на 100% дочірнім товариством ВАТ «РЖД». Компанія надає послуги з перевезення вантажів всіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, морським, а також авіатранспортом; реалізує інтермодальні перевезення; забезпечує складське зберігання та термінальну обробку, проходження митниці та оформлення страхування; організує ланцюги поставок. Відповідно до потреб вантажовласників та вимог міжнародного ринку транспортних послуг компанія організує цілий ланцюжок поставки, розробляючи оптимальний маршрут. Своєю стратегічною задачею менеджмент компанії вважає її становлення в якості 3PL-провайдера («логістика третьої сторони»), що надає комплекс послуг з перевезення вантажів, оформлення перевізних документів, диспетчеризації, відстеження вантажу та інформування клієнта, охорони вантажу, його страхування.

Перевагою перед конкурентами менеджмент компанії «РЖД Логістика»

вважає вертикально-інтегровану структуру холдингу «РЖД». На правах дочірньої компанії РЖД «Логістика» використовує всі можливості внутрішньохолдингових взаємодій з іншими дочірніми підприємствами ВАТ «РЖД», тим самим гарантуючи клієнтам повний комплекс логістичних рішень і послуг. Ефективне поєднання можливостей залізничного транспорту холдингу «РЖД» з автомобільним, морським і авіатранспортом провідних транспортних компаній дозволяє ВАТ «РЖД Логістика» пропонувати своїм клієнтами унікальні умови співпраці, орієнтуючись на задоволення пріоритетних вимог споживача на ринку вантажних перевезень – швидкість доставки та збереження вантажів [104, 136, 166].

Інфраструктурними продуктами ВАТ «РЖД» являються: організація перевезень у складі регулярних контейнерних поїздів, які формуються клієнтами ВАТ «РЖД» або ВАТ «РЖД» з вагонів різних власників; оптимізація процесів перевезення контейнерів, створення і розвиток мережі регулярних повідомлень контейнерних поїздів та організація перевезень на умовах «термінал-термінал»; організація спільного наскрізного сервісу з морськими лініями та іноземними залізницями та інтермодальних операторами в змішаному, експортно-імпортному і транзитному сполученнях.

На сьогодні ВАТ «РЖД» формує нову лінійку транспортних продуктів в сегменті вантажних інтермодальних перевезень. Підвищення якості транспортного обслуговування клієнтів досягається за рахунок збільшення відповідальності ВАТ «РЖД» за виконання прийнятих на себе зобов'язань за термінами і надійності доставки контейнерів. Для забезпечення конкурентоспроможності подібних послуг необхідно розробити методику ціноутворення для транспортних послуг підвищеної якості, включаючи послуги з формування контейнерних поїздів силами ВАТ «РЖД» на шляхах загального користування. Послуга підвищеної якості має приносити додатковий дохід ВАТ «РЖД» і не призводити до підвищення тарифного навантаження на користувачів. Основними факторами конкурентоспроможності залізничних контейнерних

перевезень, на думку менеджмента ВАТ «РЖД», є маршрутна швидкість, асортимент та якість послуг. З метою досягнення цілей щодо зростання обсягів контейнерних перевезень та підвищення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту при перевезеннях контейнеропридатних вантажів Холдинг «РЖД» проводитиме політику, спрямовану на досягнення практичних поліпшень в кількох напрямках, а саме: вдосконалення технологій перевезень контейнерів, у тому числі за рахунок впровадження нового рухомого складу; поліпшення рівня інформаційного забезпечення перевезень; розвиток і модернізація термінальної інфраструктури і станцій, що виконують суттєві обсяги переробки контейнерних відправок; підвищення рівня взаємодії і кооперації з партнерами щодо реалізації логістичних технологій та інтермодальних схем перевезень; розвиток лінійки конкурентоспроможних послуг та підвищення їх привабливості для клієнтів, удосконалення ціноутворення та тарифів на послуги Холдингу «РЖД», системи продажу послуг, системи зворотного зв'язку з клієнтами.

Розвиток змішаних перевезень в Україні бере початок з 1993 р, коли перший поїзд комбінованого транспорту перевіз автопоїзди за маршрутом Захонь - Чоп - Скнилів Ужгородської дирекції [68]. Суттєво вплинуло на хід розвитку вантажних перевезень реформування залізничного транспорту.

Відповідно до директив ЄС щодо реформування залізниць [164], у рамках програми реструктуризації залізничного транспорту в Україні також було вжито заходів щодо відділення інфраструктури від перевізної діяльності. Зокрема у період з 1996 до 2000 роки було засновано такі комерційно-технологічні підприємства з відповідними транспортними засобами та виробничими фондами:

- «Укрспецвагон», що спеціалізується на перевезеннях вантажів у вагонах-цистернах та інших спеціального призначення;
- «Укррефтранс», що спеціалізується на перевезеннях швидкопсувних вантажів у вагонах-рефрижераторах;

- центр транспортного сервісу «Ліски», що спеціалізується на перевезеннях вантажів у контейнерах та ставить за мету повне задоволення потреб у швидкій та гарантованій доставці «від дверей до дверей», з використанням переваги інтермодальних перевезень;
- Український центр з обслуговування пасажирів (УЦОП), що надає послуги з сервісного обслуговування пасажирів;
- Державне транспортно-експедиційне підприємство «Інтертранс», що надає послуги з експедування вантажів [114].

Метою створення компанії ДП «УДЦТС «Ліски» є повне задоволення потреб клієнтів у швидкій і гарантованій доставці вантажів до місця призначення, використовуючи переваги інтермодальних перевезень. Надійні та стабільні договірні відносини з провідними експедиторськими організаціями СНД та Європи дозволяють ДП «УДЦТС «Ліски» здійснювати комплексне транспортно-експедиційне обслуговування по території країн СНД, Балтії та Європи [133]. ДП «УДЦТС «Ліски» надає в користування 20-ти і 40-ка футові універсальні контейнери для здійснення міжнародних перевезень у змішаному сполученні, які відповідають Міжнародній конвенції ООН з безпеки контейнерів (1972 р.) і Митній конвенції щодо контейнерів (1972 р.).

У 1996 р. було організовано маршрутний контейнерний поїзд «Україна-експрес», який з'єднує порти Гамбург і Бремерхафен (Німеччина) з Україною (станція Київ-Ліски). ДП «УДЦТС «Ліски» перевозить вантажі контейнерними поїздами у напрямках: Будапешт – Москва («Чардаш»), Одеса – Москва («Одеса»), Гданськ – Одеса – Іллічівськ («Балтика»), Миколаїв – Москва, Одеса – Іллічівськ – Мінськ-Клайпеда («Вікінг»), Одеса – Іллічівськ – Мінськ – Рига – Таллін («ZUBR»). Контейнерні перевезення з використанням декількох видів транспорту мають вдвічі скорочувати транзитний час в дорозі, значно знизити вартість перевезення та забезпечувати збереження вантажів.

Одним з нових напрямків діяльності ДП «УДЦТС «Ліски» є безпосередня участь у роботі міжнародних судноплавних контейнерних ліній. Така участь

передбачає: затвердження спільно з морськими портами, судновласниками, агентами та операторами ліній фрахтової політики; розробку та реалізацію заходів з надання послуг на рівні стандартів якості та спільних програм інвестування. Прикладом такої діяльності є контейнерна судохідна лінія «Sea – Rail Express» Стамбул (Туреччина) – Миколаїв (Україна) – Москва (Росія), створена в 1998 р., яка дозволяє доставити вантажі з Туреччини в країни-учасниці СНД менше, ніж за тиждень. На лінії «Sea-Rail Express» експлуатуються 20– і 40-футові контейнери інвентарного парку Української залізниці.

У 2003 р. на базі ДП «УДЦТС «Ліски» запущено в експлуатацію один з найбільших в країні логістичних центрів – «Ліски». Центр «Ліски» має в своєму розпорядженні термінал загальною площею більше 27000 кв. м., розташований у Києві (ст. Київ – Ліски Південно-Західної залізниці). Термінал обладнаний: двома контейнерними майданчиками з пропускною спроможністю 500 контейнерів на добу; відкритим митно-ліцензійним складом площею 2000 кв.м.; критим складом загальною площею 6000 кв.м.; торцевою рампою для розвантаження колісної техніки (в тому числі – контрейлерних поїздів).

Програмою розвитку логістичних центрів, інтермодальних перевезень, розробленої «Укрзалізницею», передбачено створення мережі логістичних центрів в місцях руху потужних вантажопотоків, а також у великих транспортних вузлах в зоні тяжіння Міжнародних транспортних коридорів: Донецька залізниця – Луганськ; Придніпровська залізниця – Дніпропетровськ, Запоріжжя; Південно-Західна залізниця – Київ-Ліски; Львівська залізниця – Чоп; Південна залізниця – Харків-Краснозавідській; Одеська залізниця – Усадове Одеса-Ліски.

Логістичні центри інтермодальних перевезень будуть забезпечувати ефективну взаємодію різних видів транспорту (залізничного, автомобільного і водного), а також надавати вантажовідправнику повний комплекс транспортно-експедиційних послуг: оформлення перевізних документів; декларування

вантаж; доставка вантажу «від дверей до дверей»; доставка вантажу «точно в строк»; — забезпечення збереження вантажу; страхування вантажу і т.д.

У великих обласних центрах України – Львові, Донецьку, Одесі, Харкові, Дніпропетровську, – створені філії ДП «УДЦТС «Ліски», що дозволяє оперативно організувати подачу контейнерів у необхідній кількості на станції залізниць України протягом доби. Філії пропонують широкий спектр послуг з обробки контейнерних вантажів, здійснюють перевалку вантажів, пов'язану зі зміною виду транспорту, з можливістю зберігання товару в складських приміщеннях, у тому числі і під митним контролем. Надають послуги з організації перевезень вантажів у складі поїздів комбінованого транспорту «Вікінг» Одеса – Іллічівськ – Мінськ – Клайпеда – Драугисте і «Зубр» Одеса – Іллічівськ – Мінськ – Рига – Таллін.

Особливе значення для розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні має Чорноморський регіон і порти Одеса та Іллічівськ. При належних зусиллях контейнерообіг може скласти 3,4–3,5 млн TEU/ рік [70].

Незважаючи на нерозвинутість ринку мультимодальних та інтермодальних транспортних послуг в Україні, на вітчизняному ринку є приклади зародження прогресивних технологій перевезення вантажів.

Базовим для мультимодальних перевезень в акваторіях Україна традиційно виступає сусідній з Одеським Іллічівський МТП, який володіє мультимодальним (залізнично-поромним) терміналом. Але в травні 2012 році до мережі мультимодального транзиту приєднався Одеський морський торговий порт (ОМТП).

Нові проекти, реалізовані в Одеському порту, виконані в автомобільно-поромному і залізнично-морському транзитному сполученні. Перший проект реалізований на маршруті Грузія – Україна – Литва (морське перевезення з Грузії, вивантаження в порту, доставка на Литву автомобілем). Другий проект включав транзитне перевезення сирої нафти (перевезення морським шляхом у порт, вивантаження в порту, вивезення за межі України залізничним

транспорт). Пілотні проекти міжнародних мультимодальних перевезень ролкерних, контейнерних і наливних вантажів через порт були реалізовані в рамках впровадження технологій електронного документообігу в сферу контролю та пропуску вантажів. Партнером Одеського порту з реалізації проекту мультимодальних перевезень виступила компанія ПЛАСКЕ (оператор поїзда комбінованого транспорту «Вікінг», представник Литовських залізниць в Україні). Проекти використовували систему електронного декларування та попереднього інформування (у рамках стандартів митних правил Євросоюзу). Супутнім проектом стало тестове перевезення контейнерного вантажу, забезпеченого електронними митними пломбами різних типів, з Туреччини на Литву. Метою експерименту була перевірка ефективності застосування технології GPS-навігації в системах пломбування контейнерів [128].

В травні 2012 року було анонсовано проект інтермодальних перевезень Туреччина – Україна – Польща за ініціативи «Укрзалізниці», АТ «ПЛАСКЕ» і компанії ARKAS (морський лінійний перевізник, Туреччина). Проект передбачає мультимодальні перевезення по маршруту, що з'єднує контейнерні порти Туреччини (Стамбул, Самсун, Трабзон) з портами Іллічівськ і Одеса, далі – залізничним транспортом до терміналу ст. Замосць (Польща). Планується, що по залізничному плечу маршруту курсуватиме поїзд Одеса – Замосць – Одеса (регулярний графік, двічі на місяць). Передбачуваний обсяг перевезень – близько 50 контейнерів у відправленні. Пряме завантаження маршруту складуть товари широкого споживання турецького виробництва, зворотнє – вантажі прилеглих регіонів (Польщі, Словаччини, Чехії, Південної Німеччини). За оцінкою ініціаторів, перевагою доставки, крім скорочення часу перевезення (до 3-х діб), будуть висока схоронність вантажу, збільшена вага (до 28 тонн в 20-футовому контейнері проти 21 тонни автомобільними дорогами) і спрощення митних формальностей [178].

Підсумовуючи вищезазначне, досвід Великої Британії, Швеції, Німеччини та Росії свідчить про доцільність створення в структурі Укрзалізниці

самостійних операторських компаній за напрямками діяльності, які охоплювали б сфери перевезень морським транспортом та логістики. Такі операторські компанії (в тому числі дочірні «Укрзалізниці») мали б кращі умови для залучення експортно-імпортних та транзитних вантажів, розвитку конкуренції, стимулювання розвитку суміжних сегментів бізнесу і на цій основі впровадження фінансово-інвестиційних механізмів для оновлення рухомого складу. Згідно досвіду DBAG (Німеччина), вертикально-інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень.

При реформуванні та реструктуризації транспортної системи України необхідно враховувати дії Росії, як найближчого «конкурента» в сфері реалізації транзитних перевезень у напрямках «Захід-Схід» та «Схід-Захід», а також приділити необхідну увагу забезпеченню конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень.

1.4. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських перевезень.

Курс на інтеграцію до Європейського союзу (ЄС) вимагає від України адекватної трансформації транспортної галузі відповідно до особливостей відкритого європейського ринку транспортних послуг. Стратегія забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств транспорту в сфері вантажних перевезень має враховувати макроекономічні тренди, тенденції транспортної політики ЄС, конкурентного середовища на відповідних сегментах ринку та умови попиту.

Основними цілями реформи на залізницях Європи були створення конкурентних відносин між операторами вантажних перевезень та підвищення

ефективності обслуговування вантажовідправників [158]. На думку експертів ЄС, у сфері залізничного транспорту лібералізація і дерегулювання, передбачені «Білою книгою» [220], повинні сприяти збільшенню обсягу перевезень на 100% до 2020 р. в порівнянні з 2005 роком [188]. Саме дерегулювання транспорту вивело на прибутковий рівень інтермодальні безперевальні технології змішаного сполучення.

Дослідженням розвитку національного ринку транспортних послуг, з точки зору реформування та міжнародної взаємодії, займалися такі вітчизняні вчені як: О.О. Бакаєв, Д.В. Зеркалов, Г.Д. Ейтутіс, Г.М. Кірпа, Н.М. Колесникова, Ю.Ф. Кулаєв, О.П. Кутах, М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін., питанням розвитку змішаних перевезень приділили увагу: Н.І. Богомолова, Ю.В. Дьомін, П.І. Підлісний, Є.М. Сич та ін. В той же час в умовах формування ринкових відносин та перспективи активізації конкуренції особливої актуальності набуває розгляд питання щодо конкурентоспроможності операторських компаній, зокрема й на ринку змішаних вантажних перевезень, як складової національної транспортної системи.

Згідно Декларації II Загальноєвропейської конференції з питань транспорту (Крит, Греція, 14-16 березня 1994р.), успішна та ефективна взаємодія транспортних систем різних держав під час міжнародних перевезень вантажів забезпечується:

- уніфікацією або гармонізацією правових норм, що регулюють транспортно-експедиторське обслуговування, експорт та імпорт, а також інші транспортні послуги;
- дотриманням взаємовигідних економічних умов при здійсненні міжнародних перевезень;
- застосуванням узгоджених технічних, технологічних, екологічних стандартів та вимог, що стосуються взаємодіючих елементів транспортних систем;
- сумісністю застосовуваних технологій, комерційних правил, споживацьких стандартів обслуговування;

– єдиною або гармонізованою системою інформаційного забезпечення, обліку та звітності експортно-імпортних перевезень та експорту транспортних послуг [129, с. 244].

Вигідне гео економічне положення України, високий показник транзитності 3,11 [82, с. 536], обумовлюють високий потенціал експорту транспортних послуг. Транспортна система України, як країни, що орієнтована на Євроінтеграцію [145], має відповідати міжнародним стандартам та прагнути до конкурентоспроможності на європейському відкритому ринку транспортних послуг. А, отже, рівень транспортних послуг в сфері вантажних перевезень має відповідати вимогам та потребам міжнародного вантажовласника.

Основною тенденцією розвитку світової економіки являється глобалізація, що за своєю сутністю являється симбіозом двох понять – інтеграції (у сенсі «взаємопроникнення») та уніфікації (у сенсі «однаковість»). Глобалізація полягає у швидкому розширенні та ускладненні зв'язків і взаємозалежностей національних економік, а також виражається в процесах формування глобального економічного та інформаційного простору, світового ринку товарів, капіталів, інформації, послуг і робочої сили, в інтернаціоналізації проблем забезпечення безпеки і техногенного впливу на природне середовище.

Інтеграційні процеси, що відбуваються на основі міжнародного розподілу праці та збільшення темпів науково-технічного прогресу, призвели до швидкого зростання обсягів зовнішньої торгівлі товарами та послугами у сучасному світі, зокрема між Європою та Азією, Європою та Північною Америкою, Азією та Північною Америкою. Одним із проявів процесів інтеграції та глобалізації у світовій економіці і зовнішній торгівлі є виникнення потужних міжнаціональних вантажних потоків особливої форми організації перевезень - міжнародних транспортних коридорів (МТК).

МТК в сучасному розумінні це, перш за все, напрями, за якими концентрується переміщення значних обсягів вантажів, часто різними видами транспорту. МТК забезпечують, перш за все, перевезення вантажів зовнішньої

торгівлі – експортно-імпортних і транзитних. Організація міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у МТК потребує вирішення комплексу питань прискореної доставки і підвищення якості перевезень. Це стосується в першу чергу організації перевезень вантажів за участю декількох видів транспорту, а саме змішаних перевезень. Адже на сьогодні біля 60 % міжнародних перевезень здійснюється у змішаному сполученні за схемою «від дверей до дверей» [42].

Директива ЄС 91/440 надала поштовх до посилення конкуренції на ринку транспортних послуг в масштабах Європи частково завдяки створенню єдиного ринку залізничних послуг без дискримінації між компаніями з різних країн - членів ЄС, частково за рахунок заохочення перерозподілу перевезень між видами транспорту і збільшення частки залізниць в міжнародних вантажних перевезеннях [158]. В подальшому директива 91/440 була відкорегована директивою 2004/51/ЄС [60]. Лібералізація залізничних перевезень поклала кінець державної монополії в галузі вантажних перевезень і дозволила новим перевізникам отримати доступ на національну та європейську мережі залізниць (у вантажних сполученнях на мережі TERFF - з травня 2003 р.) за умови, що вони виконують певні умови і, зокрема, мають ліцензію на експлуатаційну діяльність і сертифікат безпеки. Дійсно, число компаній-операторів на залізницях Європи істотно зросло за останні роки [188].

Реформи на залізницях Європи були спрямовані, зокрема, на створення конкурентних відносин між операторами вантажних перевезень і підвищення ефективності обслуговування вантажовідправників. Цю ж мету переслідував поділ функцій експлуатації та менеджменту інфраструктури [158].

Менеджер інфраструктури має відповідати за стан колії, штучних споруд та інших постійних пристроїв та керувати (зазвичай від імені власника, як правило, держави) їх використанням. Компанія-оператор повинна організовувати перевезення в умовах цієї інфраструктури на комерційних засадах. Як менеджери інфраструктури, так й операторські компанії повинні,

нарешті, відповідати інтересам кінцевих користувачів - вантажовласників і пасажирів. Менеджери інфраструктури повинні бути провайдерами гарантованих послуг з надання пропускнуої здатності на рівні, що забезпечує виконання критеріїв «сталості мобільності» людей і вантажів при дотриманні безпеки та економічної ефективності для всіх зацікавлених сторін. Де, згідно [214], «стала мобільність» передбачає будь-який спосіб або організаційну форму пересування, що дозволяють знизити рівень впливу на навколишнє середовище, включаючи «зелену» (екологічну), інноваційну логістику.

Компанії-оператори повинні задовольняти зростаючі вимоги конкурентного ринку, інтегрувати в свою діяльність логістичні ланцюжки або самим інтегруватися у вже діючі. Тільки компанії-оператори, що враховують ці вимоги і пропонують користувачам орієнтовані на забезпечення безперервних поставок професійні послуги, можуть встановлювати і підтримувати тісні зв'язки з клієнтурою і створювати додаткову вартість у відповідності з попитом і пропозицією [188].

Основні зусилля ЄС (на період 2001– 2010 рр.) у питаннях транспортної політики були зосереджені на таких взаємопов'язаних напрямках: створення транс'європейської мережі; перерозподіл балансу між видами транспорту; забезпечення необхідного фінансування інфраструктури; захист навколишнього середовища; підвищення рівня безпеки на дорогах; здійснення спеціальних програм (зокрема проект розвитку змішаних перевезень Marco Polo (Марко Поло), проект супутникової навігації Galileo (Галілео) тощо) [221].

Країни ЄС прийняли необхідну стратегію заради забезпечення сталої мобільності, яка включає: розширення і оптимальне використання залізничної інфраструктури; заохочення змішаних (зокрема інтермодальних) перевезень; збільшення використання внутрішніх водних (річкових і морських) шляхів.

В програмному документі ЄС «Інтермодальність та інтермодальні вантажні перевезення» зазначається: «Просування інтермодальних технологій є перспективним та інноваційним політичним інструментом, який може надати

істотну підтримку всієї транспортної системи та сприяти її більшій збалансованості та ефективного використання наявних транспортних можливостей (інфраструктури, рухомого складу, обладнання для навантаження-розвантаження і т.д.)» [213].

Заради сприяння та фінансової підтримки всіх складових транспортної стратегії ЄС здійснено ряд практичних кроків, зокрема:

1. Для перерозподілу балансу між видами транспорту передбачається створення регульованої конкуренції між ними та розвиток спільних, інтермодальних перевезень. У 1992 р. ЄС була прийнята програма РАСТ (Pilot Action Combined Transport) (1992-2001 рр.). Всього в рамках програми було розпочато 167 проектів. Незважаючи на скромний бюджет програми в 53 млн. євро, результати перевершили очікування:

- нове комбіноване сполучення «залізниця-море» між Швецією та Італією, через Німеччину і Австрію переключило на себе близько 500 000 тонн вантажів на рік, що дозволило розвантажити автомобільні дороги та значно скоротити час доставки (до 48 годин);
- залізнично-повітряне сполучення між Схіпхол (Амстердам) та Міланом (Італія) вже взяло на себе еквівалент 45 повітряних вантажних палет на тиждень в перший же рік експлуатації;
- кожен день баржа між Лілль та Роттердамом замінює близько 50 вантажівок з активно використовуваного дорожнього коридору;
- служби доставки в Ла-Рошель, Гаврі і Роттердамі змістила 643 000 тонн вантажів з автомобільного транспорту на морський протягом трьох років;
- завдяки сполученню «залізниця-море» між Іспанією та Німеччиною близько 6500 вантажівок на рік уникають подорожі на перевантажених дорогах;
- інформаційна система стеження за вантажами (з доступом як з персонального комп'ютера, так й з Інтернету) перекладає повідомлення, що написані різними мовами, на єдину спільну мову [221].

2. В 1993 році було засновано Європейську інтермодальну асоціацію (EIA)

– міжнародну незалежну платформу сприяння сталої мобільності інтермодальних перевезень в Європі, що об'єднала інноваційні рішення залізничного, водного, автомобільного, повітряного та морського транспорту. Організація має статус неурядової організації в рамках ООН та ITF (колишня ЕСМТ/OECD) та визнана Європейською комісією.

Ключовими цілями ЕІА є: захист інтересів учасників у розробці інноваційних інтермодальних концепцій і технологій, краще визначення інтермодальної продукції та підвищення якості рівня обслуговування; підвищення продуктивності, рентабельності і конкурентоспроможності учасників за рахунок інноваційного, швидкого, безпечного і економічного руху товарів, що зберігає якість життя і навколишнього середовища [217].

3. В 2001 році ЄС була запущена масштабна програма Marco Polo спрямована на підтримку інтермодальних ініціатив поки вони не стали комерційно життєздатними, а також переведення вантажоперевезення з автомобільного транспорту на більш екологічно чисті види, зокрема залізниця та водні види транспорту.

Аналогічно програмі РАСТ програма «Марко Поло» спрямована на підтримку комерційних послуг у фрахтових транспортних перевезеннях та фінансування дій країн-учасників щодо: переведення вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші, більш екологічні; підтримки інноваційних заходів для подолання структурних бар'єрів на ринку перевезень; забезпечення співпраці та обміну ноу-хау між операторами на ринку транспортних послуг з метою зниження забруднення навколишнього середовища.

За програмою Євросоюзу Marco Polo II (2007-2013 рр.) фінансуються проекти, спрямовані на розвиток діяльності із зміни способів перевезення вантажів у всіх транспортних галузях. Головною метою цієї програми є зменшення обсягів перевезень вантажів автотранспортом. Бюджет програми на період з 2007 до 2013 року становить 450 млн. євро [219]. Впровадження програми Marco Polo було аргументовано тим, що 1 євро витрат на змішані

перевезення принесе 6 євро макроекономічних і соціальних вигод [208].

4. Започатковано нову європейську програму New Opera, в основі якої лежить концепція створення виділених вантажних коридорів, включаючи деякі для перевезень контейнерів, завантажених у два яруси. Розрахована на 3,5 роки програма вартістю 3,6 млн. євро повинна виявити шляхи створення до 2020 р. мережі протяжністю 15 тис. км з нових та існуючих ліній, призначених для вантажних перевезень. Програма New Opera виконується в координації та кооперації з двома дослідницькими проектами Trend і Reorient. Перший покликаний зібрати інформацію для оцінки загального прогресу в створенні так званої європейської залізничної зони та розробці еволюційної схеми інтеграції та експлуатаційної сумісності для Європейського залізничного агентства (ERA). Передбачається також відбір подібних коридорів для демонстрації синергічного ефекту від продовження діяльності з переходу на європейську систему управління рухом (ERTMS), створення транс'європейських мереж (TEN) та реалізації генерального плану Міжнародного союзу залізниць (UIC) в галузі європейської інфраструктури. Reorient представляє бізнес-план інтермодальних вантажних сполучень Скандинавського регіону з південним сходом Європи. Коридори, що увійшли в цей план, проходять з Осло, Стокгольма і Гельсінкі через Щецин, Відень, Братиславу / Будапешт, Бухарест і Софію в Салоніки [138].

5. Значну роль у створенні єдиної транспортної системи в Європі - між Європейським союзом (ЄС) та Центральною та Східною Європою (СЕЕС) відіграє проект INTERMODA, який крім того також сприяє досягненню цілей спільної транспортної політики (СТП) в Європі. Проект фінансується Європейським співтовариством у рамках програми «Конкурентного та сталого зростання» [216].

У зв'язку зі злиттям європейських ринків, розширенням ЄС на схід і посиленням тенденцій до аутсорсингу цілих пакетів послуг на період до 2015 р. прогнозується щорічне зростання попиту на транспортні послуги. Найбільший

щорічний приріст очікується в області комплексних логістичних послуг, так як промислові підприємства все частіше залучають до виконання логістичних завдань сторонні організації, оголошуючи при цьому конкурси на виконання цілого ряду комплексних послуг [170]. Таким чином, поєднання транспортних і логістичних послуг стає стратегічною умовою успіху. Зростання обсягу перевезень може відбуватися тільки на базі розширення транспортних мереж в міжнародному масштабі, з пріоритетом впровадження оптимальних схем у змішаному сполученні. Вантажовласник-споживач чекає від операторських компаній загальноєвропейського транспортного менеджменту з єдиними високими вимогами щодо точності за часом доставки та надійності та конкурентоспроможною вартістю послуг.

Підсумовуючи вищезазначене, зазначимо, основними трендами розвитку ринку транспортних послуг, зокрема вантажних перевезень, у Європі є:

- посилення конкуренції між операторськими компаніями, як наслідок реформування та лібералізації транспортної галузі;
- інтеграція міжнародної транспортної системи заради підвищення ефективності перевезень та досягнення синергічного ефекту від налагодженої системи взаємодії;
- створення єдиної логістичної системи просування товарів по всіх континентах, що включає в себе великі транспортні вузли, пов'язані мультимодальними коридорами;
- прагнення до регульованої конкуренції між видами транспорту та розвиток спільних, змішаних (інтермодальних, мультимодальних, комбінованих) перевезень;
- надання залізниці та водним видам транспорту статусу оптимальної альтернативи автомобільним перевезенням як з екологічних міркувань в рамках стратегії «сталого мобільності», так і через вже наявне і достатньо серйозне перевантаження автомобільної мережі.

Прогнози вітчизняних і зарубіжних експертів свідчать про те, що обсяги

транзитних перевезень по осі Європа-Азія, яка проходить через Чорноморський регіон, можуть до 2015 року зрости на 35-40 %, що значно буде впливати на збільшення обсягу транзитних перевезень через територію України [157].

Транспортний фактор впливає на обсяг і структуру валютних надходжень від зовнішньої торгівлі товарами й послугами, транспортні витрати у вартості експортних товарів становлять у середньому 10-25 %. В той же час витрати промислових компаній на транспортування вантажів по Україні є одними з найвищих у світі. За даними транспортного консорціуму Українсько-німецького форуму, логістичні витрати у нашій країні доходять до 24% у загальній вартості вироблених товарів, у той час як середній показник серед розвинених країн – 11,7%. Причина цього, на думку міжнародних експертів, багато в чому полягає у відсутності уваги до оптимізації перевезень та транспортної інфраструктури як продукту системи єдиного господарського комплексу [179]. Індикатором наявності єдиного підходу до всіх субгалузей транспорту є рівень розвитку в країні мультимодальних та інтермодальних перевезень, які передбачають залучення всіх елементів транспортної системи.

Виконання міжнародних перевезень в умовах зростаючої конкуренції потребує від вітчизняного транспорту забезпечення міжнародних стандартів якості транспортних послуг на основі системної організації перевезень «від дверей до дверей», що обумовлює інноваційну стратегію його розвитку.

Отже, підсумовуючи вищезазначене, підкреслимо, що в сучасних умовах ринкової економіки набуває особливого значення забезпечення конкурентоспроможності окремих суб'єктів ринку транспортних послуг, адже є запорукою конкурентоспроможності галузі в цілому. Транспорт є надважливою складовою процесу міжнародної економічної інтеграції, а інтермодальність та мультимодальність є якісними показниками рівня доповнюваності та взаємодії між різними видами транспорту. Економічна доцільність впровадження та розвитку інтер-, мультимодальності обґрунтовується більшою ефективністю перевезень завдяки отриманню синергетичного ефекту шляхом інтеграції різних видів

транспорту, використання їх кращих можливостей протягом усього логістичного ланцюжка. Адже згідно дослідження економістів ЄС, 1 євро витрат на змішані перевезення принесе 6 євро макроекономічних і соціальних вигод [221]. Інтереси держави і суспільства щодо інтеграції економіки України в європейське співтовариство вимагають практичних кроків для розвитку національної транспортної галузі відповідно до вимог європейського ринку транспортних послуг. Посилення конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг та орієнтації України на євроінтеграцію обумовлює необхідність розвитку та забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень.

Еволюція цінностей споживача на міжнародному ринку вантажних перевезень спонукає до розвитку соціально-відповідального управління, з врахуванням впливу діяльності на навколишнє середовище. Орієнтація операторських компаній на успіх у довгостроковій перспективі обумовлює актуальність спеціалізації на логістичних послугах, організації змішаних перевезень – відповідно до стратегії «сталості мобільності» в рамках сучасної економічної концепції «сталого розвитку» – встановлення балансу між задоволенням сучасних потреб людства і захистом інтересів майбутніх поколінь, включаючи їх потребу в безпечному і здоровому довкіллі.

На розвиток експортного потенціалу транспортних послуг впливає безліч факторів, які можна віднести до зовнішніх і внутрішніх. Зовнішні фактори залежать від розмірів торгівлі між третіми країнами та якості транспортних послуг іноземних компаній, рівня тарифів іноземних перевізників, наявності альтернативних маршрутів та ін. Внутрішні – від обсягів зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних компаній, розвиненості та потенціалу національного транспортної системи, державного регулювання транспортних послуг, перш за все, у діяльності морських портів, у сфері тарифної політики на залізничному транспорті. Вищезазначене обумовлює актуальність моніторингу ринку залізнично-морських перевезень.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Дослідження теоретичних підходів до формування ринку транспортних послуг дозволило виявити особливості та умови функціонування ринку, що обумовлюють специфіку управління підприємствами транспорту, надати визначення ринку транспортних послуг та класифікацію транспортних послуг.

2. Критичний аналіз підходів до визначення «змішаних перевезень» дозволив виявити значні розбіжності в трактуванні понять: «змішані перевезення», «мультимодальні», «інтермодальні» та «комбіновані», в тому числі й в нормативно-правових документах та систематизувати класифікацію змішаних перевезень за рахунок їх виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками.

3. Аналіз наукових здобутків у сфері управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств дозволив виявити актуальність застосування концепції транспортної логістики у процесі формування конкурентних переваг операторських компаній.

4. У результаті дослідження досвіду в сфері транспортної політики та організації змішаних вантажних перевезень (в Великій Британії, Швеції, Німеччині, Росії та Україні) обґрунтовано, що вертикально-інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній.

5. Узагальнено напрями розвитку ринку транспортних послуг в Європі, що обґрунтовують необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень. Орієнтація операторських компаній на успіх у довгостроковій перспективі обумовлює актуальність розвитку змішаних перевезень – відповідно до стратегії «сталі мобільності».

Основні наукові результати опубліковано в працях [23-26, 30-33].

РОЗДІЛ 2

МОНІТОРИНГ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ

2.1. Стан і тенденції розвитку ринку залізнично-морських перевезень.

Згідно статистики СОТ, у 2011 році експорт транспортних послуг склав 21,3% від загальносвітового експорту комерційних послуг. Країни ЄС (27) здійснюють 32,1% імпорту та 43,2% – загальносвітового експорту транспортних послуг [215]. В той же час в Україні частка імпорту складає 0,4%, експорту – 1,0% на загальносвітовому ринку транспортних послуг.

Згідно статистики ЄС, у 2012 році на міжнародні перевезення товарів морем припало 50,8%, автодорожні – 17%, залізничні – 1,3%, повітряні – 22,9% [210]. За змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторгівельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створюють усі необхідні передумови конкурентоспроможності національної транспортної галузі, показником якої є ріст обсягів транзиту вантажів та експорту транспортних послуг. Динаміку структури експорту-імпорту транспортних послуг України за 2007–2011рр. представлено у додатку Б.1, динаміку обсягів вантажних перевезень в Україні за видами транспорту за 2005-2012 рр – у додатку Б.2. Дані щодо обсягів переробки вантажів портами України за 2008-2012 рр. представлено у додатку Б.3, а динаміка транзитних перевезень через Україну за видами транспорту – в додатку Б.4.

Статистичні дані свідчать про збільшення обсягів транзитних перевезень до 2008 року. На позитивні зрушення негативно вплинула світова фінансова криза, зокрема у 2009 році транзит територією України склав 178 млн. т., що становить лише 54,7 % до рівня 2008 року.

В той же час у період формування ринкової економіки фінансування транспортного сектора відбувалося на рівні 20-25 % від необхідного обсягу [174, с.25]. Зазначене обумовило гальмування розвитку транспортної інфраструктури, модернізації рухомого складу, впровадження нових технологій, як наслідок, негативно вплинуло на процес забезпечення якості транспортного обслуговування на рівні європейських стандартів. Погіршення стану транспортної системи створює загрозу незалежності національної економіки і зокрема зовнішньої торгівлі. Висока транспортна складова у ціні продукту знижує можливості експорту товарів, посилюються тенденції експансії іноземних транспортних компаній на внутрішній ринок України.

Зовнішня торгівля України є одним з найважливіших факторів, що сприяє реформуванню економіки країни й розвитку ринкових відносин. При цьому важлива роль у формуванні зовнішньо-торгівельних зв'язків України належить транспорту. Проте економічна кон'юнктура транспортних послуг на зовнішніх ринках для нашої держави за останні роки значно погіршилась. Падіння попиту на міжнародні перевезення відбулося фактично на всіх видах транспорту і призвело до скорочення в 2 рази у порівнянні з 1990 роком валютних надходжень від діяльності в цій сфері.

Україна не тільки не зміцнює, а навпаки губить свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг, все більше потрапляючи в залежність від закордонних транспортних й експедиторських структур, що функціонують як за її межами, так і на її території. Багато в чому це пов'язано з тим, що держава не вживає заходів щодо захисту українських перевізників, стимулювання експорту та імпорту товарів на умовах їхнього транспортування (як мінімум, на паритетних засадах) українськими перевізниками.

Зазначене призвело до того, що змішані міжнародні перевезення на сьогоднішній день виконується, в основному, без участі вітчизняного торговельного морського флоту, в тому числі і бербоутних суден; частка морського флоту України в забезпеченні перевезень власних вантажів зовнішньої торгівлі за останні 19 років скоротилися з 60% до 5%.

Проблеми та перспективи розвитку міжнародних змішаних перевезень вантажів, зокрема, експортно-імпортних та транзитних за передовими сучасними технологіями у своїх працях досліджували: О.О. Бакаєв, Е.Н. Воєвудський, С.М. Качура, Н.М. Колесникова, О.П. Кутах, О.І. Лапкін, Б.М. Лапідус, М.В. Макаренко, Г.С. Мачуренко, Д.А. Мачерний, І.В. Морозова, С.В. Милославська, П.І. Підлісний, К.І. Плужніков, М.Я. Постан, М.А. Славов, Є.М. Сич, В.І. Чекаловець, Ю.М. Цвітов та ін. Попри велику кількість наукової літератури присвяченої питанням міжнародних залізнично-водних перевезень, відсутні дослідження щодо стану та тенденцій розвитку змішаних перевезень вантажів за участю вітчизняних транспортних засобів і експорту транспортних послуг.

Глобалізація та інформатизація, динамічні інтеграційні процеси призвели до прискореного розвитку зовнішньоекономічних зв'язків між країнами. Розвиток світової економіки багато в чому визначається зростанням ринку послуг – транспортних, фінансових, туристичних. Їхня частка у міжнародній торгівлі складає 20 %, і в 2010 р. досягла більше 3 трил. доларів США. Частка транспортних послуг в загальному обсязі міжнародних послуг складає 22,3% або близько 700 млрд. дол. США [214, 215]. Україна намагається за рахунок розвитку експортного потенціалу інтегруватися у європейський та світовий економічний простір. В цьому процесі великого значення набуває розвиток прогресивних технологій в організації транспортування експортних, імпортних та транзитних вантажів через українські торговельні морські порти усіх форм власності.

За даними Державної служби статистики, державні та приватні порти України в 2012 р. опрацювали 161,1 млн. тон вантажу, що на 0,7% менше у порівнянні з 2011 р. Динаміка перевалки вантажів у морських портах за 2005-2012 рр. представлена на рис. 2.1.

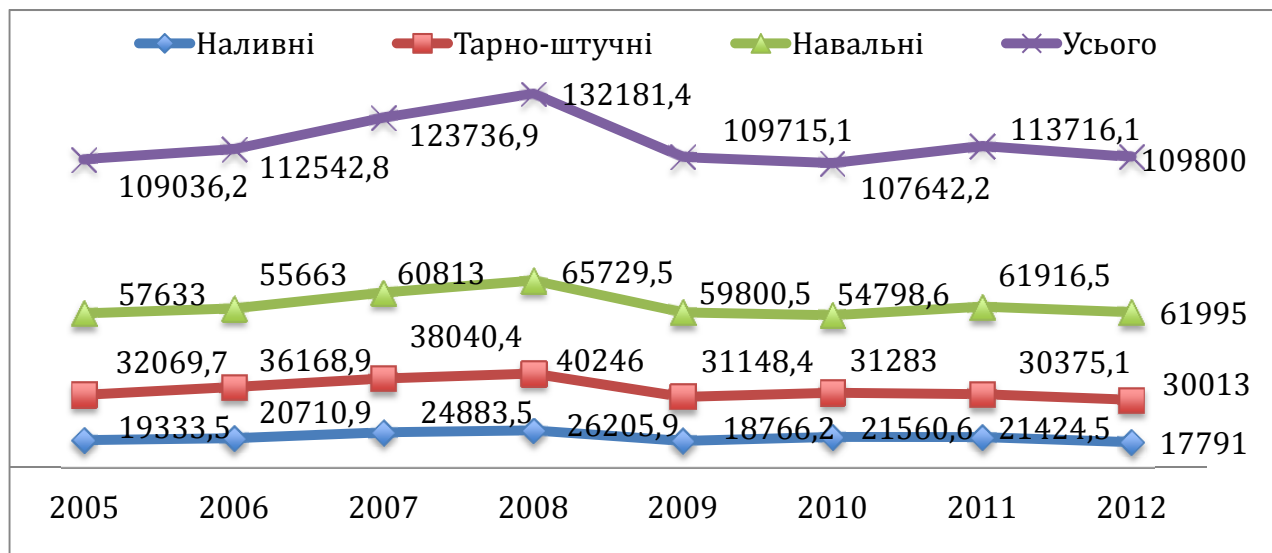


Рис. 2.1. Динаміка перевалки вантажів у морських державних торговельних портах України в 2005-2012 рр. (тис.тон), [86, 125]

Загальний вантажообіг портів та перевантажувальних комплексів України у 2012 та 2011 рр. – в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Загальний вантажообіг портів та перевантажувальних комплексів України у 2012 р. (тис. тон), [125]

Перероблено вантажу, в т.ч.:	Усього		Морські порти та термінали		Річкові порти	
	2012	% до 2011	2012	% до 2011	2012	% до 2011
1	2	3	4	5	6	7
Усього	161144,8	99,3	154346,4	99,2	6798,4	100,8
Експорт	98 257,0	114,3	96848,1	114,1	1408,9	127,8
Імпорт	16848,9	85,5	16493,7	84,9	355,2	129,3
Транзит	38782,7	81,5	38780,6	81,5	2,1	12,2
Інше*	6752,5	81,0	1844,2	58,7	4908,3	94,4

Продовження табл. 2.1

1	2	3	4	5	6	7
Оброблено суден, од.	503,7	81,6	379,8	81,2	123,9	83,0
	22890,0	87,8	17593,0	85,4	5297,0	97,1
<i>* включає каботаж та вантаж не пов'язаний з морським, річковим вантажообігом</i>						

Дані щодо обсягів вантажних перевезень у змішаному сполученні, що надано в табл. 2.2, свідчать, що у 2009 кризовому році перевезення змішаних вантажів через усі порти і перевантажувальні комплекси всіх форм власності склали 154853 тис. тон., що на 7,5% менше ніж у 2008 році [160-163, 177].

Звертає на себе увагу та обставина, що, незважаючи на кризу, перевезення експортних вантажів зросли на 14,2%, в той же час зменшилися обсяги перевезень імпорتنних вантажів на 41,3%, транзитних – 21,4%. Це пояснюється тим, що Україна та держави-транзитери в кризовому періоді, з метою збалансування платіжних балансів та економії іноземної валюти почали менше закупати імпорتنні товари, а Росія свій експорт і імпорт, які мали тенденцію до падіння, максимально переключала через власні морські порти і термінали. Основне падіння відбулося на ринку перевезень: наливних вантажів на 19,7%; вантажів в контейнерах – 43,2%; тарно-штучних – 22,8%; в тому числі в експорті тарно-штучних – 15%. Зниження експорту тарно-штучних вантажів пояснюється зменшенням іноземного попиту на український метал, основного експортноутворювального товару.

Змішані перевезення через державні морські порти у 2009 р. зменшилися на 17,8%, що на 10,3% нижче у порівнянні з загальними обсягами перевезень через морські порти за участю приватних терміналів та причалів. Тобто в умовах кризи за рахунок гнучкості у тарифоутворенні приватні перевантажувальні комплекси залучили більше експортно-імпорتنних і

**Обсяги перевезення вантажів у міжнародному змішаному сполученні
з перевалкою в державних морських торговельних портах України
за період 2008-2012рр., тис. тон.**

Рік	Номенклатура витрат	Наливні вантажі	Сипучі вантажі	Тарно-штучні вантажі	Вантажі в контейнерах	Вантажі на трейлерах та інших шасі	Інші тарно-штучні	Усього
2008	Усього	26024	60674	29757	9695	462	2310	128922
	Експорт	4781	30471	22088	2676	141	804	60961
	Імпорт	1596	5533	1667	6441	103	875	16215
	Транзит	19647	24670	6002	578	218	631	51746
2009	Усього	18434	56498	25170	5348	492	1605	106042
	Експорт	3425	36958	19940	2097	175	683	62597
	Імпорт	1439	1725	1066	2812	118	561	7158
	Транзит	13670	17815	4164	439	199	361	36287
2010	Усього	21322	53674	23982	6749	526	1758	105345
	Експорт	4462	35140	19466	2487	161	803	61718
	Імпорт	2111	3281	1239	3720	164	603	10516
	Транзит	14749	14343	3277	542	200	352	33111
2011	Усього	21424	61917	30375	7632	892	1567	113716
	Експорт	3992	35790	20298	2642	170	681	60080
	Імпорт	1100	4079	5832	24300	235	547	11013
	Транзит	16216	19432	4228	687	145	337	3987
2012	Усього	17791	61995	30013	7532	1308	4220	109800
	Експорт	4264	40878	19659	2533	391	464	64801
	Імпорт	394	3544	5444	4111	316	474	9383
	Транзит	12755	16284	4874	873	670	227	33913

транзитних вантажів у порівнянні з державними портами (див. рис. 2.2). В 2010 році зберігалися негативні тенденції, які пов'язані з економічною кризою, на ринку перевезень вантажів у міжнародному змішаному сполученні.

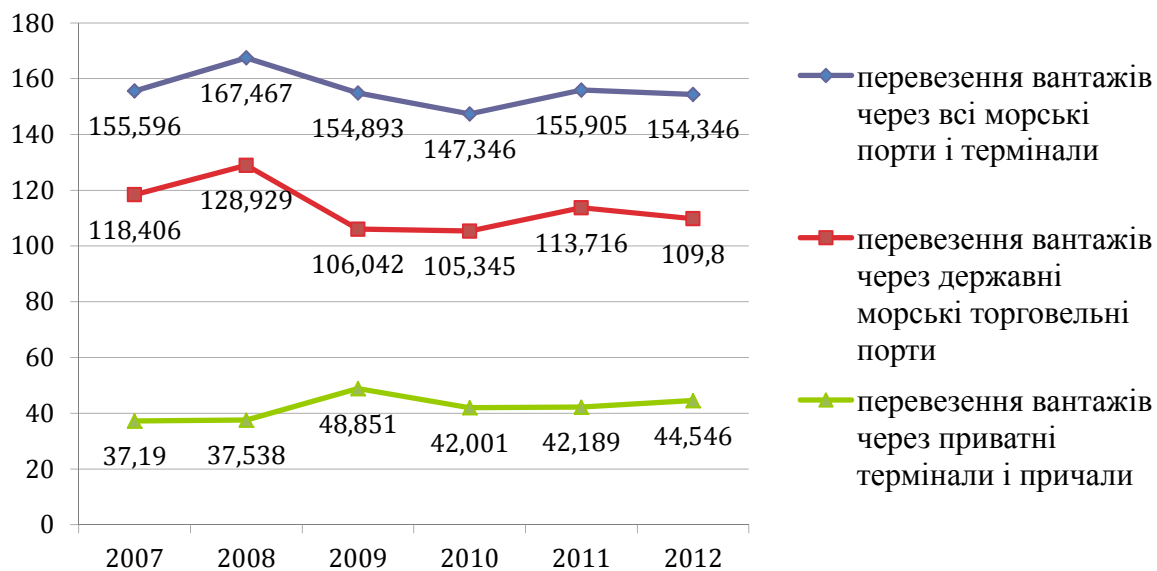


Рис. 2.2 **Обсяги перевезень зовнішнь-торговельних і транзитних вантажів через морські порти і термінали усіх форм власності України (млн. тон)**

Падіння обсягів змішаних перевезень через усі морські порти та перевантажувальні комплекси склало 4,8%. При цьому спостерігалось падіння перевезень експортних вантажів на 4,6%, в основному це пов'язане зі зменшенням на 11,9% перевезень сипучих вантажів через скорочення закупівлі Китаєм рудної сировини.

Продовжувалося падіння перевезень у змішаному сполученні транзитних вантажів, яке склало 15,5%. Це пояснюється негнучкістю державної тарифної політики та зменшенням обсягів перевезень через українські морські порти державами-транзитерами. Також продовжилось зменшення обсягів перевезень у змішаному сполученні через державні морські порти і в 2010 р., падіння склало 0,7%. Тенденції росту торговельних і транзитних перевезень вантажів через державні морські порти відновились тільки в 2011 році, їх зростання склало 4,8%. При цьому зменшилась частка експортних вантажів (2,7%) за рахунок зниження експорту нафтопродуктів (64,7%), лісних (9,8%), чорних

металів (10,5%) та транзиту зернових (38,6%). Обсяги перевезення металів за 2011 р. зменшилися на 2,7 млн. тон, причиною цього є неконкурентоспроможність українських виробників на міжнародних товарних ринках.

Що стосується тенденцій розвитку міжнародних змішаних перевезень вантажів, то вони в першу чергу залежать від розвитку економіки країни, її інтеграції в глобальне світове торговельне середовище.

Період з 2008 до 2009 року охарактеризувався тяжкою фінансовою кризою. За цей період значно впали обсяги промислового виробництва, великі коливання спостерігалися на ринках цінних паперів, стрімко знизилася капіталовкладення. За рахунок прийняття та реалізації урядами розвинених країн широкомасштабних програм зі стабілізації своїх економік та збереження господарських зв'язків в глобальному просторі вдалося протягом 2010-2011 рр. вийти з рецесії, почали зростати міжнародна торгівля, доходи та споживання домогосподарств. Проте світові фінансові інститути й до сьогодні залишаються у фазі стагнації, що продовжує впливати на рівень промислового виробництва, як наслідок й на темпи розвитку світової економіки та торгівлі.

Якщо розглянути динаміку ВВП в період рецесії (2008-2009рр.), то в світовому масштабі він впав на 6,5%, тобто знизився до рівня 1991 року, а в розвинених країнах Західної Європи – на 6-7%, але його падіння сягнуло дна, що на 3-4% було нижче рівня ВВП 2000 року. Світова економіка та міжнародна торгівля в 2010 році почали повільно виходити з рецесії. Проте банківська система та пов'язаний з нею рівень промислового виробництва залишилися слабкими. В результаті таких тенденцій вже в 2011 році процес зростання призупинився.

Не кращим чином змінювалися тенденції у світовому розвитку економіки і в 2012 році. Як відомо, на обсяги виробництва основний вплив здійснюють споживчі витрати. Але у зв'язку із вжиттям державами заходів щодо збалансування бюджетів та платіжних балансів, що призводить до зростання рівня безробіття, податкового тиску та зменшенню заробітної плати – ці

фактори не вплинули позитивно на зростання споживчих витрат, відповідно, й на розвиток світової економіки. В цих умовах зростання світової економіки в 2012 році склало 1-2%, та прогнозується збереження цих тенденцій в період 2013-2015 рр.

Що стосується української економіки, то в 2009 р. реальний ВВП знизився на 14.1%, поживлення в 2010-2011 роках було незначним. Економіка України залежить від експорту, в основному, від трьох експортних груп: сільськогосподарських товарів, металів та мінеральних добрив. Зростання економіки буде залежати від попиту на українські товари на міжнародних ринках, який залишається в складному становищі у зв'язку з коливанням споживчих витрат. Крім того, внутрішній попит в Україні зростає слабкими темпами, інвестиції в економіку є незначними, банківський сектор як і раніше потребує державної підтримки. Капітальні вкладення будуть залежати від цін на експортні товари на міжнародних ринках. Всі вказані чинники будуть впливати на платіжний баланс і валютний курс. В майбутньому, після 2013 року, економіка України можливо буде розвиватися більшими темпами у порівнянні з 2010-2013 рр. Ці процеси негативно впливали на світову міжнародну торгівлю, та, як наслідок, на зовнішньо-торговельні транзитні перевезення вантажів, особливо в змішаному сполученні. В цих умовах в 2009 р., а частково й в 2010 р. судоходні компанії багатьох країн вимушені були виводити з експлуатації значну кількість своїх суден. Окремі судоходні компанії в цей період збанкрутіли, акції більшості балкерних судоходних компаній впали нижче критичного рівня [185].

Прогнозування обсягів морських перевезень обґрунтовується динамікою світового ВВП, це можливо виконати на глобальному рівні. Співвідношення між приростом ВВП та обсягами перевезення складає $1:2\div 2,5$ [185]. Але для регіональної торгівлі та торгівлі між країнами це співвідношення змінюється. Це пов'язане зі станом товарних ринків, рівня споживання тощо. Наприклад, в Європейських країнах до ВВП входить велика частка послуг, які не стосуються

товарної маси, така ж ситуація з ВВП складається й в США. Для визначення обсягів експортно-імпортних перевезень у змішаному сполученні в Україні до 2014 р. проаналізуємо фактичне співвідношення індексів ВВП і обсягів змішаних перевезень за 2005-2012 рр. [163, 177], дані подані у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Співвідношення індексів ВВП і обсягів міжнародних змішаних перевезень за 2005 - 2012рр, %%

Показник	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Середньо-зважений приріст
ВВП*	102,7	107,3	107,9	102,3	85,2	104,1	105,2	100,2	1,9
Обсяги перевезень	105,5	101,2	112,3	107,3	92,6	94,3	104,2	100,1	2,2
Середньозважене співвідношення									1:1,2
<i>* у цінах попереднього року</i>									

Згідно з прогнозом державного бюджету на 2014 рр. зростання ВВП у 2013р. складатиме 4,5%, в 2014р. – 4,2% [134]. Тоді, використовуючи знайдене співвідношення між зростанням ВВП та обсягами змішаних перевезень можна розрахувати прогнозне зростання перевезень у змішаному сполученні, які складатимуть у 2013р. – 105,4%; 2014р. – 105%. Структура перевезень вантажів у змішаному сполученні за 2012 р. представлено на рис. 2.3, структуру вантажів міжнародних змішаних перевезень – на рис. 2.4.

До міжнародних змішаних транзитних перевезень належать перевезення, які розпочато в одній країні та здійснюються щонайменше двома видами транспорту через територію та морські торговельні порти та термінали даної країни до обумовленого місця доставки в іншій країні.

За своєю сутністю транзит є експортом транспортних послуг, які надаються національними компаніями вантажовласників та перевізників під

час проходження вантажу і транспортного засобу інших країн територією України. Здійснення транзитної діяльності закріплено Законом України «Про транзит вантажів» [78]. Норми Закону проголошують принцип свободи транзиту вантажів, торкаються питань маршрутів та способів транзиту вантажів, визначають основні положення стосовно тарифів та розрахунків.

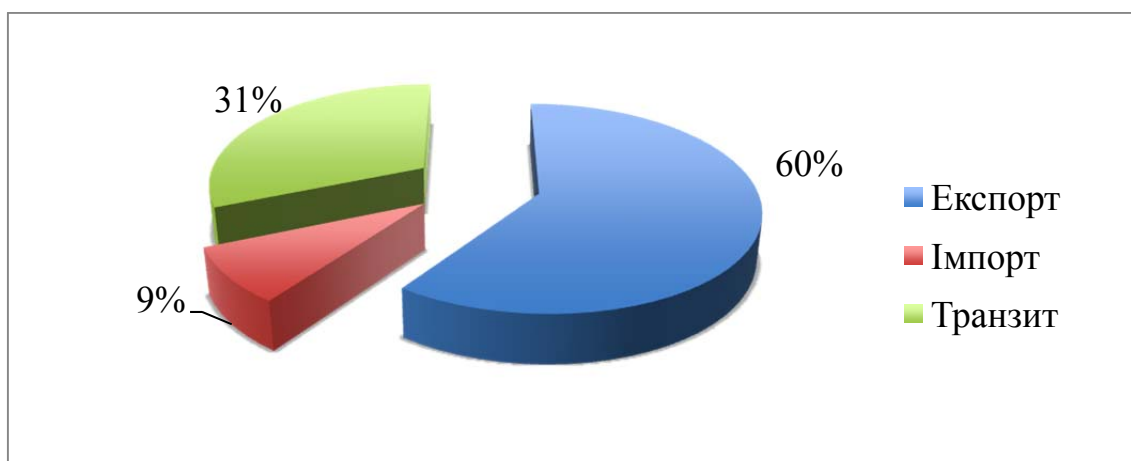


Рис. 2.3 Структура змішаних перевезень вантажів за 2012р., %

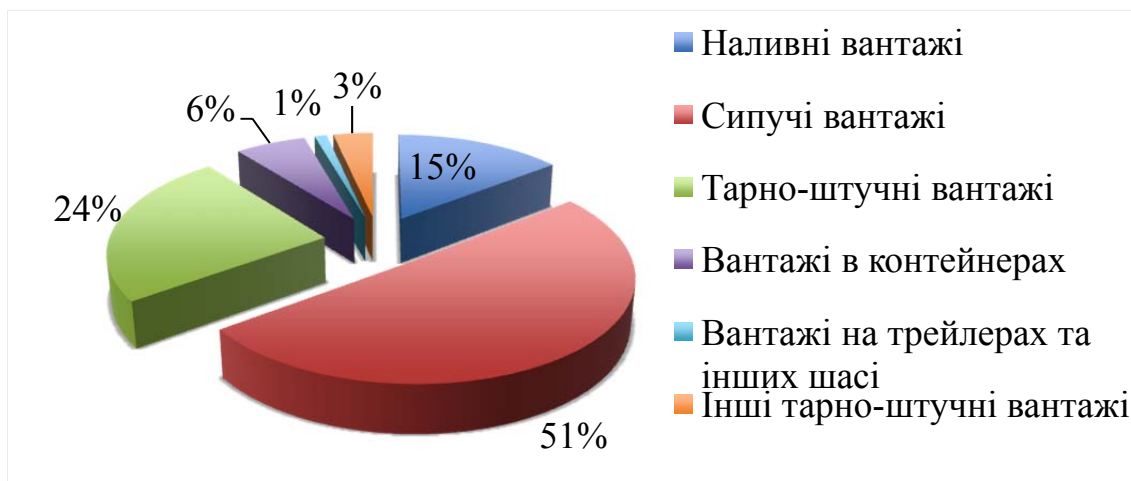


Рис. 2.4 Структура вантажів міжнародних змішаних перевезень за 2012 р., %

Найбільшими країнами-транзитниками залишаються країни СНД, а саме Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправляють більше 90% всього транзиту вантажів через територію України. Але основним транзитером являється Російська Федерація, яка в 2010 р. відправила через

порти та термінали України 76,8% транзитних вантажів. В Росії протягом багатьох років ведеться робота з переорієнтації «російських вантажів в російські порти». З 1992 по 2010 роки частка українських портів в перевантаженні російських зовнішньоторговельних вантажів скоротилася на 38,1% [139].

Згідно даних «Морцентр-ТЕК» за перше півріччя 2011 р. перевезення російських вантажів через морські порти України склало 18,92 млн. тон, що більше за такий же період в 2010 р. на 1,47 млн. тон. В основному цей приріст відбувся за рахунок руди (3,8 рази) та вугілля (+2%). Але в подальшому, в міру зростання російської економіки, будуть введені значні потужності з перевантаження експортно-імпортних вантажів в російському порту Тамань на Чорному морі, куди буде переключатися російський експорт, який сьогодні проходить через порти України. У відповідній федеральній цільовій програмі «Розвиток транспортної системи Росії (2010-2015рр.)» передбачається збільшити пропускні потужності портів Півдня Росії до 250 млн. тон вантажів. Ці потужності в повному обсязі задовільнять потреби російської економіки в перевантаженні і перевезенні своїх зовнішньо-торговельних вантажів.

В зазначених умовах і в цілях збереження обсягів транзитних перевезень через українські морські порти необхідно проводити збалансовану тарифну політику, спрощувати процедури оформлення транзитних вантажів, впроваджувати знижки до акордних ставок на вантажні роботи в морських портах для всієї номенклатури вантажів. Крім того, для доведення наскрізних тарифних ставок до конкурентоспроможних при перевезенні експортно-імпортних і транзитних вантажів необхідно привести тарифи (збори) на спеціалізовані послуги портів відповідно до міжнародної практики. Потрібно запровадити комплекс заходів зі спрощення і приведення митних процедур з пропуску транзитних вантажів до міжнародних стандартів.

Реалізація цих заходів, а також той факт, що потужності російських Чорноморських портів буде нарощено лише через 3-4 роки, дозволяють

припустити, що транзитні перевезення через українські морські порти в цей період будуть зростати у співвідношенні 1 до 2-3 приросту ВВП країн, які відвантажують зовнішньо-торгівельні вантажі через територію України.

Проведений аналіз основних завдань, пов'язаних з рішенням проблем нарощування обсягів змішаних перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів через українські морські торговельні порти та інші термінали, свідчить про необхідність підвищення ролі держави в регулюванні (переважно економічними методами) діяльності транспорту і вантажовласників в забезпеченні вигідних умов зовнішньо-торговельних контрактів, які будуть розширювати участь вітчизняних перевізників й експедиторів у перевезеннях зовнішньоторгівельних вантажів. Це обумовлює необхідність досліджень щодо державного регулювання у сфері змішаних вантажних перевезень.

2.2. Вплив держави на формування конкурентного середовища у сфері змішаних вантажних перевезень

Одним з потужних факторів розвитку конкурентного середовища операторських компаній на ринку змішаних перевезень є державне регулювання. На сьогодні основною причиною негативних тенденцій на вітчизняному ринку транспортних послуг є відсутність певних протекціоністських мір, що стимулюють експорт товарів разом з експортом транспортних та інших супутніх послуг, а також імпорт товарів з використанням послуг національних перевізників. Багато в чому це пов'язане з тим, що після ліквідації державної монополії на зовнішньоекономічну діяльність не були здійснені загальноприйняті у світовій практиці заходи щодо захисту інтересів держави й українських перевізників, стимулювання експорту й імпорту товарів на умовах їхнього транспортування (як мінімум, на паритетних засадах) українськими перевізниками. Повною мірою не

сформоване сприятливе інституціональне середовище, включаючи інвестиційні, податковий і митний режими, що аналогічно діє в домінуючих на світових ринках країнах- членах Всесвітньої Торговельної Організації (ВТО).

Вищезазначена ситуація обґрунтовує доцільність підвищення ролі держави в регулюванні, переважно економічними методами, діяльності транспорту і вантажовласників при міжнародних перевезеннях для забезпечення вигідних для держави транспортних умов зовнішньоторговельних контрактів, розширення участі вітчизняних перевізників й експедиторів у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів. Згідно наших досліджень [19, 25, 33], оптимальне державне регулювання являється необхідною умовою для розвитку змішаних вантажних перевезень. Забезпечення підґрунтя для поширення практики організації вантажних перевезень на мультимодальних умовах дозволить частково вирішити проблему фрахтової залежності, уникнувши нееквівалентного обміну в системі зовнішньоторговельного обороту, в результаті якого вантажовласники України щорічно виплачують іноземним компаніям понад 2 млрд. дол. США [33].

Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання транспортних систем зробили вітчизняні провідні науковці: Ю. С. Бараш, В. М. Гурнак, Г. Д. Ейтутіс [67], Н.М. Колесникова [99], М.В. Макаренко [114], Н.Б. Малахова, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов, В.В. Чорний [194] та ін. В той же час питанню державного регулювання в сфері розвитку змішаних та мультимодальних перевезень не було приділено достатньої уваги, що не дозволяє адекватно відреагувати на останні тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

Державне регулювання є формою цілеспрямованого впливу держави через систему економічних, правових і адміністративних методів з метою забезпечення або підтримки тих чи інших економічних процесів, створення сприятливих умов для розвитку усіх інституціональних одиниць [131, с.67]. Як свідчить світовий досвід, за умов функціонування розвинутого ринку з

цивілізованою конкуренцією кращі результати досягаються завдяки впровадженню монетарної концепції державного регулювання, а в період становлення ринку – кейнсіанської. Для кейнсіанської теорії характерні такі ознаки: принцип ефективного сукупного попиту; значна частка державного сектора економіки; сприяння конкуренції; зростання оподаткування в інтересах збільшення державного попиту; організація державного планування і регулювання; дефіцитне фінансування і посилення інфляції; розширення державних соціальних програм. Ознаками монетарної концепції державного регулювання є: принципи ефективною сукупної пропозиції; часткова приватизація державної власності; стримування конкуренції; зниження податків; згортання макроекономічного планування, обмеження регулювання; зменшення дефіциту бюджету і стабілізація грошового обігу; скорочення державних соціальних програм [198, с. 20-64].

Відповідно до сучасних вимог вітчизняного ринку транспортних послуг державне регулювання має відбуватись на основі поєднання двох концепцій – кейнсіанської та монетарної, виходячи з наявності конкретних умов для макроекономічної стабілізації та економічного зростання, характеру і гостроти соціально-економічних проблем у країні, стану ресурсно-виробничого потенціалу, можливостей щодо забезпечення передумов економічної безпеки та національного менталітету.

Серед основних методів державного регулювання економіки розрізняють:

- правові (закони ВР України, Постанови та рішення КМ України, Укази та декрети Президента України, нормативні акти органів місцевого самоврядування);
- адміністративні (ліцензії, патенти, державне підприємництво, держзамовлення та держконтракти, квоти, нормативи та ліміти, державний контроль, адміністративні санкції, державні інвестиції, цільові програми);
- економічні: засоби грошово-кредитної політики (норми резервування, облікові ставки, кредитна відсоткова ставка, операції з державними цінними

паперами, курси валют, резерви іноземної валюти, індексування вкладень та доходів); засоби фінансово-бюджетної політики (державні витрати, податкові пільги, податкові ставки, норми амортизації, соціальні нормативи); засоби цінової політики та ін. (специфічні для кожної галузі).

Необхідність державного регулювання транспортного ринку обумовлюється низкою об'єктивних причин:

- висока капіталомісткість транспортної галузі обґрунтовує прагнення держави регулювати транспортний ринок і тарифи заради захисту національних інтересів;
- з точки зору екології існує необхідність захисту навколишнього середовища;
- потреба забезпечення конкуренції заради стимулювання господарського розвитку, а також соціального захисту громадян вимагає регулювання природного монополізму окремих видів транспорту;
- прагнення рівномірного та економічно-доцільного розвитку національної транспортної системи обумовлює доцільність розробки загальної транспортної інвестиційної політики;
- співробітництво на міжнародному ринку транспортних послуг часто вимагає укладання угод на рівні уряду.

Як зазначає Чорний В.В.: «державне регулювання - це сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток суспільного способу виробництва» [194, с. 56].

В той же час, на думку Макаренко М.В., державне регулювання має полягати не в централізованому управлінні та жорсткому контролі, а у раціональному впливі на розвиток галузі через економічні та правові норми (кредити, субвенції, інвестиції, податки, ліцензії, сертифікації послуг і т. ін.). Також в більшості випадків в державній власності має бути недешева інфраструктура (залізничні колії, автомагістралі, аеродроми, порти). В певних кризових умовах уряд має повний контроль роботи окремих видів транспорту (зокрема залізниці – основного перевізника в країні). Критеріями рівня

державного регулювання на транспорті мають стати ефективність і якість транспортного обслуговування споживачів при порівнянні різних форм власності на транспорті, забезпечення стимулюючої ролі транспорту в розвитку економіки та соціального життя суспільства [114, с. 70-71].

Державне регулювання щодо створення конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень являє собою систему економічних, адміністративних та правових заходів цілеспрямованого впливу держави на створення сприятливих умов для появи нових суб'єктів господарювання і подальшої активізації конкурентної боротьби на зазначеному ринку [195].

Формування конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень регулюється згідно Законів України: «Про транспорт», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції», «Про Антимонопольний комітет», які спрямовані на недопущення монополізації ринків.

Для розвитку конкуренції на залізничному транспорті Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року за № 1390 була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки [146]. Метою програми є реформування державної монополії, яким є залізничний транспорт, в вертикально-інтегровану систему господарського управління ринкового типу (за прикладом Франції, Німеччини, Італії та Росії). Надалі у програму було внесено низку змін, зокрема подовжено термін виконання до 2019 року [149].

Програмою [149] передбачається утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг та формування вертикально-інтегрованих структур за видами діяльності. Метою Програми є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування,

задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Вертикально-інтегрована модель реформування з позиції держави та споживачів транспортних послуг забезпечує низку конкурентних переваг операторській компанії (про які вже йшлося у пункті 1.2). В той же час існують особливості цієї моделі, які потрібно враховувати при розробці механізму державного регулювання, а саме: необхідність наявності регулятора, що забезпечує недискримінаційний доступ до інфраструктури; у разі відсутності конкуренції в певних сегментах транспортного ринку необхідне тарифне регулювання з метою запобігання зловживання перевізником своїм монопольним становищем.

В Україні умови та порядок організації перевезень за участю залізниць визначаються, зокрема Законом України «Про залізничний транспорт» [72], який окреслює систему залізничного транспорту, форму та порядок взаємовідносин між підприємствами та організаціями залізничного транспорту й іншими учасниками залізничних перевезень, загальні положення встановлення залізничних тарифів та відповідальності залізниць; Закон України «Про транспорт» [79] окреслює місце залізничного транспорту в транспортній системі України та загальні положення здійснення перевезень; Закон України «Про транспортно-експедиційну діяльність» [80] окреслює порядок надання послуг з організації перевезень вантажів різними видами транспорту та оформлення всіх необхідних документів. Крім того, правову базу також складають Господарський кодекс України [52], Цивільний кодекс України, Статут залізниць України, що регламентує взаємовідносини вантажовідправників та вантажоотримувачів із залізницями, і охоплює практично всі етапи процесу залізничних перевезень, а також Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

В процесі роботи з удосконалювання законодавчої й нормативно-правової бази з метою створення сприятливих умов для роботи транспорту на міжнародних перевезеннях прийняті Закони України: «Про транзит вантажів» [78] та «Про введення єдиного збору, що стягується в пунктах пропуску через державний кордон України», Кодекс торговельного мореплавства [93] та інших. Однак вжиті заходи поки не призвели, на жаль, до істотного поліпшення положення на ринку міжнародних перевезень.

У травні 2012 року було прийнято Закон «Про морські порти» [75], що набрав чинності у червні 2013 року, який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України та особливості приватизації об'єктів портової інфраструктури, зокрема. До вступу в дію цього закону порти були не зацікавлені передавати операторам причали (термінали) в концесію, адже прибуток від таких відносин надходив до бюджету держави. Право ж передачі причалів на умовах спільної діяльності надають портам можливість отримувати відрахування від операторів на свою користь. Покращені умови укладання коцесійних угод сприятимуть встановленню стабільного середовища для роботи операторів терміналів та їх клієнтів. Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року було затверджено у липні 2013 року.

Як показує аналіз вантажообігу, недооцінювання значення розвитку конкуренції, а також допущені серйозні недоліки в податковій, митній, тарифній, інвестиційній політиці та у формуванні різних зборів та плат у морських портах в 2000-2010 роках призвели до зниження обсягу транзитних перевезень вантажів через територію України і їхньому відтоку на російсько-білоруські й прибалтійські транспортні системи. Навіть прийняття цільового Закону України «Про транзит вантажів», [78], поки не виявилось достатнім для виправлення ситуації із транзитними потоками вантажів на краще.

Згідно «Плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-

експедиторських послуг, здійснення заходів щодо підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах» (затверджено у грудні 2009 р.) [156], Міністерству інфраструктури України доручено розробити та затвердити Програму розвитку комбінованих перевезень в Україні до 2015 року. У вищезазначеному документі [156] задекларовано, що постійної уваги потребує удосконалення нормативно-правової бази з питань врегулювання діяльності операторів, власників рухомого складу та транспортно-експедиторських організацій. Зокрема було заплановано:

- до 2010 року розробити законопроект про змішані перевезення; розробити та вжити заходів щодо подальшого спрощення процедур контролю митними та іншими контролюючими органами за переміщенням вантажів у міжнародному сполученні в морських торговельних портах України та на прикордонних станціях;
- сприяти проведенню гнучкої тарифної політики в сфері вантажних перевезень залізницею, в 2010 р. ввести із застосуванням електронного підпису електронний документообіг, пов'язаний з перевезенням вантажів залізницею;
- до 2015 р. здійснити заходи щодо будівництва комплексу для переробки 40-футових контейнерів на терміналі Дніпропетровськ-Ліски та створення додаткових потужностей для переробки контейнерів на терміналі Одеса-Ліски [156].

Проте до теперішнього часу більша частина цих заходів не реалізована, а законопроект «Про змішані перевезення» досі не опрацьований.

Зміцнення позицій України на міжнародних ринках транспортних послуг, створення на цій основі сприятливих умов для розвитку й підвищення ефективності зовнішньоекономічних зв'язків, досягнення незалежності зовнішньої торгівлі вимагають зваженої державної транспортної політики в сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Метою співробітництва між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами у сфері транспорту, згідно «Угоди про партнерство та

співробітництво», є реконструкція і модернізація транспортних систем і мереж доріг в Україні, а також поглиблення і забезпечення, в разі потреби, сумісності транспортних систем в контексті створення більш глобальної транспортної системи. Зокрема співробітництво орієнтоване на підготовку законодавчої та організаційної бази для розробки і імплементації політики, включаючи приватизацію транспортного сектора, а також сприяння змішаним перевезенням та їх розвиток [175].

Ще у 2004 році було ухвалено Закон України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Основними напрямками адаптації транспортного законодавства України до законодавства ЄС є: розробка нормативних актів, що регулюють діяльність транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням ГАТТ (Генеральна угода з тарифів і торгівлі), СОТ, УПС (Угода про партнерство та співробітництво, [175]) та удосконалення існуючої нормативно-правової бази України; приєднання до концепцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій; участь та вступ України у міжнародні та європейські транспортні організації, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; підготовка та укладання двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та Європейськими державами [67, с.29-30].

Перелік міжнародних організацій залізничного транспорту з коментарями щодо участі в них України, а також Міжнародні конвенції та багатосторонні угоди у галузі залізничного транспорту, до яких Україна не приєдналася та пріоритети приєднання наведено в додатках до [172]. Консультації та рекомендації європейських експертів щодо реформування політики в сфері морського транспорту відповідно до вимог сталого розвитку, а також основні директиви ЄС щодо морських перевезень для перенесення в українські закони наведені у документі [144]. Динаміку адаптації українського законодавства до законодавства ЄС можна відслідковувати в постійно оновлюючихся

інформаційно-довідкових матеріалах на сайті Міністерства інфраструктури України [84].

Баланс витрат та зисків при інтеграції України в ЄС залежатиме від рішень, прийнятих в економічній політиці та правовій системі, а також від підготовки саме всіх сегментів економіки і транспорту зокрема. Зиски, здобуті Україною від транспортної інтеграції, будуть:

- прямими: збільшення можливості доступу до ринків; збільшення обсягу перевезень та експорту транспортних послуг; приток капіталу; модернізація інфраструктури; пряме постачання ресурсів з ЄС; бюджетна підтримка;
- побічними: покращений розподіл продуктивних факторів; перерозподіл пасажиро- та вантажопотоків; покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств; підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту; скорочення бар'єрів у справах з державами ЄС) [172].

Відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки [151] політика Уряду орієнтована на: інтеграцію транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС; ефективне транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України; збільшення надходжень до державного бюджету від експорту транспортних послуг.

У травні 2007 р. наказом Мінтранзв'язку було затверджено Концепцію сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів. Розробка транспортної стратегії здійснюється на підставі цієї Концепції, в рамках проектів технічної допомоги ЄС: Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні»; «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т». Адже, згідно документу «Україна – Європейський союз» [145], Україні гарантовано

підтримку в адаптації законодавства до норм та стандартів ЄС, зокрема через надання технічної допомоги, обмін досвідом між державними службовцями («twinning»-проекти) та цільові консультації і підтримку через механізм обміну інформацією про технічну допомогу (TAIEX).

В той же час, згідно висновків експертів ЄС, до сьогодні «не існує міжнародної правової бази для мультимодальних транспортних послуг. Україна розробляє законодавство щодо комбінованого транспорту, яке надасть цьому сектору правовий статус, але не щодо мультимодального транспорту. Поточні проекти законодавства не відповідають міжнародним правилам, а закон розробляється залізницею з обмеженими консультаціями з МТО (мультимодальний транспортний оператор), що є проблемою. Мета такої правової бази повинна полягати у розвитку та просуванні сектору, а не в його контролі» [143].

Дійсно, питання розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень не відображені у Транспортній стратегії України до 2020 р (затверджена Кабінетом Міністрів України в жовтні 2010р.), а, наприклад, у Повітряному кодексі (прийнятий у травні 2010 р.) взагалі не згадується.

Проте, варто зазначити, що останнім часом Мінінфраструктури України та морськими портами приймаються заходи щодо удосконалення сервісу по обслуговуванню контейнерів. Станом на червень 2012 року було підготовлено проект Закону «Про контейнерні перевезення в Україні», а також приведено його положення у відповідність до вимог нового Митного кодексу України, який нещодавно набрав чинності. Підготовлені зміни до статті 6 Закону України «Про транзит вантажів», які передбачають умови впровадження системи «Трансшипмент» в портах для підакцизних вантажів [159]. Планується внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення вантажів морським транспортом, що забезпечить неперервний процес обробки вантажів, в тому числі й транзитних. Новий Митний кодекс України надав можливість організовувати внутрішній трансшипінг (наприклад,

контейнер, що було вивантажено в Одесі з іноземного судна, може доставлятися річковим судном рікою Дніпро).

Однією з заявлених цілей Державного реформування в сфері транспорту є зниження транспортної складової у вартості товарів. В сфері експорту це можливо досягнути за рахунок впровадження оптимальних схем змішаних міжнародних перевезень вантажів як у межах національних кордонів, так і за їх межами. Ця задача вирішується за рахунок організації мультимодальних перевезень з пункту відправника вантажу до пункту призначення під управлінням єдиного оператора перевезень (або перевізника) за єдиним транспортним документом та оптимальною наскрізною ставкою. Наскрізна оптимальна ставка може встановлюватися оператором перевезень, якщо перевезення організовані згідно раціональної логістичної схеми в конкурентному середовищі як між вітчизняними, так і зарубіжними видами транспорту. Враховуючи, що однією з основних характеристик мультимодальних перевезень є наскрізна тарифна ставка, окремої уваги вимагає вивчення питання доцільності та оптимального балансу державного регулювання тарифів на транспортні послуги.

Згідно Закону України «Про транспорт» [79], рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. У випадку змішаних вантажних перевезень, механізм державного регулювання тарифів ускладнюється необхідністю забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту. Для забезпечення експортно-імпортних та транзитних вантажопотоків доцільно налагодити оптимальне співробітництво залізниць з портами та сформувати конкурентоспроможні складові наскрізних тарифів як на залізничну частину перевезення, так й на перевалку вантажу у порту, які регулюються державою.

На сьогодні нормативно-правова база державного регулювання тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом заснована на наступних

законодавчих актах: Закони України «Про ціни і ціноутворення», «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії», «Про ратифікацію угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів», Господарського кодексу України та постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 та від 06 квітня 1998 р. № 457 іншими законодавчими актами. Тарифи на перевезення вантажів у межах України є державно-регульованими і встановлюються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економіки та розвитку і Міністерством фінансів. Основними факторами державної політики у сфері тарифоутворення є: політична ситуація; підтримка окремих галузей економіки; поповнення державного бюджету; інтереси окремих суб'єктів ринку.

На думку експертів, діюче тарифне регулювання не стимулює до залучення інвестицій у галузь через те, що:

- тарифи недостатньо прозорі, так як одні і ті ж витрати враховуються в тарифах в різному обсязі, процедура перегляду тарифів за ініціативою ліцензіата не працює, відсутні чіткі правила включення тих чи інших витрат (їх об'єму) до тарифу, тарифи враховують тільки податкові витрати;
- тарифи розраховується на рік, а це спричиняє відсутність можливості середньо- і довгострокового планування діяльності та несе великі ризики при залученні інвестицій; не забезпечує прозорості механізм повернення інвестицій, адже прибуток формується за «залишковим принципом» (виходячи із затвердженого обсягу видатків) та не пов'язаний з обсягом вкладених інвестицій; повернення на вкладений капітал здійснюється тільки через амортизацію (за податковим обліком);
- тарифи не стимулюють до зниження витрат, адже встановлюються виходячи з фактичних витрат попередніх періодів, тому економія витрат не дозволяє отримати додатковий прибуток в середньостроковому періоді. Більше того, існуюча система стимулює до збільшення витрат з метою отримання в майбутньому більш високого тарифу.

– тарифи не стимулюють до підвищення якості, адже, на разі, відсутня система заохочення / покарання за якість послуг, а розмір тарифу не залежить від показників якості [117].

В той же час, як доречно зазначає Колесникова Н.М., метою державного регулювання вантажних залізничних тарифів є забезпечення балансу інтересів залізниць, користувачів та держави, а завданням — унеможливлення встановлення монополю високих тарифів на вантажні перевезення, а також забезпечення самоокупності вантажних перевезень [99, с. 178].

Існують два методи цінового регулювання в залізничній галузі:

- обмежено-вільне ціноутворення, перевагою якого являється гнучкість реакції на зміну кон'юнктури ринку, проте недоліком є ризик зловживання з боку природних монополій (США, Канада, Австралія);
- державне тарифоутворення, яке характеризується контролем за цінами з боку держави та являється регулюванням галузей економіки, недоліками цього методу є низька гнучкість системи та необхідність значного державного апарату (ЄС, Китай, Росія).

Згідно з Директивами ЄС № 2001/12/ЄС і задля унеможливлення будь-якої дискримінації в перевезеннях вантажів залізницями необхідно розділяти провізну плату на інфраструктурну, локомотивну і вагонну складові. Сьогодні на залізниці вже сформовано адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення [99], який дозволяє в структурі вантажного тарифу виокремити складові, які надають можливість застосовувати принципи державного регулювання суб'єктів природних монополій лише стосовно встановлення плати за користування інфраструктурою. Щодо сфери експлуатації, то цей сектор має поступово переходити до вільної конкуренції та вільного ціноутворення [194].

Згідно статті 21 Закону «Про морські порти» [75], державному регулюванню підлягають тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які

оплачуються у складі портових зборів (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний). Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на інші послуги, крім вищезазначених, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

На сьогодні розробляється законопроект щодо нового тарифного регулювання при формуванні тарифів на ринках природних монополій, його впровадження дозволить забезпечити:

- для регулятора – прозорість та послідовність при реалізації тарифної політики, прогнозованість рівня тарифу на протязі регуляторного періоду і прозорість стимулювання підвищення якості послуг на ринку;
- для суб'єктів регулювання – стабільність регуляторної політики, заснованої на принципах мінімального втручання, формування «справедливого» прибутку, виходячи з поточних умов фінансових ринків, одержання стимулів для більш ефективної діяльності (скорочення витрат);
- для споживачів – запровадження механізму стимулювання підвищення параметрів якості, можливість створення додаткових потужностей за рахунок збільшених обсягів, згладжування зростання тарифів для забезпечення модернізації інфраструктури;
- для економіки країни – залучення приватних інвестицій в модернізацію інфраструктури [117].

В законопроекті необхідно врахувати й особливості тарифоутворення в сфері змішаних перевезень з метою надання можливості операторській мультимодальній компанії встановлювати конкурентоспроможну наскрізну ставку. Конкурентоспроможність ОМК на ринку міжнародних перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів має забезпечуватися шляхом встановлення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки на

перевезення експортно-імпортних вантажів «від дверей до дверей». Цього можливо досягнути за рахунок знаходження оптимальних схем і маршрутів перевезень через конкурентоспроможні морські порти та ефективний вибір морських суден. Крім того, у зв'язку з реформуванням залізничного транспорту і морських портів у операторських компаній з'явиться можливість зменшувати залізничні тарифи/ставки за рахунок своєї складової і добиватися встановлення у морських портах конкурентних акордних ставок за виконання вантажно-розвантажувальних робіт та інших послуг.

Актуальність вищезазначеного підтверджується ще й тим, що, відповідно до досліджень європейських експертів, однією з вагомих причин зменшення обсягів контейнерних перевезень є неконкурентоспроможне тарифоутворення – українські морські порти являються одними з найдорожчих в світі [143]. Крім високих ставок на портові збори (корабельний, зокрема), що сплачують судновласники, зростають й витрати екпортерів та імпортерів на вивезення/ввезення контейнерів з/в порт та на внутрішнє транспортування. Станом на сьогодні розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень через морські порти стримують також й загальнодержавний бюрократизм, неефективність та корумпованість при митному очищенні вантажів, виконання функцій контролю з боку чисельних державних органів.

Згідно результатів громадської експертизи, «у порівнянні з іншими Європейськими аналогіями реформування залізничного транспорту Україна проводиться непослідовно, непрозоро, із небезпечним корупційним спрямуванням» [62]. Відставання реформування вітчизняної транспортної галузі від інших країн СНД і Європи являється негативним зовнішнім фактором у процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній, адже знижує конкурентні можливості транспорту України на світовому ринку транспортних послуг та робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання. Вище зазначене обумовлює доцільність запозичення найкращої міжнародної практики на

засадах бенчмаркінгу у сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні.

2.3. Бенчмаркінг в організації вантажних перевезень у змішаному сполученні

Традиційно під бенчмаркінгом (від англ. *benchmarking*) розуміють методику аналізу слабких сторін фірми, засновану на порівнянні свого потенціалу з потенціалом конкурента [131]. Проте, враховуючи еволюцію понять «конкуренція» та «управління конкурентоспроможністю», сучасні компанії застосовують методологію бенчмаркінгу для порівняльного аналізу показників діяльності в схожих умовах або при вирішенні подібних задач не лише прямих конкурентів, але й лідерів інших галузей. Це обумовлює актуальність більш широкого тлумачення бенчмаркінгу, як безупинного систематичного пошуку і впровадження найкращих практик господарювання, що приведуть організацію до досконалішої форми.

Дослідженням бенчмаркінгу займалися низка західних вчених, зокрема: В. Брукхард, С. Браун, Р. Венетуччі; Грегори Х. Ватсон [44]; Ф. Котлер та К.Л. Келлер [105]; Р. Кемп та ін, розвитку методології бенчмаркінгу сприяли й вчені на пострадянському просторі: А. І. Аренков та Є. Г. Багієв [8]; Є.О. Іванова та І.В. Разорвін [85]; Н. А. Воєводіна, А. В. Кулагіна, Є.Ю. Логінова, В. Б. Толберг [14] та ін; у сфері пасажирських перевезень вітчизняними залізницями – Бакалінський О.В., Вертель В.В. та ін. В той же час питання впровадження методів бенчмаркінгу в сфері транспортних послуг, зокрема вантажних перевезень, досліджено недостатньо.

Класифікацію видів бенчмаркінгу [44] представлено в табл. 2.4. Впровадження бенчмаркінгу у діяльність суб'єктів господарювання дозволяє вивчити досвід інших підприємств та, як наслідок: певною мірою економити

ресурси; встановлювати досить швидко і об'єктивно перспективи розвитку; оцінювати досягнутий рівень порівняно з кращою практикою; вивчати передумови формування конкурентних переваг. Бенчмаркінг можна розглядати і як альтернативний метод стратегічного планування, в якому завдання визначаються не від досягнутого, а на основі аналізу показників конкурентів (партнерів по бізнесу), і як процес управління змінами, що носить стратегічний характер, якому притаманні такі риси, як опір змінам з боку персоналу організації, а також дотримання принципу комплексності.

Застосування бенчмаркінгу сприяє досягненню організаціями стійких конкурентних переваг з найменшими витратами і втратами [85], а саме розглядає внутрішні функції, принципи здійснення діяльності та досвід підприємств заради: визначення кращих результатів; аналізу роботи своєї організації; виявлення недоліків у функціонуванні; усунення слабких місць; створення мотивації у працівників до постійного поліпшення (якості і продуктивності праці, рівня освіти, кваліфікації та т. п.) [14, 131]. Традиційно впроваджують універсальний алгоритм бенчмаркінгу (в порядку реалізації): вибір функцій, що потребують порівняння; визначення контрольних змінних (в тому числі й ключових показників ефективності (KPI) – *прим. авт.*); виявлення компаній-лідерів; знаходження значень контрольних величин, стосовно найкращих компаній; оцінка діяльності своєї компанії; визначення програм та дій для ліквідації розривів; реалізація прийнятих в «еталонній» компанії заходів; моніторинг результатів [105].

В Європі інститут бенчмаркінгу активно використовується як підприємствами державного сектору, так і комерційними організаціями, сприяючи збільшенню конкурентоспроможності європейської економіки в цілому. Цільова програма Єврокомісії щодо обміну досвідом працює на трьох рівнях: структурний бенчмаркінг, галузевий бенчмаркінг, бенчмаркінг підприємства.

Таблиця 2.4

Класифікація бенчмаркінгу, [44]

За джерелом даних	Конкурентний бенчмаркінг	Функціональний бенчмаркінг	Внутрішній бенчмаркінг	Загальний бенчмаркінг
За цілями проведення				
Стратегічний	Співставлення спільних принципів ведення бізнесу підприємств – прямих конкурентів в одній галузі чи на одному ринку.	Еталонне порівняння з визнаними лідерами в даній сфері для вибору найкращої стратегії удосконалення бізнесу.	Співставлення підприємством роботи своїх підрозділів з метою виявлення можливостей їх спільного успішного співробітництва.	Знайомство одного підприємства з досвідом застосування нових технологій підприємств з інших галузей.
Операційний	Співставлення виробничих процесів підприємств – прямих конкурентів з метою виявлення кращого досвіду.	Вивчення певного процесу на підприємстві, що є лідером в своїй галузі, та пошук способів досягнення аналогічних результатів.	Дослідження підприємством роботи своїх підрозділів та визначення факторів, що впливають на успішність їх діяльності.	Дослідження одним підприємством схожого процесу на іншому підприємстві, що працює в іншій галузі, та пошук шляхів удосконалення цього процесу.

У сфері транспорту бенчмаркінг-проект щодо розвитку інтермодального транспорту було реалізовано за ініціативи OECD (Організація Економічного Співробітництва та Розвитку) [203].

В рамках реформування транспортної галузі ЄС в період з 2008 до 2011 року було реалізовано проект BeLogic [204], метою якого було заявлено поліпшення якості та ефективності перевезень одним чи декількома видами транспорту, за допомогою порівняльного аналізу в області логістики і модального співробітництва. В рамках проекту було визначено різні методології бенчмаркінгу та аналізу низки реальних прикладів впровадження інтермодальних та мультимодальних технологій.

Результатом всебічних досліджень BeLogic став електронний сервіс, що дозволяє порівнювати поточну практику з альтернативними варіантами поєднань різних видів транспорту, враховуючи шість основних критеріїв: час, вартість, гнучкість, надійність, якість і стійкість. Системне порівняння різних варіантів логістичних ланцюжків надає вантажовласнику чи вантажоперевізнику можливість оцінити потенційний ефект від зміни модальності, зокрема з точки зору витрат, впливу на навколишнє середовище, якості обслуговування.

На сьогодні сервіс BeLogic надає можливість пошуку інтермодальних альтернатив серед терміналів 29 країн (27 членів Євросоюзу, а також Норвегії та Швейцарії), база сервісу містить дані про більш ніж 4000 прямих термінал-термінал зв'язків та 70 000 - непрямих (що включає 1 термінал перевалки).

Бенчмаркінг у логістиці дозволяє швидко і з малими витратами виявити проблемні ситуації в логістичних системах, у сферах, близьких до покупця, по виконанню замовлень і транспортуванню [8].

При постановці завдання бенчмаркінгу підприємства транспорту треба враховувати основні тренди розвитку транспортної галузі [203]:

– зростаючий попит на перевезення вантажів і логістичних послуг, а також здатність фізичної та інформаційної інфраструктури для задоволення цих вимог;

- врівноваження цілей задоволення попиту перевезень вантажів та стратегії «сталого мобільності»;
- вплив інформаційних технологій на рух товарів та інтеграція комплексних систем заради забезпечення ефективності перевезень;
- зростання необхідності «підключення зв'язків» в глобальному ланцюгу поставок, в яких провайдери транспортних послуг все частіше діють і як конкуренти, і як партнери на постійній основі.

На разі в Європі, за статистикою станом на 2011 р., логістичні транспортні послуги надають: 64,7 % операторів мультимодального перевезення (ОМП); 52,9 % провайдерів логістичних послуг (додавання та/або формування доданої вартості); 47,1 % операторів одного виду транспорту; 47,1 % операторів порту та/або терміналу; 11,8 % власників порту та/або терміналу [205].

Для забезпечення конкурентоспроможності національних операторських компаній на міжнародному ринку транспортних послуг в сегменті змішаних перевезень в сучасних мовах посилення конкуренції та глобалізації доцільно застосовувати бенчмаркінг – в першу чергу конкурентний та функціональний. Структура бенчмаркінгу в сфері змішаних вантажних перевезень запропонована на рис.2.5

Згідно маркетингового дослідження, до ключових параметрів якості обслуговування споживачів на ринку транспортних послуг в цілому належать: час від отримання заявки на перевезення до доставки; надійність та можливість доставки за вимогою; наявність запасів, стабільність постачання; повнота та ступінь доступності виконання замовлення; зручність розміщення та підтвердження замовлення; об'єктивність тарифів та регулярність інформації щодо витрат на обслуговування; можливість надання кредитів; ефективність переробки вантажів на складах; якість упаковки; можливість виконання інтермодальних пакетних та контейнерних перевезень [57].

Торгівельна пропозиція тоді буде мати успіх, коли вона представляє цінність для споживача транспортної послуги та приносить йому задоволення,

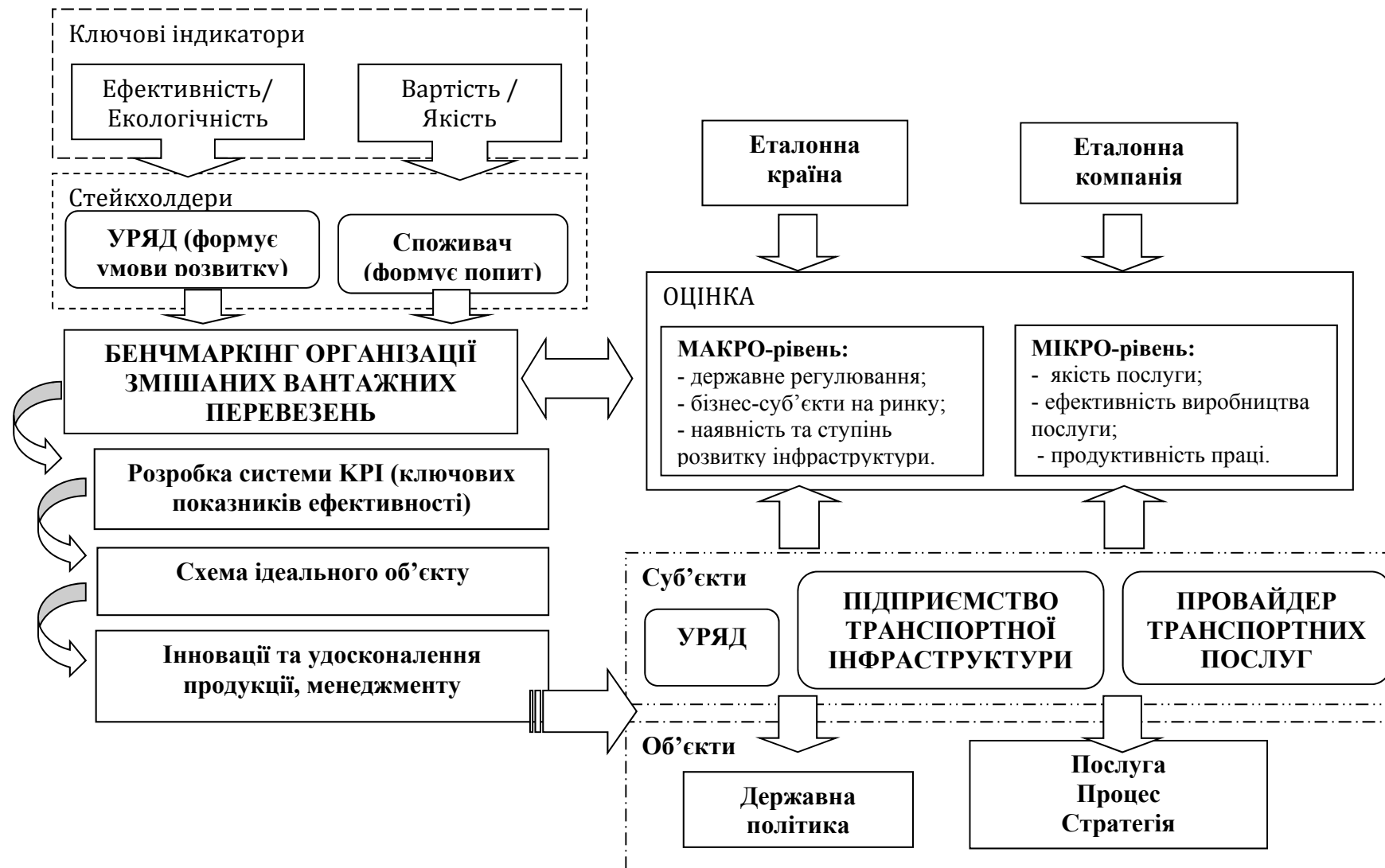


Рис. 2.5 Структура бенчмаркінгу в організації змішаних вантажних перевезень

Джерело: розробка автора

де цінність відображає матеріальні та нематеріальні переваги та витрати, що усвідомлюються споживачем.

Для співставлення виробничих процесів підприємств – прямих конкурентів з метою виявлення кращого досвіду заради забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному ринку змішаних перевезень треба виявити контрольні змінні – ключові показники якості та конкурентні переваги лідерів ринку. Основна складність в тому, що конкурентна перевага – суто відносне поняття, що залежить від оцінки доданої вартості продукції споживача, підрядника та інших груп впливу (стейкхолдерів). Зокрема, відповідно до досліджень експертів ЄС [203], стейкхолдери в сфері вантажних перевезень керуються різними ключовими індикаторами оцінки якості послуги, що систематизовані в табл. 2.5.

Згідно досліджень Ве Logic, ключовими показниками управління організацією перевезення являються (в порядку пріоритету): управління якістю впродовж всього ланцюга; якість контракту; управління якістю вздовж транспортних коридорів; стандарти професійної компетентності; індивідуальні положення та критерії якості обслуговування; стандартизована послуга комбінованих перевезень; стандартизація в сегментах ланцюга поставок; якість маркування.

Таблиця 2.5

Система оцінювання організації перевезення з точки зору стейкхолдерів

Стейкхолдер	Ключовий індикатор	Показники для оцінки
1	2	3
Відправник вантажу	Більш якісні послуги за нижчими цінами	– скорочення логістичних витрат по відношенню до рівня обслуговування даною логістичною системою, де в тому числі враховується й рівень безпеки перевезення вантажу;

1	2	3
Провайдер логістичних послуг	Більш якісні послуги з нижчою вартістю	<ul style="list-style-type: none"> – скорочення логістичних витрат по відношенню до якості логістичної послуги і транспортування; – загальна вартість логістичного процесу, включаючи виробництво, продаж, збір, зберігання, транспортування і обробку даних; – вибір найбільш відповідного транспортного обслуговування від пункту відправлення до пункту призначення, враховуючи всі фактори: час, вартість, надійність і гнучкість;
Уряд	Баланс між ефективністю та екологічністю логістики; Підвищення безпеки на транспорті	<ul style="list-style-type: none"> – ефективність проектів розвитку інфраструктури; – дерегулювання та стандартизація заради поліпшення логістичної ефективності; – екологічність: комплексна оцінка зовнішніх витрат логістичної системи (наприклад, забруднення повітря та рівня шуму, заторів), а також поліпшення в сфері інтермодальності; – статистичні показники рівня безпеки на транспорті.

Джерело: впорядковано автором

Ключові показники корисності контракту на перевезення (в порядку пріоритету): поставка в термін в повному обсязі; наявність у відповідності з обіцянкою; надійність; пунктуальність; продуктивність своєчасної доставки; страхування; наявність послуги «24/7» (цілодобово, кожного дня тижня);

гнучка потужність; простота у використанні та доступність; час реакції в разі виникнення проблем («гаряча лінія») [205].

Зважаючи на дослідження, основним фактором під час прийняття рішення щодо перевезення являється «трикутник споживчої цінності» (або триада споживчої цінності за Ф. Котлером [105, с. 53]) – час, якість, тариф –, саме він характеризує оптимальність вибору маршруту, сполучення та модальності (див. рис. 2.6).

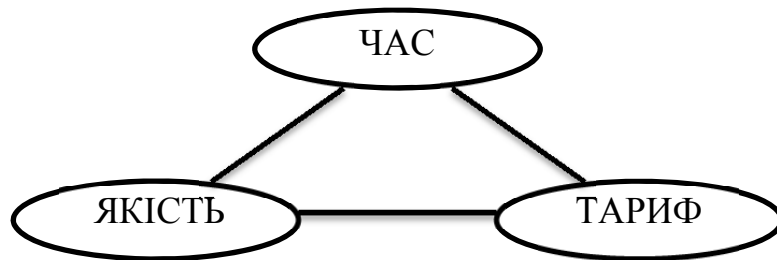


Рис. 2.6 Трикутник споживчої цінності для транспортної послуги

Джерело: складено на основі [105]

Кожен з елементів трикутника характеризує для споживача цінність транспортної послуги. Згідно проведеного дослідження в пункті 1.2, багато дослідників транспортного ринку вважають час однією зі складових якості транспортної послуги. Проте ми свідомо виокремлюємо час із співвідношення «ціна-якість», так як це дуже вагомий чинник у процесі нецінової конкуренції на ринку транспортних послуг, яка, згідно останніх тенденцій, являється більш дієвою у довгостроковій перспективі.

Для бенчмаркінгу вантажного перевезення у змішаному сполученні «від дверей до дверей» зазвичай потрібні наступні дані: показники трьох видів транспорту (залізничний, автомобільний і морський транспорт); показники трьох видів терміналів (порти, залізничні термінали і автодорожні термінали); показники по кожній з послуг, що охоплюють весь ланцюжок (ціна, фінансова стійкість, своєчасність(частота обслуговування і час транзиту), надійність (пунктуальність), контроль «втрати і пошкодження»); простота користування (адміністративні чинники); сприйняття послуг споживачем, у тому числі

критичних факторів успіху; характеристики базової інфраструктури та обладнання; робочі характеристики для кожної окремої складової інтермодального ланцюжка поставок. Ключові показники ефективності ланцюга змішаного перевезення, відповідно до напрямків розвитку міжнародного ринку транспортних послуг (див. пункт 1.4, [33]) та результатів досліджень експертів ЄС [203], систематизовано на схемі (див. рис. 2.7).

Прикладами еталонних країн та компаній в сфері організації змішаних вантажних перевезень, відповідно викладеному у пункті 1.3, можуть бути Freightliner (Велика Британія); DB Shenker Rail та DB Logistics (Німеччина); ТрансКонтейнер та РЖД Логістика (Росія). Для залізнично-морських перевезень також треба враховувати досвід Росії, Бельгії, Франції та Італії.

Серед джерел інформації для бенчмаркінгу змішаних перевезень можуть бути: публічна статистика постачальників послуг (наприклад, річний звіт); дослідження, опубліковані третіми особами (наприклад, державні доповіді про галузь транспорту або наукові дослідження); конкретні дані, запити до постачальників послуг, часто в форматі інтерв'ю; закрита інформація, що готові надати постачальники послуг; дані, що надаються клієнтам; спеціальна інформація, що надається клієнтам за запитом.

Окрему увагу варто звернути на інформаційний проект Європейської Асоціації Інтермодальності (EIA) BESTFACT – перший портал, де зібрано передовий досвід організації вантажних перевезень (в тому числі контакти для консультацій та транспортна політика). Метою проекту BESTFACT є розробка, розповсюдження та більш ефективного використання передового досвіду та інновацій у сфері вантажних перевезень, які сприяють досягненню європейських цілей транспортної політики щодо конкурентоспроможності та впливу на навколишнє середовище. BESTFACT спирається на діяльність проектів BESTUFS, Promit і Bestlog та об'єднує чотири взаємозалежні області з ключових логістичних вантажних проблем, з якими стикається Європейський Союз.

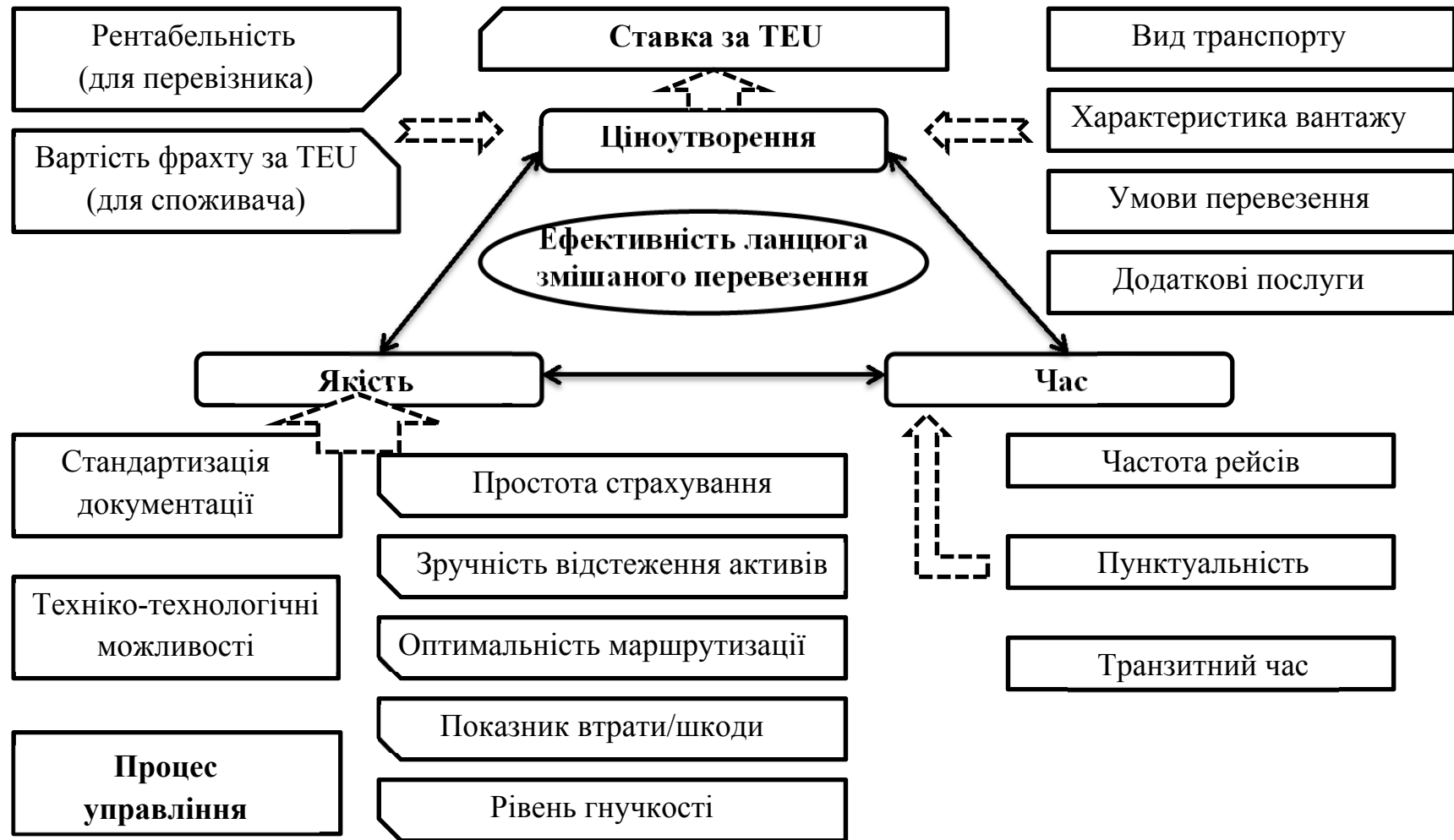


Рис. 2.7 Основні фактори та показники ефективності ланцюга змішаного перевезення вантажів

Джерело: впорядковано автором

Основними робочими кластерами є: міські вантажні перевезення; зелена логістика та кооперація заради мультимодальності; організація можливостей електронного управління вантажними перевезеннями [206].

Заслуговує на увагу й інформаційний проект EURIFT, що був ініційований Директоратом Європейської Комісії з транспорту та енергетики (DG TREN), а на сьогодні підтримується TuTech Innovation GmbH (TuTech), [209]. Незалежний інтернет портал містить повну інформацію про інтермодальні перевезення: профілі компаній; приклади найкращої практики; законодавчі нормативи та акти; стрічку новин та подій.

В глобальній мережі Інтернет існують також й міжнародні соціальні мережі для пошуку партнерів по бенчмаркінгу, наприклад, GBN, [211], – мережа організацій та експертів, що орієнтовані на заохочення та полегшення впровадження бенчмаркінгу та кооперацію задля обміну передовим досвідом.

Для порівняльного аналізу моделей бенчмаркінгу застосовують PPI-аналіз, TFP-аналіз, економетричний, SFA-аналіз, DEA-аналіз. PPI-аналіз використовують зазвичай для дослідження економічного обґрунтування окремих статей витрат підприємства, TFP-аналіз – росту продуктивності галузі чи окремих підприємств, SFA- та DEA-аналіз – відносної виробничої ефективності компанії [63].

Процедура оцінки системи транспортування у змішаному сполученні може бути здійснена за наявності критичних факторів успіху, що можуть бути порівняні з конкурентами. При цьому треба дотримуватися важливої умови порівняння подібного з подібним, саме тому доцільним є приведення всіх критеріїв за можливості у грошовий еквівалент.

Алгоритм оцінки оптимальності підходу до організації змішаного перевезення складається з трьох кроків: виявлення основних показників перевезень за видами транспорту, організаційно-правових та техніко-технологічних зв'язків для всіх видів транспорту; надання ваги показникам; агрегування правила для виявлення остаточної оцінки показників. Показники

повинні бути актуальними, повними, та кількісно вимірюваними. В ідеалі всі показники мають бути вимірювані в грошовому еквіваленті.

В якості прикладу для оцінки системи транспортування у змішаному сполученні («від дверей до дверей», без перевантаження) оберемо наступні чотири показники: вартість перевезення по всьому ланцюжку поставок; вартість загального часу перевезення; вартість загального часу очікування; вартість контейнера навантаження. Всі ці показники можна виміряти в грошовому вираженні, тому в нас не виникає проблеми вимірювання їх ваги. Єдина інформація, що необхідна для оцінювання – час у дорозі, ймовірність неприбуття, сума страхування втрати або пошкодження.

Відповідно до підходу, запропонованого в [203], модель оцінки «інтермодальності» (ІЕМ) можна виразити наступною формулою:

$$IEM = (\alpha \cdot d_1) + (\beta \cdot d_2) + (\gamma \cdot d_3) + (\delta \cdot d_4) \quad (2.1)$$

З врахуванням виду транспорту, маршруту і контейнеру ІЕМ виражатиметься в грошовій вартості за контейнер таким чином:

$$IEM_{irc} = (\alpha_{irc} \cdot d_{1irc}) + (\beta_{irc} \cdot d_{2irc}) + (\gamma_{irc} \cdot d_{3irc}) + (\delta_{irc} \cdot d_{4irc}), \quad (2.2)$$

де i – індекс виду транспорту; r – індекс маршруту; c – індекс контейнеру; α – коефіцієнт швидкості контейнеру; d_1 – вартість перевезення; β – час поїздки в годинах; d_2 – вартість часу проїзду в грошовому вираженні (за годину та за контейнер); γ – час очікування в годинах; d_3 – вартість часу очікування в грошовому вираженні (за годину за контейнер); δ – ймовірність неприбуття, втрати або пошкодження; d_4 – цінність вмісту контейнеру в грошовому вираженні (наприклад, в розрахунку на тонну).

Рівняння (2.1) і (2.2) призначені тільки для розрахунку одного виду транспорту на маршруті r , для контейнера c .

Для загальної оцінки оптимальності всього змішаного ланцюга (всі види транспорту i , на всіх маршрутах r та всіх типів контейнерів c) використовуємо наступні формули:

$$IEM = M_1 EIM_1 + M_2 EIM_2 + \dots + M_i EIM_i \quad (2.3)$$

$$M_i = \sum m_{ic} , \quad (2.4),$$

де IEM - значення, розраховане за моделлю оцінки «інтермодальності»; M - обсяг всіх контейнерів $c = (1, C)$, що транспортується i -м видом транспорту (в тоннах).

Метою впровадження цієї моделі є оцінка оптимального набору видів транспорту і терміналів для загального ланцюжка поставок контейнерів. Для забезпечення конкурентоспроможності транспортної послуги щодо перевезення у змішаному сполученні значення EIM повинно бути зведене до мінімуму:

$$IEM = M_1 EIM_1 + M_2 EIM_2 + \dots + M_i EIM_i \rightarrow \min \quad (2.5)$$

У випадку використання показників якості обслуговування (з попереднім впровадженням коефіцієнтів вагомості показників при розрахунку EIM_i) – максимізоване:

$$IEM = M_1 EIM_1 + M_2 EIM_2 + \dots + M_i EIM_i \rightarrow \max \quad (2.6)$$

Згідно досліджень в рамках проекту INTERMODA було визначено 11 ключових аспектів діяльності щодо здійснення інтермодальних перевезень: служби терміналів; використання інфраструктури; надійність; законодавство; відстеження вантажу; охорона; безпека; масштаб чи обсяг; гнучкість; час у

дорозі; витрати. Серед рекомендацій щодо усунення вузьких місць в забезпеченні інтегрованості транспортної системи є: збільшення потужності терміналів; транспортна інфраструктура для забезпечення кращого доступу до терміналів; інвестиції в сучасне інноваційне обладнання для обслуговування змішаних перевезень (інтермодальних зокрема); узгодження годин роботи терміналів; узгодження вантажних одиниць; заходи щодо концентрації інтермодальних перевезень залізничним транспортом на обмеженому числі міжнародних транспортних коридорів [216].

Проте, як справедливо зазначили консультанти проекту «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської мережі ТЄМ-Т», інфраструктура являється другорядним фактором розвитку змішаних вантажних перевезень [143], тому пріоритетним є дослідження чинників, що формують попит споживача транспортної послуги, на які в свою чергу також впливає державне регулювання.

Згідно дослідження європейських експертів, на сьогодні в Україні лише 10-15% контейнерних перевезень здійснюється за наскрізними коносаментами (договорами на перевезення), тобто на мультимодальних умовах — цей відсоток дуже низький у порівнянні з показниками Європи. Головними причинами низького проникнення на ринок подібних послуг є: обмежений попит на такі послуги; існуючі умови торгівлі; незбалансованість контейнерного потоку; складність процедур розмитнення; нестабільність місцевих транспортних тарифів; вища вартість мультимодальних перевезень внаслідок ризиків [143].

Дослідження передумов для поширення мультимодальних перевезень, а також питання доцільності створення мультимодальних операторських компаній з точки зору забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг є необхідним та вчасним.

2.4 Передумови розвитку мультимодальних перевезень як ключової умови забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку залізнично-морських перевезень

Попередні дослідження свідчать, що основою підвищення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування вантажних перевезень у міжнародному сполученні на сучасному етапі є розвиток мультимодальних перевезень, зміцнення їх матеріально-технічної бази, застосування маркетингово-логістичних технологій та, насамперед, створення мережі територіальних транспортно-розподільчих центрів.

Практичне вираження таких підходів проявляється в застосуванні технологій доставки вантажів «від дверей до дверей», «точно в строк», «гарантованій подачі транспортних засобів у певний строк» тощо. В цьому контексті треба відмітити, що на сьогоднішній день здійснюється поступовий перехід від вузької спеціалізації транспортно-експедиторських підприємств до виконання ними функцій операторів перевезень, в тому числі й мультимодальних операторів.

Операторська мультимодальна компанія (ОМК) стосовно своїх клієнтів є постачальником комплексу транспортно-розподільчих та сервісних послуг. При виконанні мультимодальних перевезень ці послуги виконуються, як правило, за єдиною наскрізною тарифною ставкою усього комплексу транспортно-логістичного обслуговування. Основні функції оператора мультимодальних перевезень наведені в табл. 2.6.

Відповідальність оператора за вантаж визначається з моменту прийому вантажу у своє відання (in the charge) до моменту видачі вантажу (to the time of the delivery) одержувачу. Цим ОМК відрізняється від експедитора, який лише організовує перевезення і діє від імені, за дорученням та за рахунок свого клієнта й несе відповідальність лише у разі, якщо псування або втрата вантажу

відбулися на його транспортному відрізку та за його вини. Операції з доставки вантажу ОМК виконує самостійно, через свої дочірні компанії та філії, або на підставі договору-підряду з іншими експедиторськими компаніями.

Таблиця 2.6

Основні функції оператора мультимодальних перевезень вантажів

№ пп	Функції	Умови перевезення / «Інкотермс-2010»			
		DDU	CIF	DDP	DEQ
1	Визначення наскрізної ставки	+	+	+	+
2	Страхування вантажу	+	+	+	+
3	Експедирування вантажу наземним транспортом	+	+	+	+
4	Оперування власними наземними транспортними засобами (вагони, автомобілі)	+	+	+	+
5	Митні операції в порту перевалки	+	+	+	+
6	Експедирування вантажу в порту перевалки	+	+	+	+
7	Відфрахтування морського судна на умовах «тайм-чартеру»	+	+	+	+
8	Агентування морського судна в порту відправлення	+	+	+	+
9	Оперування морським судном від порту відправлення до порту призначення (функції менеджера судна)	+	+	+	+
10	Агентування судна в порту призначення	+	+	+	+
11	Експедирування вантажу в порту призначення	+	-	+	+
12	Імпортні ліцензії, дозволи, митні платежі	-	-	+	+
13	Експедирування вантажу від порту призначення до складу одержувача	+	-	+	-
*Підготовку товару до відправлення і вантажні роботи на наземний транспорт виконує вантажовідправник (експортер)					

Джерело: впорядковано автором

Згідно з Кодексом торговельного мореплавства України, ОМК при організації морського перевезення виступає в якості фрахтівника, який відфрахтовує морське судно у власника судна або судновласника на певний час згідно з договором «тайм-чартера» (договір про оренду морського судна на певний строк) або «бербоут-чартера» (договір про оренду морського судна без екіпажу). На час відфрахтування судна ОМК стає судновласником (фрахтівником) і від власного імені має право здійснювати морське перевезення вантажу згідно з умовами наскрізного коносаменту і договору на перевезення вантажу з вантажовідправником або вантажоодержувачем [93].

Логістичну схему організації мультимодальних перевезень вантажів ОМК наведено на рис. 2.8.

В угоді купівлі-продажу товару визначається схема доставки вантажу згідно з термінами «Інкотермс-2010». У міжнародному залізнично-водному сполученні застосовуються умови перевезення: «EXW», «FAS», «FOB», «FCA», «CPT», «CFR», «CIF», «DES», «DDU», «DDP» [109]. В світовій практиці в змішаному залізнично-водному сполученні найчастіше застосовуються схеми «CIF» та «FOB». Для експортерів товару схема «CIF» надає можливість оператору перевезень фрахтувати судно на свій розсуд та завдяки цьому отримувати додатковий прибуток за рахунок різниці між вартістю фрахту, яка заявлена в ціні, та фактичною ціною сплаченою фрахтувальнику, а також шляхом використання тоннажу, який зафрахтовано, для перевезення вантажів зворотним рейсом. Крім того, збільшується надходження валюти в країну за рахунок експорту транспортних послуг.

Вищезазначені переваги має і схема «FOB» при закупівлі вітчизняними споживачами імпортованих товарів. Продаж товару на умовах «FOB» вітчизняними операторами знімає ризик з продавця у випадках втрати або пошкодження товару з моменту навантаження його на судно і одержання коносаменту. Крім того продавець одержує платіж відразу після передачі товару на судно та надання банку відповідних документів (коносаменту).

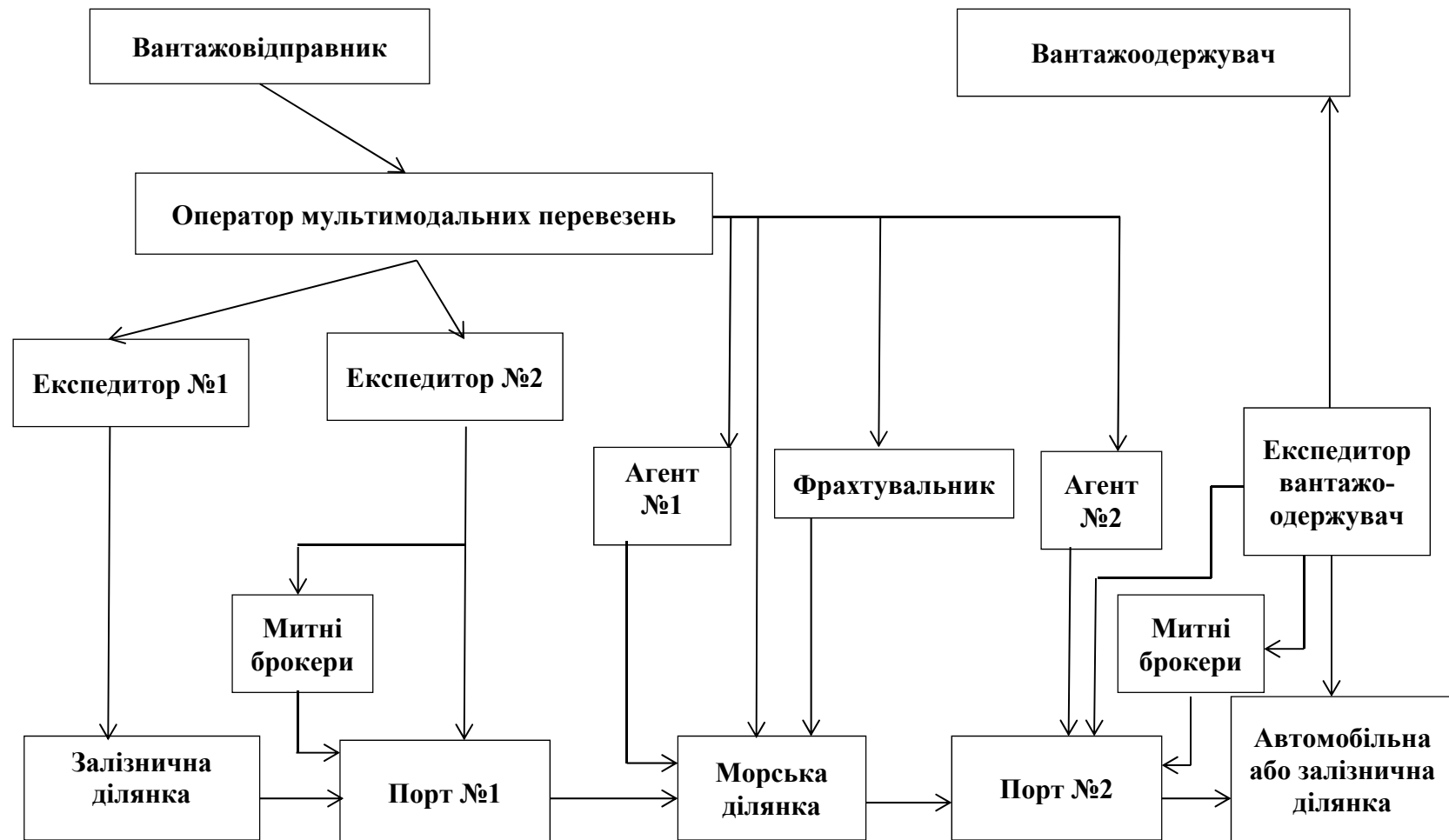


Рис. 2.8 Логістична схема мультимодальних перевезень вантажів ОМК за терміном СІР

Джерело: впорядковано автором

В програмі ЄС для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т» пропонується таке завдання транспортної політики України: «сприяти зростанню об'ємів використання та операційній дієздатності мультимодального транспорту в Україні, як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку перевезень» [143].

Європейські експерти пропонують такі цілі транспортної політики на період з 2011 до 2016 року:

- сприяти зростанню обсягів використання мультимодального, інтермодального та комбінованого транспорту в Україні;
- заохочувати наскрізний транспортний рух, що призведе до збільшення обсягів митного очищення, яке проводитиметься на внутрішніх складах, й зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах пропуску;
- розробити ініціативи щодо становлення мультимодального та інтермодального транспорту більш конкурентоздатним у порівнянні з унімодальним транспортом за рахунок розширення пакету пропонованих послуг;
- сприяти переходу частини автоперевезень до залізничного чи річкового виду транспортування з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу;
- збільшити обсяги міжнародних перевезень шляхом залучення залізниці, уникнувши, таким чином, модальних (до інших видів транспорту) перевантажень на залізничних прикордонних станціях [143].

В той же час на сьогодні в Україні на державному рівні досі не створені належні умови для подальшого розвитку мультимодальних перевезень. Наприклад, «Укрзалізниця» досі не впровадила транспортну послугу щодо вантажних перевезень на мультимодальних умовах, хоча час від часу надає свої послуги з транспортування іншим ОМК. Розвиток мультимодальних та інтермодальних перевезень в Україні стримується відсутністю законодавчого підґрунтя, врегулювання відповідальності між суб'єктами доставки на базі

єдиного перевізного документу, визначення особливостей проведення митного, прикордонного та інших видів контролю.

Змішані міжнародні перевезення в теперішній час виконуються, в основному, без участі вітчизняних операторів перевезення та вітчизняного торгівельного морського флоту. Як автором зазначалося у [35], на сьогодні транспортним підприємствам України важко забезпечувати перевезення вантажів в умовах жорсткого конкурентного середовища на міжнародному ринку транспортних послуг. Україна є експортно-орієнтованою країною, проте більше 90% експортних товарів продається на умовах «FOB». Застосування даної схеми призводить до втрати валютних надходжень від експорту транспортних послуг. Тобто логістична транспортна схема розривається у морських портах і більше ніж 70% транспортної наскрізної ставки стає здобутком іноземних перевізників. Частка морського флоту України в забезпеченні перевезень вантажів зовнішньої торгівлі країни за останні 20 років скоротилися з 60% до 5% [36].

Це пов'язане з тим, що вітчизняний залізничний транспорт, морські порти працюють в умовах монополю встановлених державою тарифів і лише морський транспорт працює в умовах фрахтового ринку. Крім умов запродажних контрактів вагому роль у вищезазначеній ситуації відіграє також відсутність власного морського торгівельного флоту, дефвейт якого зменшився з 4023 в 1997 році до 904 тис. тон на 01.01.2011 р [184]. Це складає біля 0,08% від загального дефвейту світового торгового флоту. Відсутність ефективного механізму відбудови вітчизняного торгівельного флоту загострює проблему фрахтової залежності країни при організації міжнародної торгівлі та значно впливає на приплив валютних надходжень від перевезень експортно-імпортних вантажів.

У результаті нееквівалентного обміну в системі зовнішньоторгового обороту вантажовласники з не морських держав, в тому числі і Україна, щорічно виплачують понад 80 млрд. доларів США фрахту, із них наша країна – понад 2 млрд. доларів США. У неморських країнах частка фрахтових платежів

у ціні товару становить 15%, що більше у порівнянні з морськими державами, де ця частка складає 6,9%. Крім того, подорожчання морського перевезення, яке пов'язане з різким зростанням цін на паливо, загрожує країнам-експортерам зменшенням експортного виторгу або втратою ринку в залежності від еластичності попиту. Економічні оцінки свідчать про те, що подвоєння транспортних витрат неморських держав призведе до скорочення її торгівлі на 80% [43].

Сьогодні для успішного просування своїх товарів на ринки збуту необхідно мати ефективне транспортне забезпечення, особливо на морських ділянках перевезення вантажів. Але, незважаючи на розробку науковцями теоретико-методологічних основ формування національної морської політики, прийняття цільових державних програм розвитку торгівельного флоту, урядом України не здійснено кардинальних заходів щодо будівництва нового морського флоту. Ці програми не будуть виконуватися доти, доки не буде вирішене питання пільгового оподаткування суднобудівного бізнесу, прийняття і впровадження Міжнародного реєстру суден України, скасування ПДВ і митного збору на новозбудований і куплений флот, тощо. Але для впровадження цих заходів необхідний час.

Частково проблему фрахтової залежності можливо вирішити за рахунок функціонування вітчизняних ОМК, які здійснюватимуть міжнародні вантажні перевезення «від дверей до дверей», матимуть на своєму балансі наземні види транспорту та відфрахтовуватимуть іноземний морський флот на умовах «тайм-чартера» або «бербоут-чартера» з оперуванням їм при перевезеннях вантажів на морських ділянках.

Зокрема в ході виконання науково-дослідної роботи [157] була обгрунтована доцільність створення в структурі Укрзалізниці чи в подальшому АТ «Укрзаліниця» операторської мультимодальної компанії, яка б спеціалізувалася на перевезеннях міжнародних вантажів у змішаному сполученні. Актуальними завданнями такої ОМК являються:

- забезпечення конкурентоспроможності транспортної послуги щодо перевезення експортних та імпортних вантажів;
- оновлення парку вагонів і будівництво морського торгівельного флоту як за рахунок власних коштів, так і за рахунок залучених фінансових ресурсів на основі лізингових схем, банківських міжнародних кредитів, проектного фінансування;
- створення умов для використання вагонів операторських компаній країн СНД, які не є стороною угоди про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць співдружності [176].

Конкурентоспроможність ОМК на міжнародному фрахтовому ринку можливо забезпечувати за рахунок формування раціональних логістичних схем доставки вантажів на основі оптимізації вантажопотоків, вибору виду транспорту, маршрутів слідування, уніфікації транспортних одиниць, в тому числі й контейнерних перевезень [141]. На основі вибраних оптимальних схем перевезень можливо розраховувати конкурентоспроможну наскрізну тарифну ставку прискореної доставки експортно-імпортних вантажів за принципом «від дверей до дверей» [142]. Маючи розрахункову наскрізну тарифну ставку, ОМК зможе реалізовувати ефективні заходи щодо оптимізації тарифів (шляхом оптимізації витрат ОМК) на окремі види транспортних послуг: зменшувати загальні залізничні тарифи за рахунок власної вагонної складової, знижок на портові та інші послуги, що надаються протягом всього логістичного ланцюжка доставки вантажу.

Питання щодо організаційно-економічного забезпечення проектного інвестування в оновлення залізничних вантажних вагонів шляхом утворення ОМК було детально досліджено в дисертаційній роботі Кравчука О. В. [107]. Відповідно до досвіду Росії, утворення інвестиційно-привабливих компаній перевізників створює передумови для оновлення рухомого складу, розвитку суміжних сегментів бізнесу, пов'язаних з лізингом, виробництвом, технічним обслуговуванням та ремонтом вагонів, експедируванням вантажів,

оперуванням іншими видами транспорту, в тому числі й морським флотом на умовах «тайм-чартеру» або «бербоут-чартеру» [121].

Актуальність питання щодо можливості використання вагонів операторських компаній країн СНД обумовлюється змінами зовнішньоекономічних умов – створенням в Росії дочірніх підприємств ВАТ РЖД – ВАТ «Перша вантажна компанія» та ВАТ «Друга вантажна компанія» з передачею їм на баланс практично всього парку інвентарних вагонів ВАТ «РЖД». Це вплине на умови використання російських вагонів в Україні: скасує механізм використання їх в рамках загального інвентарного парку країн СНД з оплатою за єдиними тарифними ставками, змінить правовий механізм взаємодії «Укрзалізниці» та власників російського рухомого складу [148]. Вирішення цих проблем на разі здійснюється Укрзалізницею, проте ефективнішим воно було б за рахунок створення ОМК і передачею їй на баланс частки вагонів для організації змішаних перевезень.

Під мультимодальністю операторської компанії розуміємо здатність організації вантажних перевезень у змішаному сполученні на мультимодальних умовах. Конкурентна перевага перевезень згідно принципу мультимодальності полягає в тому, що послуги, які охоплюють декілька етапів постачання «від дверей до дверей», надаються тільки одним перевізником й зазвичай стають менш витратними та більш ефективними у порівнянні з ситуацією, коли той самий пакет послуг розподіляється між декількома перевізниками, кожен з яких намагається максимізувати свій прибуток на своїй окремій ділянці транспортного ланцюга [35, 143].

Єдиний перевізний документ (мультимодальний коносамент) більшість банків світу застосовують як товарно-розпорядчий документ, що дозволяє відкрити акредитив, тобто одержати за торговим контрактом вартість товару. В свою чергу покупець, у більшості випадків це зовнішньоторговельні компанії, одержавши мультимодальний коносамент, має право запропонувати зазначений у ньому товар на ринку з моменту завантаження цього товару на судно. Відовідальність перед клієнтом єдиного підрядника (ОМК) дозволяє

уникнути загрозової ситуації, коли фактичних перевізників обирає експедитор, а усі ризики, пов'язані з їх практичною роботою, несе вантажовідправник. Крім того перевезення на мультимодальних умовах зменшує час доставки вантажів і характеризується очікуваними вигодами, які одержать виробники та учасники доставки товару внаслідок економії часу.

Проте в українському законодавстві досі не визначені такі терміни як: оператор мультимодальних перевезень чи операторська мультимодальна компанія, наскрізний транспортний документ (коносамент). Тільки в Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (в статті 9, абзац 6) відмічається, що «за договором транспортного експедирування експедитор може організовувати перевезення за одним товарно-транспортним документом вантажів кількох різних клієнтів, які прямують з одного пункту відправлення та/чи в один пункт призначення, за умови, що експедитор виступає від усіх цих клієнтів як вантажовідправник та/чи вантажоодержувач» [80].

Розглянемо потенційну економіко-організаційну та техніко-технологічну вантажну базу розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Традиційним напрямком розвитку мультимодальних залізнично-водних перевезень є подальше розширення їхньої контейнеризації. Вже зараз у Західній та Центральній Європі контейнерні перевезення становлять від 10 до 40% загального обсягу вантажних перевезень, ними охоплюється до 80% всіх придатних для транспортування в контейнерах вантажів. У той же час процес контейнеризації не вважається завершеним.

В наступному десятилітті прогнозується зростання обсягів міжнародних вантажоперевезень по основним транспортним артеріям світу як мінімум вдвічі. В першу чергу можна очікувати зростання перевезень генеральних вантажів у контейнерах. Передбачається й розширення контейнеризації вантажів за рахунок застосування спеціальних контейнерів.

За період 1992-2008 рр. обсяг морських перевезень контейнерних вантажів щорічно збільшувався в середньому на 10% у рік, і в 2008 році склав близько 580 млн. TEU, що майже в 20 разів перевищує показники 1992 року (32 млн.

TEU). Світова криза 2008-2009 рр. негативно вплинула на розвиток контейнерних перевезень, зменшення обсягів яких за окремими напрямками склала 10 ÷ 15%, але вже в 2011 році загальні обсяги цих перевезень досягли рівня 2008 року. Надалі у контексті поглиблення світової виробничої кооперації, а також розвитку нових транспортно-логістичних мультимодальних технологій, значимість контейнерних вантажоперевезень буде збільшуватися.

Загальний вантажообіг портів і перевантажувальних комплексів всіх форм власності України в 2011 році склав 162264 тис. тон, в тому числі: експорт – 85997 тис. тон, імпорт – 19692 тис. тон, транзит – 47616 тис. тон. Вантажообіг державних торговельних портів в 2011 р. склав 113716 тис. тон, з нього: експорт – 60081 тис. тон, імпорт – 11013 тис.тон, транзит - 34876 тис. тон.

Аналізуючи структуру вантажообігу портів необхідно відзначити, що загальна потенційна база вантажів, перевезення яких можна здійснювати мультимодальним транспортом складає 41 783 тис. тон, в тому числі: контейнери – 7632 тис.тон (729523 TEU); чорні метали – 18138 тис.тон; тарно-штучні товари – 1587 тис.тон; промислові та продовольчі споживчі товари – 1055 тис.тон; вантажі в автопричепах – 892 тис.тон; цукор на піддонах – 631 тис.тон; зерно в контейнерах – 10248 тис.тон; будівельні матеріали в контейнерах і автопричепах – 1600 тис.тон. Незважаючи на такі потенційні можливості в 2011 році обсяги перевезень мультимодальним транспортом склали біля 650 тис.тон вантажів в контейнерах (61900 TEU) і 560 од. автотягачів з вантажами (16 тис.тон).

В змішаному міжнародному сполученні вантажі в контейнерах перевозяться в основному через три державні морські торговельні порти: Одеса – 5258 тис.тон (455552 TEU), в тому числі: експорт – 1843 тис.тон (207033 TEU), імпорт – 2995 тис.тон (214854 TEU), транзит – 420 тис.тон (33809 TEU); Іллічівськ – 2204 тис.тон (259989 TEU), в тому числі: експорт – 781 тис.тон (126553 TEU), імпорт – 1215 тис.тон (118487 TEU), транзит – 206,8 тис.тон (14949 TEU); Маріуполь – 153 тис.тон (13817 TEU), в тому числі: експорт – 11

тис.тон (5043 TEU), імпорт – 90,0 тис.тон (5143 TEU), транзит – 51,0 тис.тон (3255 TEU) [119, 132].

З 2003 до 2008 року щорічне зростання в портах обсягів вантажообігу в контейнерах становить близько 38%, але через світову фінансову кризу в 2009 р. цей показник по відношенню до 2008 р. знизився на 44,8%, а в 2010 та 2011 рр. по відношенню до 2009 р. зріс відповідно 18,6% та 13,1%, а обсяги в 2011 р. склали 7632 тис.тон, що менше обсягів в 2008 р. на 2065 тис.тон або 21,3%.

В першу чергу на зменшення обсягів контейнерних перевезень через морські порти в кризовий період вплинуло зниження імпортних поставок споживчих товарів (56,3%). Але у цих негативних тенденцій є також інші вагомі причини.

По-перше, до вступу в дію Закону України «Про морські порти України» [75], порти були не зацікавлені передавати операторам причали (термінали) в концесію, адже прибуток від таких відносин надходив до бюджету держави. А якщо причали передаються на умовах спільної діяльності, то порти мають можливість отримувати відрахування від оператора терміналу на свою користь. Такий підхід у взаємовідносинах не мотивує операторів до розвитку терміналів та залученню нових вантажопотоків. Зі вступом закону в дію (27 червня 2012 р.) покращуються умови укладання концесійних угод, що буде сприяти встановленню стабільного середовища для роботи операторів терміналів та їх клієнтів.

По-друге, зменшення обсягів контейнерних перевезень обумовлене тим, що українські морські порти є найдорожчими в Європі. Крім високих ставок на портові збори (наприклад, корабельний), що сплачуються судновласником, зростають й витрати експортерів та імпортерів на вивезення/ввезення контейнерів з/в порт, також на його внутрішнє перевезення наземним транспортом (700–900 дол. США на вивіз із порту й ще така сума витрачається на його внутрішнє транспортування) [143].

Крім того, стримує розвиток контейнерних перевезень через морські порти існуючий загальнодержавний бюрократизм, неефективність та корумпованість

при митному очищенні вантажів, виконанні контрольних функцій багаточисельними державними органами.

Варто зазначити, що останнім часом Мініфраструктури України та морськими портами приймаються заходи щодо удосконалення сервісу по обслуговуванню контейнерів. Зокрема розроблено спеціальний проект Закону України «Про контейнерні перевезення», розгляд якого в Кабміні України було заплановано на жовтень-листопад 2013 р.. Підготовлені зміни до статті 6 Закону України «Про транзит вантажів» [78], які передбачають умови впровадження системи «Трансшипмент» в портах для підакцизних вантажів, будуть внесені зміни й до Правил оформлення вантажних перевізних документів задля прискорення процедури оформлення документів на перевезення вантажів морським транспортом, що забезпечить неперервний процес переробки вантажів, в тому числі й транзитних. Новий Митний кодекс України (вступив в дію з червня 2012 р.) надав можливість організувати внутрішній трансшипінг. Це означає, що контейнер, що було вивантажено в Одесі з іноземного судна, може в подальшому доставлятися річковим судном рікою Дніпро.

На сьогодні необхідно вживати заходи щодо збалансування перевезень експортних та імпорتنих товарів в контейнерах. До фінансової кризи (2008 р.) співвідношення завантажених імпорتنих та експортних контейнерів складало 70÷30, а у 2009р. – 59÷41, у 2011р. – 62÷38. У період кризи різниця між кількістю контейнерів з імпортними та експортними вантажами зменшилась, це пов'язано зі скороченням закупівлі імпорتنих товарів і з тим, що судноплавні компанії в складних фінансових умовах давали згоду на завантаження контейнерів нетрадиційними (з низькою доданою вартістю) вантажами, наприклад, зерном. Таку тенденцію доцільно підтримувати й надалі – цьому, як показує міжнародний досвід, сприяє впровадження мультимодальних технологій.

В табл. 2.7 наведено базовий прогноз контейнерних експортно-імпорتنих вантажопотоків через українські морські порти на період 2015-2025 рр., що в

тому числі порівнює прогноз експертів ТЕН-Т [143], а також фактичні дані за 2010, 2011 рр. Аналізуючи прогнозні й фактичні дані можна зробити висновок, що імпорتنі перевезення будуть здійснюватися меншими темпами ніж прогнозується, а експортні, навпаки, більшими. Ця тенденція підтверджується зростанням експортних контейнерних перевезень в 2011 р. та в I півріччі 2012 р. Вже в 2012 р. експорт вантажів в контейнерах досягли рівня, який прогнозувався на 2015р. (2806 тис.тон).

Таблиця 2.7

Базовий прогноз контейнерного вантажопотоку через українські державні морські порти на 2015 ÷ 2025 рр.

Рік	Тони (брутто), тис. тон			Всього TEU, тис. тон		
	Імпорт	Експорт	Всього	Імпорт	Експорт	Всього
2010 (прогноз)	3617	1477	5095	304	304	608
2010 (фактично)	3720	2487	6206	308	314	622
2011 (фактично)	4301	2643	6944	339	339	678
2015 (прогноз)	9950	2806	12756	837	837	1674
2020 (прогноз)	17839	4460	22268	1501	1501	3002
2025 (прогноз)	25491	6373	31864	2145	2145	4290

Що стосується контейнерних перевезень залізницею, то обсяг таких перевезень є незначним. Основний контейнерний вантажопотік виходить або заходить в Одеський та Іллічівський морські порти, а головні його маршрути пролягають до/з Києва та Біларусі. В 2011 році з Одеського морського торговельного порту (ОМТП) вивезено залізничним транспортом 23155 од. контейнерів, а автотранспортом – 139023 од.; з Іллічівського морського торговельного порту (ІМТП) відповідно 4164 од. та 99379 од. Різниця в кількості вантажів, що вивозяться в контейнерах з ОМТП та ІМТП визначається місцем та порядком митного оформлення вантажу, що надходить в Україну. В ОМТП митне оформлення контейнерів здійснюється безпосередньо в порту та не впливає на вибір транспорту, в ІМТП оформлення

вантажів здійснюється на митному посту Іллічівська з обов'язковою доставкою вантажів в контейнерах автотранспортом в пункт митного оформлення.

Перевага автомобільного транспорту над залізничним щодо вивезення/ввезення контейнерів в морські порти пояснюється декількома причинами. По-перше, залізничний транспорт більш конкурентоспроможний по відношенню до автомобільного тільки на значні відстані – більше 450 км. Це підтверджується порівняльними розрахунками вартості перевезення 40 футових контейнерів (FEU) власності морських ліній за маршрутом Одеса-порт до одержувача в м. Києві автотранспортом або залізничним транспортом на платформах Укрзалізниці через ст. Київ-Ліски з поверненням контейнерів до Одеського порту. У вищезазначеній ситуації доставка залізницею складає 6053 грн., автотранспортом – 6800 грн., а при перевезенні на відстань до 450 км., особливо до одержувача, що знаходиться на відстані більше 50 км від залізничного терміналу вартість доставки контейнера автотранспортом буде меншою ніж залізницею.

Конкурентоспроможність транспортної послуги щодо доставки контейнерів автотранспортом залежить від таких факторів: швидкість доставки; пристосованість портової інфраструктури для вивезення контейнерів з порту автотранспортом; технологія митного оформлення контейнерів в ІМТП, яка передбачає обов'язкову доставку вантажів в контейнерах автотранспортом до пункту митного оформлення; можливість перевезення «від дверей до дверей» без проміжних операцій.

Тільки система маршрутних потягів, які повинні щоденно курсувати за графіком у віддалені міста України (Донецьк, Луганськ, Львів, Київ та інші) забезпечити конкурентоспроможність залізниці нарівні з автомобільними доставками «від дверей до дверей».

Спеціалізовані поїзди розроблені для перевезення автотягачів або в комбінації з контейнерами є мультимодальним транспортом, адже автоперевізник пропонує поставку «від дверей до дверей» за єдиним контрактом, а система використовує два види наземного транспорту та, в

більшості випадках, морські судна. Сьогодні в Україні на експортно-імпортних та транзитних перевезеннях діють: 2 міжнародних контрейлерних поїзди «Вікінг (Одеса/Іллічівськ-Жмеринка-Козятин-Коростень-Бережесть-Словечно-Жлобін-Мінськ-Гудогай-Кена-Вайдотай-Радвілішкіс-Клайпеда) та «Зубр» (Таллін-Рига-Мінськ-Київ-Іллічівськ-Одеса); 13 контейнерних поїздів, із них заходять в морські порти 6 поїздів; 4 маршрутні поїзди, 3 з яких заходять в ОМТП і ІМТП. За 6 місяців 2012 року вказаними поїздами перевезено 41326 TEU, по відношенню до такого ж періоду 2011 року зростання склало 43,1%, в тому числі контрейлерним поїздом «Вікінг» перевезено 7441 TEU, що в 7 разів більше ніж в 2011 році. Таке зростання пов'язане з введенням руху поїздів за розкладом незалежно від завантаження та встановленням «Укрзалізницею» знижок до тарифів на 20%.

24 липня 2013 року відбулося перше відправлення контейнерного поїзда «Іллічівець» - спільного проекту транспортно-експедиторської компанії «Левада Карго», «Контейнерного терміналу Іллічівськ» і УДЦТС «Ліски» з напрямком руху Іллічівськ - Київ - Іллічівськ. Новий контейнерний поїзд являє собою 33 одиниці 80-ти футових платформ. Рухомий склад, автомобільний парк і термінальні потужності для даного проекту надані Українським Державним Центром транспортного сервісу «Ліски». Оператором поїзда виступає транспортно-експедиторська компанія «Левада Карго». Операторська компанія несе всі адміністративні та фінансові ризики, і відповідає власними коштами перед залізницею за якість перевезень. Серед основних конкурентних переваг поїзда спеціалісти визначають зниження вартості доставки вантажів на даному напрямку на 15-30% порівняно з перевезеннями автотранспортом. Організатори нададуть особливі умови для зберігання порожніх контейнерів на терміналі Київ-Ліски, зі спеціальними умовами для судноплавних ліній. Головною особливістю проекту є те, що «Іллічівець» буде ходити строго за розкладом, незалежно від завантаження, при цьому розклад поїзда буде максимально наближений до розкладу судноплавних ліній. Час проходження поїзда, згідно планів організаторів, складатиме 13 годин.

Однією з форм мультимодальних транспортних операцій в Україні є міжнародні паромні послуги. Головні паромні напрями знаходяться між Іллічівськом і Варною (Болгарія), Поті / Батумі (Грузія) і Деріндже (Туреччина). Це, в основному, залізничні пароми, які також перевозять і автомобільний транспорт, який складає 10÷15% від загального обсягу.

Відповідно до Конвенції [103], в якості об'єкту мультимодального перевезення може виступати й вантаж на піддоні або в упаковці. Технологія перевезення збільшених вантажних одиниць (ЗВО) заснована на стандартизації їх габаритів з урахуванням єдиного модуля.

В якості широкого розповсюдження на всіх видах транспорту за елемент стандартизації приймаються універсальні піддони. В Україні використовуються 6 типів піддонів, а в США, наприклад, 19 типорозмірів. Для вантажовідправників, які використовують морський транспорт, найбільш прийнятними є розміри упакування: 400×300, 400×600, 400×800 з використанням піддона 800×1200 та 500×600, 400×1000 з використанням піддона 1200×1600. Засоби, які використовуються для формування ЗВО, також узгоджені з модулем упакування та мають стандартну ширину 2,44 м, довжину: 6,1 м та 12,2 м. Такі ж умови мають виконуватись при формуванні вантажних місць в упаковці з генеральними та іншими вантажами. Тобто, при перевезенні генеральних тарноштучних та інших вантажів необхідно, в більшості випадків, застосовувати мультимодальні та інтермодальні технології.

Що стосується сипучих вантажів, то при організації їх перевезень мультимодальним транспортом модуль може бути збільшений до розмірів ліхтерів або габаритів трюмів вантажних суден. При виборі параметрів ліхтерів необхідно виходити із розмірів річкових барж, які обслуговують регіон. Ліхтери системи ЛЕШ за своєю шириною відповідають рейнській баржі, а довжина - $\frac{1}{4}$ її довжини. Дунайський ліхтер має ширину баржі Європа II та $\frac{1}{2}$ її довжини.

Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що в Україні є великі потенційні можливості для впровадження мультимодального транспорту

на перевезеннях вантажів. В той же час неприйняття державою своєчасних заходів щодо удосконалення законодавчо-нормативної бази, яка б відповідала вимогам Конвенції ООН та законодавству інших країн, включаючи ЄС унеможлиблює застосування таких технологій на міжнародному ринку транспортних послуг.

Розповсюдження практики організації вантажних перевезень на мультимодальних умовах є складною задачею. Актуальність цього процесу визначається наявністю попиту приватного сектору, що можливо лише за умови ефективності даної технології для споживача. На разі в Україні мультимодальний транспорт є більш витратний ніж унімодальний. Адже оператори мультимодальних перевезень, які діють в Україні, мають великі ризики при наданні послуг наскрізного вантажопотоку через виникнення непередбачених додаткових витрат, які вони не зможуть відшкодувати після завершення перевезення. Тарифні ставки, за якими працюють ОМК, часто є неконкурентними у порівнянні з вартістю унімодального перевезення, через те що в них закладаються ризики виникнення чисельних додаткових витрат. Таке становище може виправити лише невтручання високих інстанцій (Мінінфраструктури України) у формування тарифів на портові послуги, на залізничні і автотранспортні перевезення крім інфраструктурної складової та портових зборів.

Крім того на розвиток мультимодальних перевезень впливає й ринок транспортних послуг, який в Україні досі нерозвинений та складається здебільшого з великої кількості невеликих транспортних комплексів, які неспроможні надавати послуги на мультимодальних умовах. В той же час «Укрзалізниця» надає тільки унімодальні транспортні послуги з перевезень. В Україні є кілька великих експедиторських компаній, проте й вони здебільшого користуються одним видом транспорту внаслідок великих ризиків в організації мультимодальних технологій. В теперішній час в Україні з різних причин відсутні й власні спеціалізовані судноплавні компанії, які мали б змогу здійснювати міжнародні мультимодальні перевезення.

В таких умовах набуває актуальності розробка цільової державної програми про розвиток мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень, впровадження якої сприяло та заохочувало всі зацікавлені сторони до розвитку альтернативних способів перевезень на відміну від теперішнього, переважно унімодального, способу доставки вантажів. На наш погляд, в рамках такої цільової державної програми необхідно передбачити створення в структурі залізничного транспорту України або на базі діючих підприємств (наприклад, «Ліски») нової операторської мультимодальної компанії (ОМК) з достатнім власним парком вагонів, платформ, контейнерів, а в майбутньому автотягачів з причепами різних модифікацій, річковими та морськими спеціалізованими й універсальними судами, іншими транспортними засобами. Створення такої компанії відповідає міжнародному досвіду та прийнятим державою рішенням щодо реформування залізничного транспорту.

Операторська мультимодальна компанія спеціалізувалась би на змішаних перевезеннях вантажів «від дверей до дверей», мала б кращі умови до: залучення нових вантажопотоків; розвитку конкуренції на внутрішньому і міжнародних ринках перевезень; стимулювання розвитку суміжних елементів бізнесу. В процесі реформування залізничного транспорту ОМК повинна бути корпоратизована в державну акціонерну компанію з подальшою приватизацією, що створить кращі умови для збільшення кількості наскрізних коносаментів на міжнародних перевезеннях вантажів. В цьому випадку структура Укрзалізниці з приватним капіталом (ОМК) буде здатна надавати послуги доставки «від дверей до дверей» з усією відповідальністю зі свого боку або навіть залучити до цього всі найкращі транспортно-експедиторські компанії.

Для забезпечення підґрунтя для сильної конкурентної позиції новоствореної ОМК «Укрзаліниця» повинна створити мережу, що базувалась би на поєднаннях контрейлерно-контейнерних потягів, які б працювали б за графіком під управлінням операторською компанією. Лише такий підхід надасть можливість судноплавним компаніям збільшувати видачу наскрізних

коносаментів для залізничного транспорту та нарощувати обсяги мультимодальних перевезень. Що стосується змішаних перевезень в упаковці та сипучих вантажів з високою доданою вартістю, то ОМК може відфрахтовувати морські судна на умовах «тайм-чартеру» або «бербоут-чартеру» з самостійним оперуванням ними.

Впровадження принципу мультимодальності позитивно вплине на конкурентоспроможність оператора вантажних перевезень за умови, якщо витрати на фрахтування суден, паливо і портові збори із розрахунку на одну тону вантажу будуть нижчими за ринкову фрахтову ставку. Наскрізна оптимальна ставка може встановлюватися оператором перевезень, якщо перевезення організовані згідно раціональної логістичної схеми в конкурентному середовищі як між вітчизняними, так і зарубіжними видами транспорту. Розробка стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній вимагає подальших досліджень.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.

1. Здійснено аналіз стану та тенденцій розвитку залізнично-морських перевезень, зокрема обсягів перевезення вантажів у міжнародному змішаному сполученні з перевалкою в державних морських торговельних портах України. Використовуючи знайдене співвідношення між зростанням ВВП та обсягами змішаних перевезень, розраховано прогнозне зростання перевезень у змішаному сполученні на середній та довгостроковий періоди.

2. Досліджено основні напрями вітчизняної державної регуляторної політики, зокрема вплив правового та тарифоутворюючих складових на конкурентоспроможність операторських компаній. Серед актуальних важелей впливу держави на конкурентне середовище на ринку змішаних вантажних перевезень: 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.

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

4. В результаті дослідження актуальних проблем ринку транспортних послуг України та аналізу потенційної економіко-організаційної та техніко-технологічної вантажної бази розвитку мультимодальних перевезень в Україні (зокрема прогнозу контейнерного вантажопотоку через українські державні морські порти на 2015-2025 рр.) обґрунтовано доцільність створення передумов для розвитку змішаних перевезень на мультимодальних умовах в Україні.

Основні наукові результати опубліковано в працях [19-22, 34-36, 42, 157].

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Концептуальні основи та засадничі фактори забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку міжнародних змішаних вантажних перевезень

Під конкурентною стратегією розуміємо модель прийняття рішень на шляху формування конкурентних переваг заради закріплення конкурентної позиції, показниками якої являються рентабельність та частка ринку. Тобто критеріями успіху щодо забезпечення конкурентоспроможності компанії являються: забезпечення сталої конкурентної переваги з високою ефективністю та віддачею; ефективність, критеріями якої є рентабельність, а також укріплення конкурентної та ринкової позиції суб'єкта господарювання [169, с. 133-212].

Як зазначає П. Дойль, стала конкурентна перевага — це відмінність у вигідну сторону торгової пропозиції одного підприємства від пропозицій підприємств-конкурентів, завдяки якій споживачі цільових ринків роблять вибір на її користь [62, с. 75]. Проте даний підхід розглядає конкурентні переваги лише з позиції споживача та не враховує такі фактори, як, наприклад, найнижчі питомі витрати, що іноді не відображаються в ціні товару, проте забезпечують більшу рентабельність та можливість направлення додаткових коштів на впровадження інновацій, модернізацію виробництва, що потенційно призведе до зростання продуктивності та закріплення конкурентної позиції на ринку. Тому доцільно вважати конкурентною перевагою засоби випередження конкурентів в різних сферах діяльності підприємства відповідно до ринкових індикаторів успіху за рахунок оптимальної взаємодії внутрішніх факторів конкурентоспроможності (ключових компетенцій та ресурсів підприємства).

Сталість конкурентної переваги визначається збереженням актуальності за умов динамічного ринкового середовища (з врахуванням зовнішніх факторів конкурентоспроможності) та неможливістю відтворення конкурентами.

Під системою розуміємо внутрішньо організовану сукупність взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдине ціле і спільно діють заради досягнення спільної мети [66, 131].

Систему управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств визначають:

- ключові ринкові індикатори успіху (PIU), які обумовлюються специфікою галузі та кон'юктурою ринку;
- зовнішні та внутрішні чинники (фактори) конкурентоспроможності, тобто умови, рушійні сили, причини процесу забезпечення конкурентоспроможності, що визначають його характер або одну з основних рис;
- детермінанти конкурентоспроможності, тобто ті чинники, які визначають чи обмежують рівень конкурентоспроможності підприємства;
- здатність до формування сталих конкурентних переваг транспортної послуги та підприємства транспорту.

Запорукою успіху щодо забезпечення конкурентоспроможності компанії являються:

- довгострокові, прості та узгоджені цілі, глибоке розуміння конкурентного середовища та об'єктивна оцінка ресурсів [53, с.227-243];
- знання як ключовий елемент конкурентоспроможності, внаслідок прискорення науково-технічного прогресу, прориву в інформаційних та комунікаційних технологіях, глобалізації конкуренції та останніх трендів стиля життя споживачів [71].

Система забезпечення конкурентоспроможності підприємства подана на рис. 3.1.

Основні принципи наведеної системи управління конкурентоспроможністю підприємства представлено у табл. 3.1.

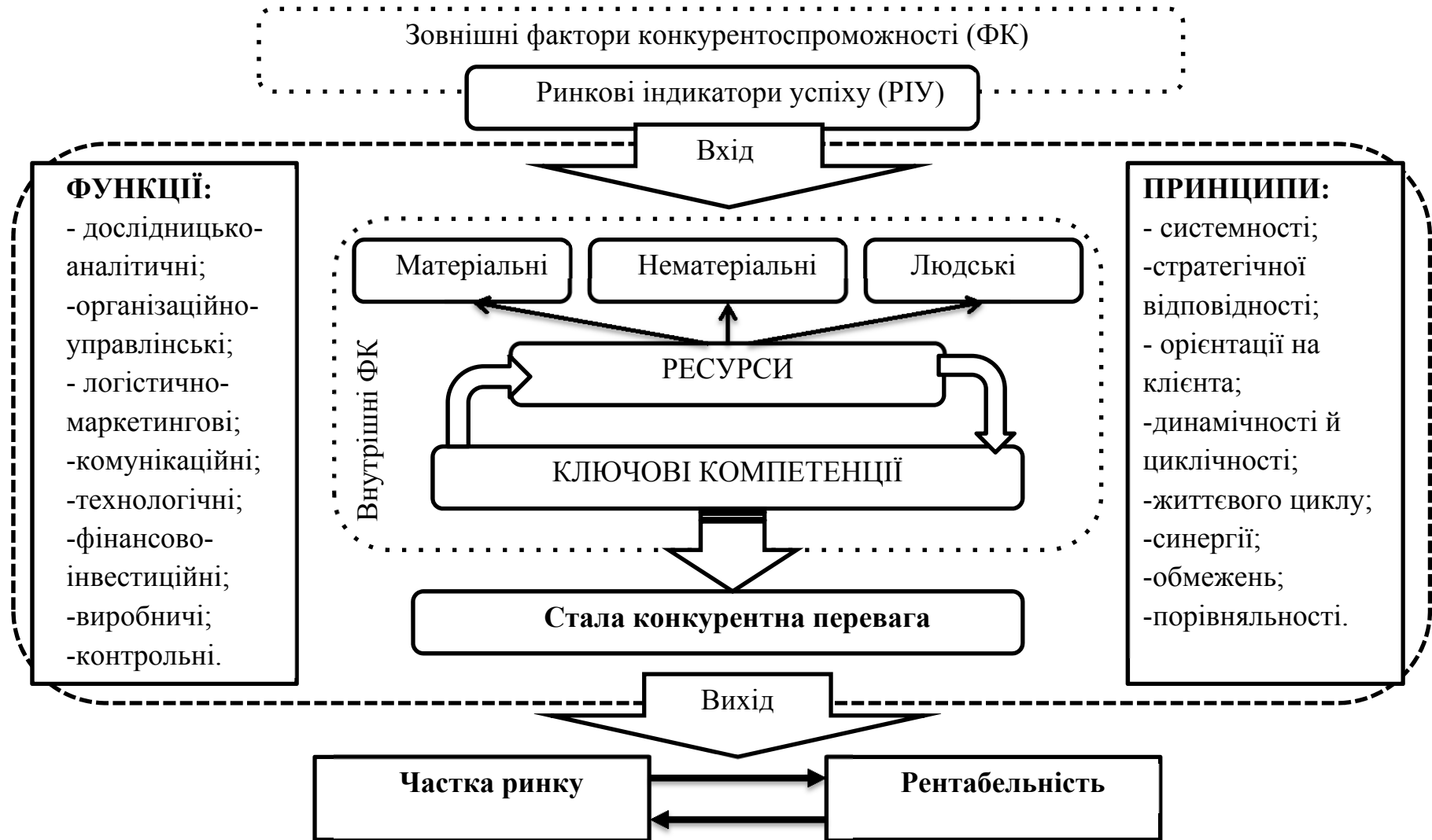


Рис. 3.1 Система забезпечення конкурентоспроможності підприємства

Джерело: розробка автора

Принципи забезпечення конкурентоспроможності підприємства

Принципи	Сутність
1	2
Системності	До процесу управління конкурентоспроможністю необхідно підходити з точки зору системності залежностей об'єктів та суб'єктів конкуренції, де мікро-, макро- та мезорівні (галузі) пов'язані не тільки з ринковими механізмами але і системою державного регулювання [131].
Релевантності (стратегічної відповідності)	Конкурентна стратегія має відповідати умовам галузі та конкурентного середовища, тобто враховувати особливості зовнішнього та внутрішнього середовища фірми - цілі, цінності, ресурси, можливості [53; 169, с. 40-42].
Орієнтації на споживача	Аналіз конкурентних позицій підприємства на ринку вимагає визначення факторів, що впливають на ставлення споживачів послуг до підприємства і як результат - зміну частки підприємства в здійсненні вантажоперевезень на конкретному ринку: країни, галузі або світовому товарному ринку.
Динамічності та циклічності	Досягнутий за певний період рівень конкурентоспроможності не є сталою величиною та не може розглядатися як довгострокова характеристика його ринкової позиції незалежно від ефективності діяльності, тому процес управління конкурентоспроможністю має циклічний характер.
Життєвого циклу	При розв'язанні питань забезпечення конкурентоспроможності та ефективності будь-яких об'єктів слід враховувати взаємозв'язки та інтеграційні процеси за всіма стадіями їх життєвого циклу.
Синергії	Для забезпечення конкурентоспроможності суб'єкта господарювання та отримання конкурентних переваг необхідно максимально ефективно використовувати усю сукупність наявних ресурсів [146, с. 28; 181, с. 81].

1	2
Обмежень	Структурна стійкість цілого визначається найменшою його частковою стійкістю [181, 182, с. 183-186]. Тобто для усунення «вад» в системі доцільно використовувати теорію обмежень Голдратта (ТОС), в основі якої лежить знаходження та управління ключовим обмеженням системи, що зумовлює успіх і ефективність всієї системи в цілому [51]
Порівняльності	Рівень конкурентоспроможності можна визначити лише у порівнянні з іншим суб'єктом. Невід'ємним компонентом процесу забезпечення конкурентоспроможності має бути бенчмаркінг.

Джерело: впорядковано автором

Згідно вищезазначених принципів, основними функціями в процесі забезпечення конкурентоспроможності підприємства транспорту мають бути: дослідницько-аналітичні; організаційно-управлінські; логістично-маркетингові; комунікаційні; технологічні; фінансово-інвестиційні; виробничі; контрольні.

Вважаємо, що внутрішні фактори конкурентоспроможності операторських компаній поділяються на ключові компетенції та ресурси, та саме компетенції являються передумовою формування сталих конкурентних переваг. Де під ключовими компетенціями розуміємо сукупність навичок та технологій, яка базується на явних та прихованих знаннях, забезпечує формування цінностей у свідомості клієнта, є оригінальною по відношенню до конкурентів, відкриває доступ до нових ринків, таким чином обумовлюючи ефективність використання ресурсів та здатність до формування конкурентних переваг та розвитку конкурентоспроможності продукту та компанії. А ресурси класифікуємо як: матеріальні (фінансові, фізичні); нематеріальні (технологія, репутація, культура); людські (кваліфікація, навички/ноу-хау, здатність до співробітництва та комунікацій, лояльність та цілеспрямованість).

Визначимо фактори конкурентоспроможності операторських компаній. Транспортування являється вагомою складовою у ланцюжку створення

цінності товару (М. Портер, [147]). Згідно принципу відповідності, чинники конкурентоспроможності підприємства транспорту обумовлюються кон'юнктурою ринку, трендами економічного розвитку та напрямками трансформації ринку транспортних послуг (про які йшлося у пунктах 1.1, 1.2, 1.4). Зовнішні чинники конкурентного середовища на міжнародному ринку транспортних послуг були представлені в табл. 1.7.

Конкурентоспроможність підприємств, що надають транспортні послуги, безпосередньо залежить від конкурентоспроможності послуги, яка надається. Де під конкурентоспроможністю транспортної послуги, погоджуючись з авторами [200], розуміємо сукупність характеристик перевезень вантажів (пасажирів), що відображає її відмінність від перевезень іншими підприємствами, видами транспорту (чи з використанням іншої комплексної технології переміщення), як за ступенем відповідності конкретній суспільній потребі, так й за рівнем транспортних витрат.

Основними індикаторами відносної конкурентної переваги видів транспорту являються: вага (обсяг) вантажу; дистанція; маневреність та гнучкість; особливості організації транспортування (необхідність очікування «заповнення», можливість доставки вантажу «точно в строк», можливість контролю, особливості оформлення документації). Конкурентна перевага змішаних вантажних перевезень полягає в можливості вибору оптимальної комбінації видів транспорту з врахуванням їх особливостей. Переваги змішаних, зокрема мультимодальних, перевезень, що обумовлюють актуальність на міжнародному ринку транспортних послуг були викладені в пунктах 1.4 та 2.4. Оптимальність вибору маршруту, сполучення та модальності характеризується «трикутником споживчої цінності» (рис. 2.6).

Саме тому вагомим детермінантом конкурентоспроможності послуги з організації змішаних перевезень вважаємо впровадження принципу мультимодальності транспорту, що забезпечує оптимальне співвідношення «ціна-якість» продукції, а також підвищення транспортної продуктивності та ефективності, надійності та рівня сервісу. Особливості організації

мультимодальних перевезень вантажів, що потенційно можуть забезпечити додаткові можливості ОМК та очікувані вигоди споживачів подібних транспортних послуг, впорядковано у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Переваги організації мультимодальних перевезень вантажів

Особливості організації мультимодальних перевезень (МП)	Потенційні можливості ОМК	Очікувані вигоди для споживача
<p>- єдиний організатор перевезень, що:</p> <p>а) не прагне максимізувати тариф на кожній окремій ділянці транспортного ланцюга;</p> <p>б) оптимізує витрати;</p> <p>в) несе відповідальність за вантаж.</p> <p>- єдиний документ (коносамент) котирується як товарно-розпорядчий документ:</p> <p>а) дозволяє відправнику одержати за торговим контрактом вартість товару;</p> <p>б) дозволяє отримувачу вантажу запропонувати зазначений у коносаменті товар на ринку з моменту завантаження цього товару на судно.</p>	<p>– залучення додаткових транспортних потоків за відсутності (зменшенні) штрафів за прострочення термінів доставки;</p> <p>– прискорення оборотних транспортних засобів перевізника (зменшення обігу вагонів, платформ, контейнерів та ін.);</p> <p>– виконання того ж обсягу перевезень меншим парком рухомого складу.</p>	<p>– економія часу доставки вантажу від виробництва до споживача;</p> <p>– зменшення запасів продукції;</p> <p>– прискорення обігу оборотних запасів;</p> <p>– можливість встановлення ринкових привабливих цін на продукцію;</p> <p>– зменшення ризиків щодо втрати чи пошкодження вантажу</p>

Ключові показники ефективності ланцюга змішаного перевезення «від дверей до дверей» були представлені в пункті 2.3 (див. рис. 2.7).

Як було визначено, основним обмеженням розвитку мультимодальності та широкого впровадження принципу «єдиного вікна» в Україні є недосконалість державного регулювання, зокрема в правовому та тарифутворюючому полі, в тому числі й складність процедур та значні витрати часу під час митного оформлення вантажів. Для усунення «вади» конкурентного середовища необхідне забезпечення адекватної технічної, організаційної, технологічної та правової бази [22].

Для визначення конкурентних стратегій та формування конкурентних переваг операторських компаній на ринку змішаних вантажних перевезень необхідно провести аналіз внутрішніх та зовнішніх факторів конкурентоспроможності. При цьому вважаємо, використання SWOT-аналізу при виявленні базису для конкурентних переваг є недоцільним. Адже, згідно сучасним підходам до забезпечення конкурентоспроможності, а саме теорії «блакитного океану», оцінка слабкостей та сильних сторін серед зовнішніх та внутрішніх факторів носить неоднозначний характер, бо іноді невідповідність очікуванням ринку може стати основою для формування унікальної торговельної пропозиції і забезпечення конкурентної переваги піонера нової ринкової ніші [91]. Тому доцільно застосовувати просту класифікацію факторів конкурентоспроможності підприємства транспорту на ринку змішаних вантажних перевезень – на зовнішні та внутрішні.

Ринкові індикатори успіху на ринку транспортних послуг були виявлені нами у пункті 2.3 (див. табл. 2.5).

Відповідно до функцій (рис.3.1) та особливостей конкурентного середовища на ринку міжнародному вантажних перевезень у змішаному сполученні, зовнішні та внутрішні фактори, а також детермінанти конкурентоспроможності операторської мультимодальної компанії представлені в табл. 3.3, 3.4 3.5 відповідно, що складені на основі [118, 143, 154, 173, 203, 214].

Зовнішні фактори конкурентоспроможності операторських компаній

Категорія	Фактори
Конкурентне середовище	– ємність ринку, концентрація та поведінка конкурентів; – рівень зусиль для входу на ринок (виходу з ринку) транспортних послуг.
Соціально-демографічний фактор	– соціально-демографічні характеристики населення – попит на транспортні послуги (величина, динаміка, еластичність, фази життєвого циклу); – вимоги до діяльності підприємства та якості транспортної послуги;
Державне регулювання	– адміністративні: ліцензування тощо; – правове поле; – ступінь контролю за тарифоутворенням; – інвестиційний клімат; – рівень простоти та гармонізація митного контролю; – рівень стандартизації транспортної послуги; – гармонізація транспортного законодавства із відповідним законодавством ЄС тощо.
Науково-технічний прогрес	– використання інформаційних технологій; – наявність та можливість впровадження інновацій щодо ресурсозберігання, використання нових джерел енергії тощо.
Наявність та ступінь розвитку інфраструктури	– наявність мережі територіальних транспортно-розподільчих центрів; – взаємодія дорожньо-транспортної, митно-прикордонної і логістичної інфраструктури; – модернізація та інтеграція транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів; – модернізація та впровадження інформаційної інфраструктури.
Природно-екологічний фактор	– природно-ресурсний потенціал території; – географічне положення та кліматичні умови; – забезпеченість природними ресурсами, що обумовлюють витрати на сировину, паливо, воду; – екологічний фактор та резерви потенціалу самоочищення природного середовища.

Джерело: впорядковано автором

Внутрішні фактори конкурентоспроможності операторських компаній

Категорія	Фактори
Організаційно-управлінські	<ul style="list-style-type: none"> – організаційна структура, що обумовлює рівень мобільності; – ступінь диференціації підприємства; – прийняття конкурентоспроможних управлінських рішень; – економія на масштабах виробництва; – ефективність виробництва; – кваліфікація, лояльність та цілеспрямованість персоналу, що формують його конкурентоспроможність.
Фінансово-інвестиційні	<ul style="list-style-type: none"> – доступ до фінансових ресурсів; – можливість інвестування в оновлення рухомого складу;
Інтегрована маркетингова діяльність	<ul style="list-style-type: none"> – дослідження попиту та вимог ринку та формування ефективної маркетингово-інформаційної системи; – збалансовані товарна та цінова політики, які формують конкурентоспроможну послугу; – ефективна збутова політика та система управління взаємовідносин з клієнтами (CRM); – ефективні комунікації з метою управління репутацією підприємства.
Взаємовідносини з макро-, мікро-середовищем	<ul style="list-style-type: none"> – робота з урядовими організаціями (Government Relations) заради забезпечення підтримки уряду; – доступ до матеріально-технічних ресурсів (інфраструктури зокрема); – кооперація заради закріплення конкурентної позиції та підвищення репутаційного статусу.
Технології	<ul style="list-style-type: none"> – організації перевезень; – впровадження інформаційних технологій для забезпечення сервісу та підвищення продуктивності.

Джерело: *впорядковано автором*

Детермінанти конкурентоспроможності операторських компаній

Внутрішні	Зовнішні
<ul style="list-style-type: none"> – конкурентоспроможність послуги («ціна/якість»); – ефективність процесу надання транспортної послуги; 	<ul style="list-style-type: none"> – Співвідношення «попит/пропозиція» – вимоги ринку до методів господарювання підприємства та якості транспортної послуги
Репутація підприємства	

Джерело: впорядковано автором

Як було обгрунтовано в пунктах 1.2 та 1.3, в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній є актуальним та доцільним використання підходів транспортної логістики та конкурентних переваг, що об'єднує в собі запропонований нами стратегічно-цілісний підхід. Згідно стратегічно-цілісного концептуального підходу, що відповідає принципам стратегічного менеджменту [169, С. 32-58] та цілісній («холістичній») концепції маркетингу [105, с. 43-49], забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній – це системний процес, що передбачає зовнішньо-внутрішню перспективу, враховує певні фактори, функції та принципи та на основі діагностики особливостей конкурентного середовища та ринкових індикаторів успіху, визначає ключові компетенції та ресурси підприємства, що у взаємодії забезпечують формування вагової сталої конкурентної переваги в довгостроковій перспективі.

Відповідно до наданої системи забезпечення конкурентоспроможності підприємства (рис.3.1) та з врахуванням особливостей конкурентного середовища та ринкових індикаторів успіху в сфері змішаних перевезень, формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку змішаних вантажних перевезень представлено на рис.3.2. Конкурентне середовище характеризується співвідношенням попиту та пропозиції та ринковими індикаторами успіху (PIU). В процесі управління.

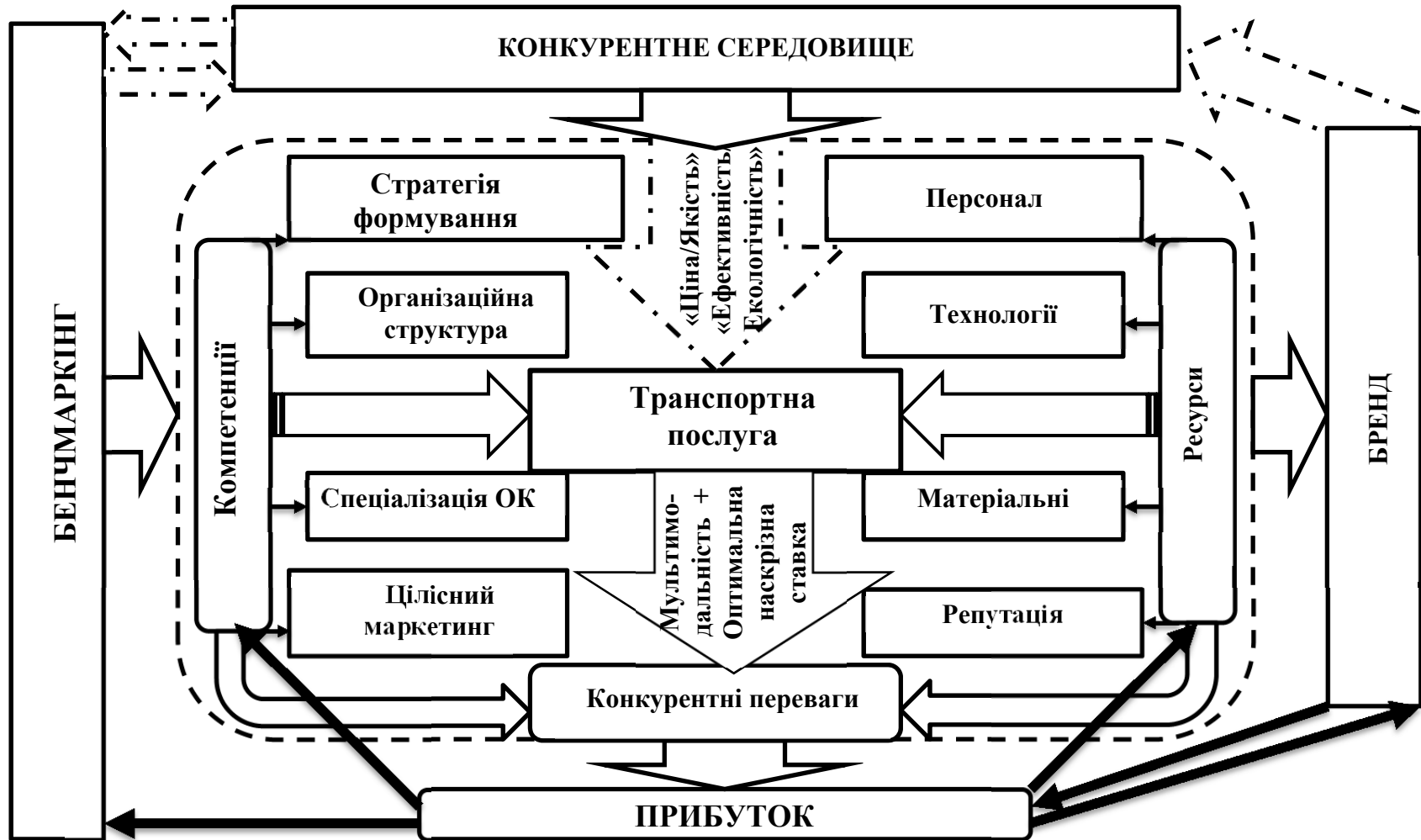


Рис.3.2. Формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній (ОК)

Джерело: розробка автора

конкурентоспроможністю вагому роль відіграє систематичний аналіз зовнішніх чинників конкурентоспроможності та поведінки конкурентів.

Як було обгрунтовано в пункті 1.2, конкурентоспроможність операторських компаній безпосередньо залежить від конкурентоспроможності транспортної послуги, яку споживач оцінює в рамках «трикутника споживчої цінності» (див. рис. 2.6). Оптимальне співвідношення «ціна-якість» транспортної послуги забезпечує впровадження принципу мультимодальності в рамках вертикально-інтегрованої організаційної структури. Як відомо, внутрішня організаційна побудова будь-якої підприємницької структури суттєво впливає на результативність взаємодії складових. При цьому вплив структури на ефективність управлінської системи здійснюється не безпосередньо, а через особливості технологічного, економічного й соціального поєднання окремих елементів продуктивних сил у цілісну систему. Оптимальна комбінація таких елементів дозволяє більш повно використати потенціал поділу праці та посилює результативність управління.

Як переконливо свідчить світовий досвід реформування залізничного транспорту, зокрема успішний розвиток німецької компанії DBAG (DB Schenker) та становлення російського холдингу РЖД [25], вузька спеціалізація дочірніх компаній в структурі вертикально-інтегрованої компанії являється передумовою для забезпечення більшої гнучкості та пришвидшення реакції на вимоги та потреби ринку. Ефективна внутрішньохолдингова взаємодія та оптимальне поєднання можливостей різних видів транспорту дозволить оператору вантажних перевезень надати конкурентоспроможну торговельну пропозицію споживачам транспортних послуг, забезпечивши маршрутну швидкість, асортимент та якість послуг.

Рушійною силою для забезпечення сталих (неповторних) конкурентних переваг являються саме ключові компетенції підприємства. Спеціалізація операторських компаній (агентські, експедиторські, брокерські функції тощо) визначає якість транспортної послуги, що надається, а раціональні логістичні схеми перевезень дозволяють оптимізувати вантажопотоки, вибір виду

транспорту та маршрути слідування, а також, як наслідок, розраховувати конкурентоспроможну наскрізну тарифну ставку прискореної доставки експортно-імпортних вантажів за принципом «від дверей до дверей» [35]. Маючи розрахункову наскрізну тарифну ставку, ОМК зможе впроваджувати ефективні механізми оптимізації тарифів (витрат ОМК) на окремі види транспортних послуг, зокрема зменшення загальних залізничних тарифів за рахунок власної вагонної складової, знижок на портові та інші послуги, що надаються протягом всього логістичного ланцюжка доставки вантажу.

При маркетинговому менеджменті компанією на ринку послуг актуальне застосування комплексу маркетингу 7Р (товар, ціна, канали збуту, просування, люди (персонал), процес (система обслуговування та інформування), матеріальні фактори (упаковка, оформлення офісу, документації тощо). Відповідно до сучасної теорії стратегічного менеджменту, розуміння ролі персоналу у діяльності компанії еволюціонувало від поняття «трудоий ресурс» до рівня фактора підвищення гудвіллу компанії. Тобто для ринку транспортних послуг персонал являється засадничим чинником формування ключових компетенцій. Адже з врахуванням особливостей послуги як нематеріального товару (не здатного до зберігання, виробництво якого відбувається одночасно зі споживанням) вагому роль у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної послуги, та, як наслідок, конкурентоспроможності підприємства транспорту відіграє конкурентоспроможність персоналу, що характеризується: кваліфікацією та досвідом; здатністю приймати конкурентоспроможні управлінські рішення; лояльністю компанії.

Маркетингова діяльність відповідно до цілісної («холістичної») концепції [105, с. 43-49] спрямована на: формування ефективної маркетингової інформаційної системи, що дозволяє виявляти зміни в конкурентному середовищі та оперативно реагувати на вимоги ринку; системну реалізацію стратегії «товар-ціна»; побудову довгострокових відносин з цільовими аудиторіями підприємства; забезпечення ефективних внутрішніх комунікацій з

персоналом заради посилення лояльності компанії та оптимальних соціальних взаємозв'язків; посилення соціально-відповідальної позиції підприємства. Інтегровані маркетингові комунікації зокрема включають й такі стратегічно важливі напрямки як зв'язки з громадськістю (PR), що спрямовані на управління нематеріальним ресурсом компанії — репутацією, а також зв'язки з урядовими організаціями (GR), що спрямовані на лобювання необхідної державної підтримки розвитку підприємства.

Як вже обгрунтовано адаптацію до змін ринкового середовища доцільно забезпечувати шляхом бенчмаркінгу [19, 20]. А запорукою системного, циклічного контролю та корегування процесу забезпечення конкурентоспроможності підприємства є впровадження відповідної цілям підприємства збалансованої системи показників [88, 89, 183], що вимагає подальших досліджень.

Результатом впровадження запропонованої стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії на основі реалізації технології ланцюжка цінності, виявлення ключових компетенцій, впровадження принципів цілісного (інтегрованого) маркетингу, зокрема розвитку системних інтегрованих маркетингових комунікацій, є формування конкурентних переваг, зокрема сталої в довгостроковій перспективі — бренду підприємства.

У якості бренду, погоджуючись з підходом [90], розуміємо бажану і ексклюзивну концепцію, що втілюється в товарах, послугах, місцях продажу й досвіді та поділяється індивідуумами, організаціями, групами. Активами бренду є: обізнаність, репутація, індивідуальність, цінності, образ, права. Силу бренду характеризують: частка ринку, лідерство на ринку, частка споживачів, темпи зростання ринку, ступінь лояльності, преміальна надбавка до ціни. Вартість бренду – це чистий дисконтований потік грошових коштів, який створює бренд, після сплати вартості капітальних інвестицій на виробничу діяльність і витрат на маркетинг [90]. Зростання капіталу бренду [90, 123] безпосередньо впливатиме на гудвіл компанії [52].

Управління репутацією та формування впізнаваного та успішного бренду забезпечує власнику низку переваг, оскільки: викликає довіру і спонукає клієнтів купувати продукцію або послуги власника бренду; дозволяє стягувати додаткову плату (в порівнянні з конкурентами) за аналогічні товари або послуги; істотно ускладнює вихід на ринок конкуруючих компаній; ускладнює копіювання товарів або послуг і обумовлює негативні наслідки таких спроб; формує довіру акціонерів; спрощує залучення персоналу до роботи у компанії-брендовласнику; формує у працівників почуття гордості і корпоративні моральні принципи [127].

Забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній шляхом формування сталої конкурентної переваги транспортної послуги завдяки її реалізації на мультимодальних умовах вимагає зокрема удосконалення логістично-маркетингової діяльності, а саме підходів до виявлення оптимального маршруту перевезення та розрахунку конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки, що вимагає подальших досліджень.

3.2 Логістично-маркетингова діяльність в оптимізації залізнично-морських вантажних перевезень.

Проблеми та перспективи розвитку міжнародних мультимодальних перевезень з впровадженням логістично-маркетингових технологій завжди були в центрі уваги як вітчизняних, так і іноземних вчених. Публікації таких вчених, як: А. П. Абрамов [1], Т. Амблер [5], Г. Асель [9], Ф. Котлер [105], Е. Дитхель [61], Ж.-Ж. Ламбен [110], Дж. О'Шонесі [137], І. М. Аксьонов [3], О. О. Бакаєв [10], О. О. Бачурін [11], Е.Н. Воевудський, М.В. Гненний, В.М. Гурнак, О.О. Зеркалов [109], Ю.Ф. Кулаєв, О.П. Кутах, В.Г. Кушнірчук [109], О.І. Лапкіна, М.В. Макаренко [114, 129], В.С. Никифоров [123], М.Я. Постан [173], В.І. Чекаловець, О. М. Шканова [199], Ю.М. Цветов [129] та ін., свідчать про те, що їх дослідження присвячені науково-практичним розробкам різних

заходів і теоретичних підходів, спрямованих на вдосконалення маркетингової діяльності, зокрема на ринку транспортних послуг, на збільшення обсягів перевезень вантажів з урахуванням логістичних схем виробництва, переміщення, зберігання і розподілу товарів. Але проблемам комплексного підходу з дослідження логістично-маркетингової діяльності в організації міжнародних змішаних перевезень вантажів приділяється в теперішній час недостатньо уваги.

Як зазначає Ж.-Ж. Ламбен, в ринковій економіці роль орієнтованого на ринок управління полягає в розробці та просуванні (з метою отримання прибутку фірмою) рішень проблем, що надають додаткову цінність людям та організаціям [110, с. 36]. Відповідно «розробка» здійснюється на рівні стратегічного, а «просування» – операційного маркетингу, а під «рішеннями» розуміються товари чи послуги, що задовольняють потреби споживачів краще ніж товари конкурентів.

В літературі з маркетингу налічується понад 2000 його визначень, кожне з них тією чи іншою мірою відображає його призначення, функції, основний зміст. В загальному значенні маркетинг – це робота з ринком заради виконання обміну з метою реалізації цілей компанії шляхом задоволення людських потреб. Маркетинг охоплює дослідження ринку, розробку товару, встановлення цін, організацію розподілу, розгортання служб сервісу, налагодження системи комунікацій. Базовими поняттями маркетингу являються необхідність, потреба, запит, товар, обмін, угода, ринок. Управління маркетингом включає в себе аналіз, планування, виробництво та контроль за проведенням заходів, які впливають на рівень, час і характер попиту з метою отримання прибутку, зростання обсягу збуту, збільшення частки ринку.

За економічною теорією маркетинг пов'язують з необхідністю економічних розрахунків і оцінок кон'юнктури товарних ринків, дослідженням в частині ціноутворення [18, с. 459]. Деякі вчені обмежують розуміння маркетингу як функції бізнесу [9], інші – як системи організації [45]. Більш ґрунтовні наукові підходи характеризують маркетинг як соціальний процес

обміну цінностями [105, с. 31]. Погоджуємось з тим, що роль маркетингу в ринковій економіці полягає в тому, щоб організувати обмін та комунікацію між продавцями та споживачами, забезпечуючи таким чином ефективну взаємодію між попитом та пропозицією [110, с. 43]. Проте в сучасних ринкових умовах маркетинг поєднує у собі філософію сучасного бізнесу і конкретне керівництво господарською діяльністю в умовах ринкової економіки.

Відповідно до вищезазначеного, доцільно під маркетингом розуміти такий вид ринкової діяльності, при якій виробник використовує системний підхід та програмно-цільовий метод вирішення своїх господарчих проблем, а ринок з його вимогами та характером реакції є критерієм ефективності діяльності цього ж підприємства.

Задачами стратегічного маркетингу являються системний аналіз ринку та потреб споживачів, а також формування торгівельної пропозиції з високою споживчою вартістю, задачі операційного маркетингу охоплюють асортиментну політику, ціноутворення, організацію збуту та системи комунікацій. Отже, на стратегічному рівні метою маркетингу є пошук конкурентних переваг, а на тактичному – демонстрація товару, що дозволить зменшити витрати на пошук покупців.

На думку автора, маркетинг, в першу чергу, повинен створювати умови, за яких виробництво товарів має здійснюватися тільки в тому випадку, якщо вони відповідають вимогам і запитам окремих груп населення, підприємств, організацій, інших споживачів, на які орієнтована ця продукція.

Маркетинг у сфері послуг має свої особливості, які обумовлені специфікою послуги як «нематеріального» товару. Транспортне підприємство спрямовує маркетингову діяльність за двома напрямками: по-перше, пристосування асортименту послуг до вимог покупців; по-друге, активне формування потреб та попиту з метою найбільш прибуткової реалізації наявних послуг [199, с. 209-218].

В конкурентній боротьбі перемагають компанії, що здатні задовольнити потреби споживачів економічно-ефективнішим способом, забезпечуючи при цьому зручність та здійснюючи ефективні комунікації.

У контексті наведених наукових підходів до дефініції «маркетинг» можна зробити висновок, що транспортний маркетинг – це діяльність, спрямована на формування торгівельної пропозицій з надання транспортних послуг, відповідно до потреб та вимог ринку, вантажовласникам, вантажоодержувачам та пасажиром більш ефективним ніж у конкурентів способом. Ефективність транспортної послуги визначається витратами перевезень, які в сукупності з ціною виробництва товару повинні задовольняти вимоги споживачів на товарному ринку. Тобто витрати на виробництво товару з врахуванням перевезення не повинні перевищувати вартість товару для споживача. Відповідно, для продажу товару виробник і перевізник повинні так формувати свої витрати, щоб вони відповідали вартості товару на споживчому ринку, при цьому вартість доставки повинна бути конкурентоспроможна на ринку транспортних послуг. Якщо виробнику разом з оператором перевезень не вдається збалансувати свої витрати з ціною товару на споживчому ринку, то виникають умови, коли товар перевищує цінність для споживачів. В таких умовах виробник товару і перевізник повинні управляти витратами таким чином, щоб вони відповідали ціні товару для споживача.

Одним з напрямів ефективного управління витратами є логістика в поєднанні з маркетинговою діяльністю. Де під логістикою розуміємо інтегральний інструмент менеджменту, який сприяє досягненню стратегічних, тактичних та оперативних цілей організації бізнесу за рахунок ефективного (з точки зору зниження загальних витрат, а також задоволення вимог кінцевих споживачів у забезпеченні якості вантажів і послуг) керування матеріальними потоками, а також супутніми потоками інформації та фінансів [10, с. 27]. На думку С.Мочерного, Я. Ларіної, О.Устенко та С.Юрія, логістика - це «галузь економічної науки, яка вивчає планування, оптимальне управління та контроль за матеріальними та нематеріальними потоками і операціями в цілісних

економічних системах» [65]. Сутність транспортної логістики полягає у створенні системи оптимального обігу товару (вантажу) від безпосередньо відправника до кінцевого одержувача (споживача).

Тоді логістично-маркетингова діяльність на транспорті – це процес досягнення максимального пристосування операторів перевезень до постійних ринкових змін з мінімізацією загальних логістичних витрат і забезпечення якісної та своєчасної доставки вантажів.

На витрати перевезень вантажів у міжнародному залізнично-водному сполученні впливають багато факторів, які можна розподілити за напрямками: – вибраної транспортно-технологічної системи доставки вантажу. В угоді купівлі-продажу товару визначається схема доставки вантажу згідно з термінами «Інкотермс-2010»;

– організації перевезення вантажу на залізничному відрізку шляху до порту перевалки: належності вагону (інвентарний, орендований, приватний); географічного розташування пункту відправлення; вибраного маршруту перевезення; партії вантажу (маршрутна, групова, вагонна);

– технічних характеристик морських торговельних портів і їх відповідність параметрам зафрахтованих суден. В додатку В.1 наведено типи та параметри морських суден, які можуть обслуговувати вітчизняні морські порти (за технічними характеристиками);

– організації роботи порту перевалки. Основне призначення морських портів, як транспортних підприємств – обслуговування суден.

Термін «обслуговування» є широким поняттям, яке охоплює комплекс різних видів послуг, котрі надаються вантажу і судну в порту: вантажні, складські, тальманські операції, лоцманські, буксирні проводки суден, підтримання навігаційної обстановки, постачання суден паливом, продовольчими товарами та інші. Морські порти впливають на витрати перевезень у залізнично-водному сполученні у двох напрямках: витрати пов'язані з обслуговуванням вантажу і витрати з обслуговування судна, які є

складовою вартості перевезень на морському відрізку шляху від порту перевалки до порту призначення.

До першої групи відносяться витрати на здійснення перевантажувальних, складських робіт, операцій з підготовкою вантажу до морського перевезення, зберігання вантажу до накопичення суднової партії, експедиторські, брокерські та інші. На теперішній час тарифи за послуги порта (акордні ставки) підлягають державному регулюванню, з введенням нового закону «Про морські порти України» регулюватися будуть тільки тарифи на монопольні послуги, тобто приватні суб'єкти при виконанні перевантажувальних робіт отримують право застосування конкурентоспроможних договірних цін.

До другої групи відносяться витрати пов'язані з обслуговуванням судна: лоцманські, буксирні, спеціалізовані послуги, агентські та інші. В новому проекті закону передбачається, що тарифи за виконання спеціалізованих послуг, які сплачуються в складі портових зборів підлягають державному регулюванню незалежним регулятором тарифів в галузі транспорту, і що ці тарифи будуть залежати від дедвейту і групи належності судна (наприклад, група А, В). Впровадження нового закону «Про морські порти України» сприятиме посиленню конкуренції між портами, таким чином надасть можливість операторам перевезень вибирати найкращі умови з доставки вантажу в змішаному сполученні.

– організації перевезення вантажу на морському відрізку шляху:

а) залежно від форми судноплавства морські перевезення поділяються на внутрішні (каботажні) та зовнішні (закордонні). Плавання морських суден організується в основному за двома формами – лінійне (регулярне) та нелінійне або трампове. Лінійне плавання здійснюється закріпленими за даною лінією судами для виконання систематичних перевезень за встановленими напрямками і портами. При цьому рух суден може відбуватися регулярно (регулярні лінії) або послідовними рейсами, що призначаються залежно від наявності вантажу. Лінійна форма судноплавства застосовується при організації перевезень контейнерних, тарно-штучних та інших вантажів, а також до цієї форми

судноплавства відносяться комбіновані змішані перевезення (перевезення вантажу у вагонах морськими паромами). Трампова форма судноплавства застосовується при організації перевезень сипучих вантажів і тарно-штучних вантажів, які відправляються не за розкладом, а за мірою їх накопичування.

б) обмежень портів відправлення та призначення у відповідності глибин у причалів перевантажувальних комплексів осадці досліджуваних типів суден (див. додаток В.1) і можливості портів з накопичення судової партії вантажу.

в) відповідності вантажопідйомності і вантажоемкості судна партії і виду вантажу.

г) фрахтової ставки від фрахтування морського судна в рейсовий або періодичний тайм-чартер, яка визначається на фрахтовому ринку в залежності від динаміки Балтійського фрахтового індексу.

д) від вартості палива, яка визначається на світових нафтових біржах у різних регіонах плавання морського судна.

е) від ставок портових спеціалізованих послуг (портові збори), які різняться по країнах та портах заходу судна.

ж) від агентської комісії, яка визначається у відсотках до суми фрахту зазначеної в угоді (чартері).

– власних витрат оператора перевезень. Ці витрати пов'язані з експедиторськими, брокерськими операціями на всьому шляху перевезення вантажу, а також витрати на утримання власних транспортних засобів і прибуткової діяльності оператора перевезень.

Дослідження факторів, які впливають на витрати міжнародних залізнично-водних перевезень вантажів «від дверей до дверей» за оптимальними логістичними схемами демонструє необхідність застосування комплексу організаційно-економічних, нормативно-правових, технічних і технологічних заходів, які сприяли б: розвитку всіх видів транспорту та їхній інтеграції з європейськими та світовими транспортними системами; формуванню міжнародної транспортної політики в Україні; розвитку експорту транспортних послуг; формуванню систем інтермодальних і мультимодальних міжнародних

змішаних перевезень, в тому числі у залізнично-водному сполученні. Кореспонденція основних експортно-імпортних вантажів в залізнично-водному сполученні наведена у додатку В.2.

Проведені маркетингові дослідження доводять, що за умови створення належних умов в державі вітчизняні операторські мультимодальні компанії можуть забезпечити перевезення вантажів з експорту в обсязі 46,5 млн. тон. Вказані вантажі сьогодні перевозяться по 238 маршрутам залізничним транспортом через 12 морських портів та 204 маршрутам морським флотом. Можлива кількість маршрутів змішаних перевезень складає більше ніж 580 тис.од., що потребує при виборі оптимальних варіантів застосування економіко-математичного моделювання [152].

Економіко-математична задача оптимального вибору варіанта доставки вантажу в змішаному залізнично-водному сполученні може розглядатися за критерієм мінімальних витрат, які повинні не перевищувати різниці між ціною товару (вантаж) на споживчому товарному ринку і вартістю виробництва товару з врахуванням митних платежів та витрат на підготовку товару до відвантаження.

Основними обмеженнями задачі є: можливість оператора перевезень в експлуатації інвентарних, орендованих або власних вагонів, обмеження по портах, відповідність глибин біля причалів перевантажувальних комплексів портів осадці досліджуваних типів суден; можливість портів до накопичення суднової партії вантажу; співвідношення між місткістю судна, родом вантажу, завантаженням [35].

У термінах теорії дослідження операцій, зокрема динамічного програмування, економіко-математична модель може бути подана в такому вигляді. 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 та суден доставки вантажу – що відповідає мінімальним витратам на перевезення 1 тонни вантажу.

Розглядаємо сукупність ліній перевезень вантажу у сполученні з певним визначеним типом судна як фізичну систему.

Тоді f – лінія визначається наступними параметрами: i – вантажовідправник ($i = \overline{1, I}$); q – належність вагонів, які використовуються при здійсненні перевезення ($q = \overline{1, Q}$); n – порт перевалки вантажу від i -го відправника ($n = \overline{1, N}$); r – тип судна ($r = \overline{1, R}$), що залучається при перевезенні; j – порт вантажоодержувача ($j = \overline{1, J}$).

Нехай: $J_{iqnrj} = \{1, 0\}$ – булева змінна, що визначає послідовність $iqnrj$, які у своїй сукупності зводять до мінімуму функцію витрат на одну тону перевезень вантажу не повинні перевищувати ринкової вартості товару (вантаж) на споживчому ринку вантажоодержувача з відрахуванням вартості виробництва товару (вантаж) з урахуванням митних та початкових операцій в пункті відправлення і витрат отримувача вантажу на митні, вантажні операції і доставки вантажу на склад покупця (якщо запродажні контракти укладені на умовах СІР). $J_{iqnrj} = 1$, якщо послідовність $iqnrj$ допустима, відповідає всім умовам та обмеженням; у протилежному випадку $J_{iqnrj} = 0$.

$[f_{ij}]$ – матриця ліній перевезень вантажу від $i = \overline{1, I}$ постачальника до $j = \overline{1, J}$ одержувача вантажу, де $f_{ij} = 1$, якщо постачальник «і» направляє вантаж до пункту «j»; $f_{ij} = 0$ – у протилежному випадку.

$[C_{rn}]$ – матриця відповідності типів суден $r = \overline{1, R}$ портам перевалки $n = \overline{1, N}$, де $C_{rn} = 1$, якщо судно типу «г» відповідає умовам перевалки вантажу в порту «n»; $C_{rn} = 0$ – у протилежному 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 «г» відповідає технічним умовам вивантаження вантажу в порту «j»; $C_{rj} = 0$ – у протилежному випадку.

$[C_{qm}]$ – матриця належності вагонів $q = \overline{1, Q}$ оператору перевезень $m = \overline{1, M}$, де $c_{qm} = 1$, якщо вагони є інвентарними, орендованими чи власними; $c_{qm} = 0$ – у протилежному випадку.

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

$$f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} J_{iqnrj} = 1 \quad (3.1)$$

а також відповідності параметрів судна і перевантажувальних комплексів портів:

$$C_{rn} C_{rj} = 1 \quad (3.2)$$

Термін доставки вантажу на f_{ij} лінії не повинен перевищувати вказаного у запродажному контракті бюджетного часу. З ростом вартості вантажу для додержання постійної величини оборотних коштів термін доставки вантажу повинен скорочуватись. Умови обмеження на час доставки докладно розглянуті Кравчуком О. В. [107, С. 144-146].

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

$$\sum_{i=1}^I \sum_{q=1}^Q \sum_{n=1}^N \sum_{r=1}^R \sum_{j=1}^J f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} J_{iqnrj} \leq I \cdot Q \cdot N \cdot R \cdot J \quad (3.3),$$

серед яких й шукатимемо оптимальне та близькі до нього за значенням критерію варіанту:

$$\begin{cases} \frac{A}{B} \leq G \\ \frac{A}{B} \rightarrow \min \end{cases} \quad (3.4),$$

де A – сума витрат учасників перевезення вантажу з розрахунку судової партії:

$$A = [R_{iqn}^3 + R_{iqn}^n + R_{inj}^{ch} + R_{inj}^{pc} + R_{inj}^t + R_{inj}^{OMK}] f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} J_{iqnrj}, \quad (3.5)$$

де B – загальний обсяг вантажу в судновій партії:

$$B = \alpha_r D_r f_{ij} C_{qm} C_{rn} C_{rj} J_{iqnrj} , \quad (3.6)$$

де G – витрати на перевезення, які відповідають вимогам товарного (споживчого) ринку і ринку транспортних послуг; R_{iqn}^3 – витрати ОМК на перевезення вантажу залізничним транспортом від i -го вантажовідправника до n -го порту перевалки в інвентарних, орендованих чи власних вагонах, в поточному періоді визначається на основі залізничних тарифів. В подальшому при реформуванні залізничного транспорту тарифи будуть поділятися на монопольні (інфраструктурна складова), ринкові (вагонна і локомотивна складові); R_{iqn}^n – витрати перевантажувального комплексу в n -му порту перевалки, визначаються згідно акордних ставок з урахуванням знижок, отриманих m -м оператором перевезень та вартістю інших робіт, які виконує порт; R_{inj}^{ch} – витрати на фрахтування морського судна в тайм-чартер, визначається за прогнозними ставками; R_{inj}^{pc} – портові збори в n -му та j -му портах, визначаються згідно з тарифами країни заходу; R_{inj}^t – вартість палива визначається згідно з котируванням на паливних ринках; R_{inj}^{OMK} – витрати ОМК на обслуговування вантажу, вагонів, суден, експедиторську, брокерську, агентську та інші види діяльності – визначаються на основі угод, укладеними ОМК зі своїми підрядниками; D_r – вантажопід'ємність r -го судна; α_r – коефіцієнт використання вантажопідйомності r -го судна.

В 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. Методика моделювання викладена в працях [13, 46, 106, 107, 115, 120].

Такий підхід в організації міжнародних змішаних вантажних перевезень можливо реалізувати лише за рахунок впровадження комплексу заходів щодо реформування залізничного транспорту, морських та інших суб'єктів господарювання, які створили б умови для орієнтованої на ринок маркетингової діяльності операторів перевезень (в тому числі й мультимодальних) і на цій основі досягнути сучасних технологій в обслуговуванні споживачів транспортних послуг. Як показує міжнародний досвід, тільки в ринкових умовах можна організувати якісне транспортне обслуговування споживачів з мінімальними витратами на переміщення вантажу, які б відповідали сучасним логістичним вимогам.

Вагому роль логістично-маркетингової діяльності в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній обґрунтовує не тільки можливість оптимізації перевезень вантажів за критерієм мінімальних витрат, але й підходи до визначення конкурентоспроможного тарифу, що вимагає подальших досліджень.

3.3. Методичні підходи до визначення наскрізних тарифних ставок

Існує низка наукових поглядів та методичних підходів до оптимального ціноутворення на ринку транспортних послуг, зокрема серед них:

- організаційно – матричний метод визначення собівартості пасажирських перевезень залізничного транспорту [96]. Цей метод формування собівартості пасажирських залізничних перевезень враховує принципи організації та технології перевізного процесу залізничним транспортом, а також дозволяє виокремити витрати на здійснення перевезень пасажирів за виробничо-технологічними операціями, складовими витрат (місцями виникнення витрат, укрупненою галузевою приналежністю, учасниками перевезення, операціями перевізного процесу) та елементами витрат.
- ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі логістичного підходу [47]. Волохов В.А запропонував модель логістичної системи

ціноутворення на вантажні перевезення, яка, окрім традиційних ціноутворюючих факторів, визначає логістичні вимоги вантажовласників до рівня тарифів на транспортні послуги. Використання розроблених автором підходів до побудування тарифів є простим і ефективним на практиці, тому що застосування номограм дає можливість швидко розрахувати тариф на перевезення будь-якого виду вантажу з урахуванням рівня інфляції, сезонності, місяця року, навіть без використання комп'ютерної техніки.

– відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення на вантажні перевезення [96]. Сутність відтворювально – оптимізаційної парадигми ціноутворення на вантажні перевезення полягає у застосування методології ціноутворення, спрямованої, з одного боку, на оптимізацію транспортної складової витрат вантажовласників, а з іншого – на прискорення відтворювальних процесів у залізничній галузі та поступового зниження ступеню зносу основних засобів. Як зазначають автори [94], відтворювально – оптимізаційна парадигма ціноутворення на залізничному транспорті виступає як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності національних залізниць на ринку транспортних послуг.

– адаптивно-гармонізований механізм ціноутворення [95] на залізничні перевезення, особливістю якого являється його залежність від зовнішніх чинників, що визначають можливість залізничної галузі застосовувати цінові фактори у міжгалузевій конкуренції з метою запровадження гнучкої тарифної політики.

– конкурентно-мотиваційний метод ціноутворення на залізничному транспорті [155], який враховує взаємозв'язок між інструментами адміністративного та економічного регулювання тарифів на вантажні та пасажирські залізничні перевезення, що не має бути розірваний. Усі інструменти регулювання мають бути використанні в пропорції, і недосконалість одного інструмента викликає диспропорції у регулюванні тарифів на вантажні та пасажирські перевезення залізничним транспортом України.

Всі вищезазначені підходи об'єднує думка, що тарифи мають бути економічно обґрунтовані. На разі в Україні діє концепція структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, методики розрахунку яких були викладені у відповідному наказі Міністерства інфраструктури України. Як зазначається в документі: «з метою забезпечення фінансового розмежування інфраструктури залізничного транспорту й сфери експлуатації та створення економічної основи для розвитку конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень у структурі тарифу на перевезення вантажів залізничним транспортом виокремлюватиметься інфраструктурна, локомотивна та вагонна складові, які надають можливість застосовувати принципи державного регулювання суб'єктів природних монополій. У сфері експлуатації державне регулювання ціноутворення сприятиме демонополізації, розвитку конкуренції, поступовому переходу до вільного ціноутворення» [124].

Як було зазначено в [40], в ринкових умовах на ефективність надання транспортних послуг значний вплив справляє тарифно-цінова політика. Перевізний процес визначається ринковими і економічними властивостями товару, який перевозиться. Необхідною умовою перевезення є перевищення вартості товару в пункті споживання над його вартістю в пункті відправлення (ціна виробника). Але перевезення буде здійснюватися тільки за умови, що це перевищення буде покривати витрати на перевезення однієї тони вантажу. З цього випливає, що не зростання вартості товару в результаті перевезення визначає транспортні витрати, а навпаки ринкова ціна на споживчому ринку товарів є основним фактором впливу на витрати перевезення. Тому транспортні компанії зменшують складові витрат, щоб відповідати умовам ринків товарів і транспортних послуг та зберегти своїх клієнтів.

Це тлумачення можна пояснити тим, що витрати на виробництво товару з врахуванням перевезення не повинні перевищувати вартості товару для споживача (ця вартість визначається на товарних ринках споживача). Відповідно, щоб продати товар виробник повинен так формувати витрати, щоб

вони відповідали ринковій вартості для споживачів. Тобто регулювання транспортних тарифів, в тому числі й наскрізної тарифної ставки мультимодальних змішаних перевезень вантажів, повинно виконуватися не на основі витрат, а в залежності від ринкової вартості товару в регіоні його споживання [111].

Але в Україні, відповідно до статті 8 Закону України «Про природні монополії» [77], тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом, переробку вантажів в морських портах, портові збори є предметом державного регулювання і вони встановлюються відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної продукції, рівня рентабельності та сплати податків [98].

Підвищення тарифів може відбуватися у зв'язку зі зміною умов виробництва, що не залежить від господарської діяльності підприємств транспорту. До цих умов належить зростання цін на продукцію інших галузей народного господарства, яка використовується транспортом, падіння обсягів перевезень тощо [100].

Такий підхід до встановлення і регулювання тарифів для природної монополії, якими є залізничний транспорт та морські порти не відповідає фундаментальним дослідженням і положенням економічної теорії, якими доведено, що у всіх випадках витрати слідують за цінами, але в жодному разі не навпаки [168]. Враховуючи викладене, можна зробити висновок, що перевезення може відбутися за умовами, коли:

$$C_{pc} - C_{vir} = \Delta C > C_{tr} , \quad (3.7)$$

де ΔC – різниця між ринковою вартістю одиниці товару на ринку споживача і вартістю виробництва одиниці товару; C_{pc} – ринкова вартість одиниці товару на товарному ринку споживача; C_{vir} – вартість виробництва одиниці товару; C_{tr} – витрати на транспортування одиниці товару;

При міжнародних перевезеннях рівняння (3.7) доповнюється митними витратами (мити, ПДВ). Крім того, у витрати транспортування включаються

витрати на перевантажувальні роботи, експедирування вантажу, брокерські, складські та інші операції. Тоді рівняння (3.7) буде мати вигляд:

$$\Delta Ц > C_{mp} + C_{мит} , \quad (3.8)$$

де $C_{мит}$ – митні витрати.

Відповідно до наведеного, перевезення вантажу можуть виконати тільки ті транспортні компанії, які відповідають вимогам (3.7) та (3.8). Ці вимоги, як уже відмічалось, пов'язані з формуванням цін на товар (вантаж) на товарних ринках вантажоодержувачів (споживачів). Крім того, витрати на перевезення залежать і від конкуренції між різними видами транспорту на ринку транспортних послуг. Тобто на формування витрат перевезення впливають з одного боку ринок товарів (вантаж) у регіоні споживання, з іншого – ринок транспортних послуг. Тоді витрати на перевезення можна визначити за формулою:

$$\Delta Ц > C_{mp} > \sum A_{пер} , \quad (3.9)$$

де $A_{пер}$ – експлуатаційні витрати на перевезення при критичному значенню рентабельності.

Із формули (3.9) випливає, що витрати на перевезення знаходяться в діапазоні між $\Delta Ц$ та $A_{пер}$, притому перша має тенденцію до змін в залежності від кон'юнктури на товарних ринках, а друга змінюється з певним лагом від коливання цін на матеріали та енергоносії та інші ресурси, які споживає транспорт.

Тобто встановлені державою тарифи на транспортування вантажів не встигають за зміною транспортних витрат на ринку товарів і ринку транспортних послуг, що призводить до перерозподілу вантажопотоків, наприклад, на користь автомобільного транспорту, який працює в ринкових умовах. Наприклад, обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом в 2010 році склали 433 млн. тон, що нижче у порівнянні з 2003 р. на 12 млн. тон,

або 2,7%, в той же час перевезення автомобільним транспортом зросли на 147 млн. тон, або на 15,1 % [177].

Якщо брати вантажообіг, який прямо впливає на доходи, то на залізничному транспорті він в 2010 році зменшився по відношенню до 2003 року на 7,2 млрд. ткм, а на автомобільному зріс на 27,9 млрд. ткм. [177]. Це підтверджує висновок, що ринкові відносини в тарифоутворенні на транспорті є важливим фактором економічного та відтворювального розвитку.

Створенню конкурентного середовища на перевезеннях вантажів мультимодальним транспортом сприятиме реформування залізничного транспорту, основна ідея якого полягає у відокремленні комерційних видів діяльності в окремі господарчі суб'єкти з наділенням їх повноваженнями, достатніми для самостійного здійснення певної експлуатаційної роботи, яка має відповідати ринковим формам і методам господарювання [190]. При цьому діяльність цих суб'єктів господарювання повинна бути пов'язана з єдиним технологічним процесом перевезення, враховувати стратегічне значення інфраструктурної транспортної складової [97].

Державні компанії-власники інфраструктури повинні займатися утриманням та експлуатацією об'єктів інфраструктури. Будівництво та ремонт інфраструктурних об'єктів можуть передаватися до конкурентного середовища або здійснюватися на умовах державно-приватного партнерства.

Якщо в теперішній час, наприклад, на залізничному транспорті на всі види діяльності (інфраструктурна, вагонна, локомотивна) державою встановлюється в залежності від видів перевезень єдина сукупна тарифна ставка, то після відокремлення комерційних видів діяльності за державою залишиться лише інфраструктурна складова, частина якої у витратах становить 39,2% [97]. Тобто державою будуть затверджуватися тільки тарифи за користування операторами перевезень ниткою графіка, а більше 60% сукупного тарифу буде формуватися на ринку транспортних послуг (вагони та локомотивна складові, тарифи на всі види ремонту рухомого складу, інші) [113].

Тоді формула (3.9) набуде вигляду:

$$\Delta Ц > C_p^B + C_p^L + C_d^{iH} > A_{пер}^B + A_{пер}^L + A_{пер}^{iH\Phi}, \quad (3.10)$$

де C_p^B – витрати вагонної складової на транспортування одиниці товару в ринкових умовах; C_p^L – витрати локомотивної складової на транспортування одиниці товару в ринкових умовах; C_d^{iH} – витрати інфраструктурної складової в умовах монопольного середовища; $A_{пер}^B$ – витрати на експлуатацію вагонів при критичному значенні рентабельності; $A_{пер}^L$ – витрати за користування локомотивами при критичному значенні рентабельності; $A_{пер}^{iH\Phi}$ – витрати за користування інфраструктурою при критичному значенні рентабельності;

Із наведеного та схеми відносин суб'єктів залізничного транспорту в ринковому середовищі (рис 1.2) випливає, що в ринкових умовах формування і управління витратами на вантажні перевезення залізничним транспортом буде здійснюватися оператором вантажних перевезень, який на ринку транспортних послуг в конкурентних умовах надає найкращі пропозиції щодо доставки даної партії вантажу.

У свою чергу оператор вантажних перевезень після сплати інфраструктурної складової (за державним тарифом), формує витрати на конкурентних засадах: оренду вагонів; користування магістральними та маневровими локомотивами; технічне обслуговування та ремонт власних вагонів; експедиційні, перевантажувальні, брокерські та інші роботи, амортизаційні відрахування та витрати пов'язані з утриманням і розвитком самої компанії, податки тощо. При цьому сукупні витрати на перевезення вантажів повинні задовольняти вимогам, які наведені в нерівності (3.10). Якщо вантажовідправникам та операторам перевезень всіх видів транспорту не вдається збалансувати ціну товару на споживчому ринку з сукупною вартістю виробництва і перевезення товару, то виникають умови, коли кінцева ціна товару перевищує цінність для споживача, знижуючи вірогідність здійснення «купівлі-продажу».

Що стосується визначення наскрізної тарифної ставки на міжнародні мультимодальні перевезення вантажів, то вона має відповідати таким умовам:

$$d_M \leq C_{рс} - C_{вир} - C_{од} , \quad (3.11)$$

де d_M – наскрізна тарифна ставка; $C_{рс}$ – ціна одиниці товару на товарному ринку споживача; $C_{вир}$ – вартість одиниці товару в місці її виробництва; $C_{од}$ – витрати отримувача на одиницю вантажу, пов'язані з митом, вантажними операціями в порту призначення, доставкою вантажу на склад покупця (якщо запродажні контракти укладені на умовах CIF).

На рисунку 3.3 наведено складові формування наскрізної тарифної ставки при мультимодальних перевезеннях вантажів на умовах CIF (відповідно до «Інкотермс-2010»).

Як вже зазначалося вище, наскрізна ставка складається з 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 та власних витрат ОМК з урахуванням витрат на експедитування, брокерські, агентські та інші операції, які використовують по всьому маршруту перевезення вантажу.

Конкурентоспроможну ринкову наскрізну тарифну ставку можна визначити за наступною системою умов:

$$\left\{ \begin{array}{l} d_M = (1 + r_{кр}) \frac{A}{B} \leq C_{рс} - C_{вир} - C_{од} \\ C_{рс} - C_{вир} - C_{од} \rightarrow \min \\ E_m \geq E' \\ \frac{A}{B} \leq G \rightarrow \min \end{array} \right. , \quad (3.12)$$

де d_M – наскрізна тарифна ставка в залежності від вибраного терміну «Інкотермс-2010»; A – сума витрат учасників перевезення вантажу з



Рис. 3.3 Складові формування наскрізної тарифної ставки при мультимодальних перевезеннях вантажів на умовах СІF

Джерело: впорядковано автором

розрахунку суднової партії, що визначається згідно викладеному в пункті 3.2 за формулою (3.5); B – загальний обсяг вантажу в суднової партії, що визначається згідно викладеному в пункті 3.2 за формулою (3.6); E_m – економічний ефект при перевезенні вантажу на мультимодальних умовах; E' – економічний ефект при перевезенні вантажу за іншою найбільш вигідною для вантажовласника унімодальною схемою; $r_{кр}$ – критичне значення рентабельності (%), що забезпечує самоокупність достатню для простого відтворення, розраховуємо для операторських компаній за наступною формулою:

$$r_{кр} = \frac{[\sum_{i=1}^n d_i(K_i - a_i)(1+R)^t + \Pi_t]}{\sum A_t}, \quad (3.13)$$

де d_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.

Аналізуючи складові наскрізної ставки, можна зробити висновки, що тарифи на залізничний транспорт, акордні ставки на вантажо-розвантажувальні роботи, портові збори у вітчизняних морських портах та на спецпослуги в іноземних портах, жорстко регулюється державою. Що стосується фрахтових ставок на перевезення, відфрахтування морських суден і вартості палива, то ці складові визначаються на фрахтовому та паливному ринках.

Метод послідовного аналізу варіантів гарантує вибір оптимальної ринкової наскрізної ставки та близьких до неї за значенням критерію допустимих обмежень. Для визначення прогнозних ринкових тайм-чартерних ставок можна застосувати багатofакторний кореляційно-регресійний аналіз

[12, 50, 115]. В нашому випадку для багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу можна застосовувати моделі залежності тайм-чартерної фрахтової ставки від обсягів світової торгівлі (експорт-імпорт), кількості тонажа на світовому фрахтовому ринку, в тому числі по його типам, вартості палива тощо. Вважаємо найбільш доцільним для прогнозування фрахтових тайм-чартерних ставок метод екстраполяції у поєднанні з експертними оцінками [50].

Застосування логістично-маркетингових підходів до вибору оптимального маршруту та сполучення при організації вантажного перевезення, а також оптимальної (відповідної вимогам ринку) наскрізної тарифної ставки обумовлює економічний ефект від впровадження мультимодальності у діяльність операторських компаній. Оцінка економічної ефективності в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній вимагає подальших досліджень.

3.4 Оцінка економічної ефективності при забезпеченні конкурентоспроможності операторських компаній

Ефективність як загальна економічна категорія - це здатність створювати ефект, результативність процесу, яка визначається як відношення ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат. Де під ефектом розуміємо досягнутий результат у різних формах прояву – матеріальній, грошовій та ін.

Згідно економічного словника, економічний ефект – це корисний результат економічної діяльності, що зазвичай вимірюється різницею між грошовими доходами від діяльності та грошовими витратами для її здійснення [18, с. 1257].

Економічна ефективність – це досягнення найкращих результатів за найменших витрат живої та уречевленої праці.

Зокрема, сутність економічної ефективності полягає в економії часу при досягненні найкращого результату [66]. Основні групи показників ефективності підприємства наведено у табл.3.6.

Таблиця 3.6

Показники ефективності діяльності підприємства

Фінансові показники	Маркетингові показники
<p>Показники витрат:</p> <ul style="list-style-type: none"> – середня собівартість одиниці продукції; – витрати на маркетинг та збут; – поточні витрати. 	<p>Показники ринку:</p> <ul style="list-style-type: none"> – темп росту ринку; – частка ринку; – потенціал ринкового попиту.
<p>Показники продуктивності:</p> <ul style="list-style-type: none"> – оборотність запасів – обсяг продажу на співробітника; – строки дебіторської заборгованості. 	<p>Показники конкурентоспроможності товару (послуги):</p> <ul style="list-style-type: none"> – відносна якість товару (послуги); – відносна ціна та цінність.
<p>Показники прибутковості:</p> <ul style="list-style-type: none"> – рентабельність продажу; – рентабельність активів; – рентабельність інвестицій. 	<p>Показники клієнта (покупця):</p> <ul style="list-style-type: none"> – задоволення клієнтів; – утримання та лояльність клієнтів.

Існує низка основних підходів до оцінки конкурентоспроможності підприємства, серед основних:

- графічні методи (зокрема побудова радіальної діаграми («багатокутника» конкурентоспроможності), що характеризується наочністю;
- матричні методи, що характеризуються використанням матриці-таблиці з упорядкованими елементами (оцінюється товар, технологія, частка ринку, в окремих моделях враховується стадія життєвого циклу; зокрема вирізняють матриці БКГ («привабливість ринку/конкурентоспроможність»), МакКінзі («привабливість галузі/конкурентоспроможність») тощо);

– розрахункові методи, що оцінюють конкурентоспроможність підприємства за окремими аспектами діяльності або комплексно. Зокрема: аналіз порівняльних переваг, який базується на співставленні виробничих витрат, обсягів та норми прибутку, або ринкових часток, проте не відображає процеси взаємодії підприємства; метод інтегральної оцінки (за критеріями задоволення споживача та ефективності виробництва); експертні методи (або «самооцінки»), що не вирізняються об'єктивністю; метод, що спирається на теорію ефективної конкуренції та враховує чотири основні групи показників чи критеріїв, що представлені в додатку А.2.

Усі підходи до оцінки конкурентоспроможності мають як свої переваги, так й недоліки. Проте, враховуючи еволюцію підходів до забезпечення конкурентоспроможності найбільш оптимальними методами являються ті, в основі яких лежать такі поняття як: життєвий цикл товару чи послуги; конкурентоспроможність товару (послуги); теорія ефективної конкуренції; конкурентна перевага; бенчмаркінг (рис. 2.7); споживча цінність тощо.

Відповідно до запропонованої стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії (див рис. 3.1.2), основними аспектами діяльності підприємства щодо забезпечення конкурентоспроможності вважаємо бенчмаркінг, управління персоналом (як одним з вагоміших нематеріальних ресурсів підприємства на ринку послуг), а також логістично-маркетингову діяльність.

Окреслимо напрями до оцінки ефективності цих аспектів діяльності підприємства в процесі забезпечення його конкурентоспроможності.

1. Підходи до оцінки ефективності впровадження методу бенчмаркінгу (детально про який йшлося в пункті 2.3) в процесі забезпечення конкурентоспроможності підприємства будуть відрізнятися для підприємства та для галузі.

На національному рівні доцільно розглядати проекти бенчмаркінгу як інвестиції в розвиток галузі, тоді ефективність можна оцінювати як коефіцієнт повернення на інвестиції (ROI).

$$ROI = \frac{П_K - В_{бенч}}{В_{бенч}} \times 100\% , \quad (3.14)$$

де $П_K$ – це загальний прибуток від капіталовкладень; $В_{бенч}$ – витрати на впровадження бенчмаркінгу.

Коефіцієнт ефективності розробки, впровадження та використання бенчмаркінгу в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії на ринку вантажних перевезень (Еб), можна розрахувати за формулою, що була запропонована у [14, с. 115]:

$$E = \frac{CB_2 - CB_1}{C_1 + C_2} \cdot 100 , \quad (3.15)$$

де, у випадку оцінки ефективності бенчмаркінгу в сфері змішаних вантажних перевезень, CB_1 – валова собівартість транспортної послуги щодо перевезення вантажу до впровадження бенчмаркінгу; CB_2 – валова собівартість транспортної послуги щодо перевезення вантажу після впровадження бенчмаркінгу; C_1 – витрати на виробництво транспортної послуги щодо перевезення вантажу до впровадження бенчмаркінгу; C_2 – витрати на виробництво транспортної послуги щодо перевезення вантажу після впровадження бенчмаркінгу.

2. Оцінка ефективності роботи персоналу є досить глибокою темою, що виходить за рамки даного дослідження. Існує ціла низка методів до оцінювання персоналу. В рамках стратегічно-цілісного підходу до забезпечення конкурентоспроможності підприємства оцінювання роботи персоналу має проводитись відповідно до поставлених цілей та задач.

Підходи до оцінки ефективності роботи апарату управління підприємств транспорту відповідно до «дерева задач» були розглянуті в статті [38] на прикладі Укрзалізниці. Ефективність роботи апарату управління на всіх рівнях організаційної структури транспортної компанії можна визначити за наступною формулою :

$$E = \frac{\Pi_n W_p}{S_y} P_y, \quad (3.16)$$

де E – ефективність роботи апарату управління транспортної компанії щодо досягнення виробничо-господарської цілі; Π_n – плановий прибуток; S_y – витрати на управління; P_y – результативність управління, що визначається за наступною формулою:

$$P_y = \frac{P_{\text{вгд}}}{K_{3y}}, \quad (3.17)$$

де

$$P_{\text{вгд}} = \prod_{i=1}^n \gamma_i, \quad (3.18)$$

де $P_{\text{вгд}}$ – це результативність виконання показників, які входять до основної виробничо-господарської мети (обсяг перевезення вантажів, пасажирів у всіх напрямках діяльності тощо); γ_i – відношення фактично досягнутого до планового значення оціночного показника виробничо-господарської діяльності «Укрзалізниці»; K_{3y} – відношення фактичних витрат апарату управління до запланованого; W_p – розрахунковий коефіцієнт внеску окремих ланок управління в досягнення основної виробничо-господарської мети відповідно до дерева задач.

3. Підходів до оцінки ефективності маркетингової діяльності в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії може бути декілька.

Т. Амблер розподіляє показники маркетингової діяльності на внутрішні та зовнішні, серед основних відокремлює такі як: обізнаність клієнтів; частка ринку; відносна ціна; кількість скарг; купівельна задоволеність; дистрибуція (рівень доступності); загальна кількість покупців; сприймана якість продукції (оцінка); лояльність (утримання споживачів); сприймана відносна якість продукції [5].

Роджер Бест пропонує розділяти показники ефективності маркетингової діяльності на три категорії, а саме:

- показники ринкової ефективності, що оцінюють зовнішні ринкові умови і привабливість ринків (темпи зростання, частка ринку, привабливість ринку, привабливість галузі і потенціал ринкового попиту);
- показники конкурентної ефективності, що демонструють конкурентоспроможність товарів фірми (ефективність діяльності фірми щодо пропозиції конкурентоспроможної ціни, якості продукції та послуг, бренду і витрат);
- показники діяльності клієнта, що характеризують ефективність співпраці зі споживачами (оцінка задоволеності, збереження, лояльності, обізнаності клієнтів і сприйняття споживчої цінності) [15, с.598].

Ф. Котлер та К.Л. Келлер фокусують увагу на показники в системі оцінки відносин з покупцями [105, с. 167-200]. Дж. О'Шоннесі наводить типові значення для оцінювання ефективності основних напрямів маркетингової діяльності [137, с. 41], див. додаток В.3.

Для маркетингової діяльності щодо просування послуг на промисловому ринку (зокрема діяльності операторської компанії в сфері організації вантажних перевезень) особливого значення набувають показники системи відносин з клієнтами.

Основні напрями для оцінки ефективності маркетингової діяльності операторської компанії представлено в таблиці 3.7.

Маркетинговими важелями впливу на ринковий попит є стратегії збільшення ринкового попиту та стратегії входу на ринок (або виходу з ринку). Частку ринку корегують стратегії збільшення частки ринку. Показник виручки на одного покупця – стратегії збільшення кількості покупок (збільшення середнього чеку або скорочення терміну повторної покупки тощо). Змінні витрати на одного споживача регулюються завдяки розробці стратегії зниження змінних витрат.

Дієвість стратегії підвищення ефективності маркетингової діяльності характеризує показник витрат на маркетинг [15, с.602].

Таблиця 3.7

Напрями оцінювання результатів маркетингової діяльності підприємства транспорту

Напрямок	Показники	Трактування з точки зору ефективності
1	2	3
Залучення споживачів	– відсоток нових покупців від середньої кількості покупців.	Задовільним результатом вважається кількість покупців, що відповідає точці беззбитковості
Утримання споживачів	– відсоток покупців, яких вдалось повернути, від середньої кількості покупців; – відсоток покупців, що заявляють про намір повторної покупки; – відсоток «адвокатів бренду» – покупців, що заявляють про намір рекомендувати товар (послугу) іншим покупцям.	Задовільним результатом вважається досягнення частки повторних покупок 60%
Задоволення споживачів	– відсоток покупців з різним ступенем задоволення (незадоволених, нейтральних, задоволених); – відсоток покупців, що стверджують, що товар (послуга) компанії являється найбільш бажаним в своїй категорії.	Частка задоволених < 70% вважається незадовільним результатом; відмінний рівень > 95%
Лояльність споживачів	Індекс лояльності NPS визначається як різниця між прихильниками та критиками шляхом опитування споживачів щодо вірогідності рекомендацій товару друзям (шкала оцінки від 0 до 10; прихильники 9-10 балів; критики 0-6 балів).	Середній показник 5%<NPS<10%

Продовження табл. 3.7

1	2	3
Товарна політика	– частка успішних спроб щодо створення нових продуктів (%).	Задовільним вважається результат від 10% до 25%; відмінний >40%
	– середнє сприйняття якості продукції (сервісу) у порівнянні з основним конкурентом.	
Комунікаційна політика	– відношення доходу до витрат на просування продукції (%).	>20% вважається відмінним результатом; < 0 негативний результат.
Капітал бренду	<ul style="list-style-type: none"> – частка ринку (%); – валова маржа або загальний дохід від обсягу продажів компанії, за вирахуванням вартості проданих товарів, поділене на загальну виручку (%); – відношення доходу до накладних витрат (%); – валова маржа або загальний дохід від обсягу продажів компанії, за вирахуванням вартості проданих товарів, поділене на загальну виручку (%); – EBITDA показник відношення прибутку до доходу (% , аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат по сплаті податків, відсотків і нарахованої амортизації). 	Оцінюється динаміка показників в залежності від поставлених цілей у відповідності до життєвого циклу підприємства. Відмінний результат характеризується позитивною динамікою.

Джерело: впорядковано автором

Прибуток від маркетингової діяльності розраховується за наступною формулою:

$$I_M = Q_D \times q \times (P_{гсп} - VC_{сп}) - F_M, \quad (3.19)$$

де I_M – чистий прибуток від маркетингу; Q_D – ринковий попит; q – частка ринку; $P_{гсп}$ – виручка на одного споживача; $VC_{сп}$ – змінні витрати на одного споживача; F_M – витрати на маркетинг.

Коефіцієнт конкурентоспроможності підприємства (K_n) можна розраховувати за наступною формулою, запропонованою в [165]:

$$K_n = k_{КМД} \times k_{ПЛ} \times k_{ЗВК}, \quad (3.20)$$

де $k_{ПЛ}$ – коефіцієнт поточної ліквідності, що дорівнює відношенню поточних активів до короткострокових зобов'язань (поточних пасивів) та показує здатність компанії погашати поточні (короткострокові) зобов'язання за рахунок тільки оборотних активів. Чим значення коефіцієнта більше, тим краще платоспроможність підприємства (в залежності від галузі нормальним вважається значення коефіцієнта від 1,5 до 2,5; $k_{ПЛ} < 1$ свідчить про високий фінансовий ризик, $k_{ПЛ} > 3$ – про нераціональну структуру капіталу); $k_{ЗВК}$ – коефіцієнт забезпеченості власними коштами; $k_{КМД}$ – коефіцієнт конкурентоспроможності маркетингової діяльності, що розраховується як середньоарифметичне коефіцієнтів за чотири напрями оцінки конкурентоспроможності підприємства (відповідно до показників у додатку А.2). Критерії оцінки конкурентоспроможності наведені у додатку В.4.

Як справедливо зазначається в [202, с.146], конкурентоспроможність підприємства транспорту може визначатися аналогічно показнику абсолютної економічної ефективності (тобто відношенням корисного результату до сумарних витрат).

В загальному випадку даний показник визначається за формулою:

$$E_U = \frac{U}{C_{\Pi} + V_{\text{спож}}}, \quad (3.21)$$

де U – інтегральний показник, що відображає результативність роботи з врахуванням якості транспортної продукції; C_{Π} – ціна (вартість) перевезень, що визначається на зіставний обсяг попиту та пропозицією, а також величиною транспортних витрат за повний життєвий цикл системи (об'єкту, технологічного засобу, технології або окремої поставки; $V_{\text{спож}}$ – витрати споживача, що залежать від якості транспортного обслуговування.

Сукупний економіко-технологічний потенціал може бути представлений додатковим прибутком, що залежить від якості надаваних послуг, збільшення стійкості або цінності компанії.

Показники якості транспортної послуги (табл. 1.6), основний фактор оптимальності вибору маршруту, сполучення та модальності («трикутник споживчої цінності», рис. 2.6), ключові показники ефективності ланцюга змішаного перевезення «від дверей до дверей» (рис. 2.7) обумовлюють підходи до оцінювання формалізованих (стандартизованих) показників якості транспортної послуги та їх вплив на ефективність підприємства транспорту (рис. 3.4, розрахунок коефіцієнтів наведено у додатку В.5, оцінювання показника оптимальності змішаного ланцюжка здійснюється в рамках бенчмаркінгу, див. пункт 2.3).

Підходи до впровадження системи менеджменту якістю на підприємстві транспорту було досліджено Шалею О. Г. [196] в сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті, а для вантажних перевезень економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг висвітлені Кучерук Г.Ю [108].

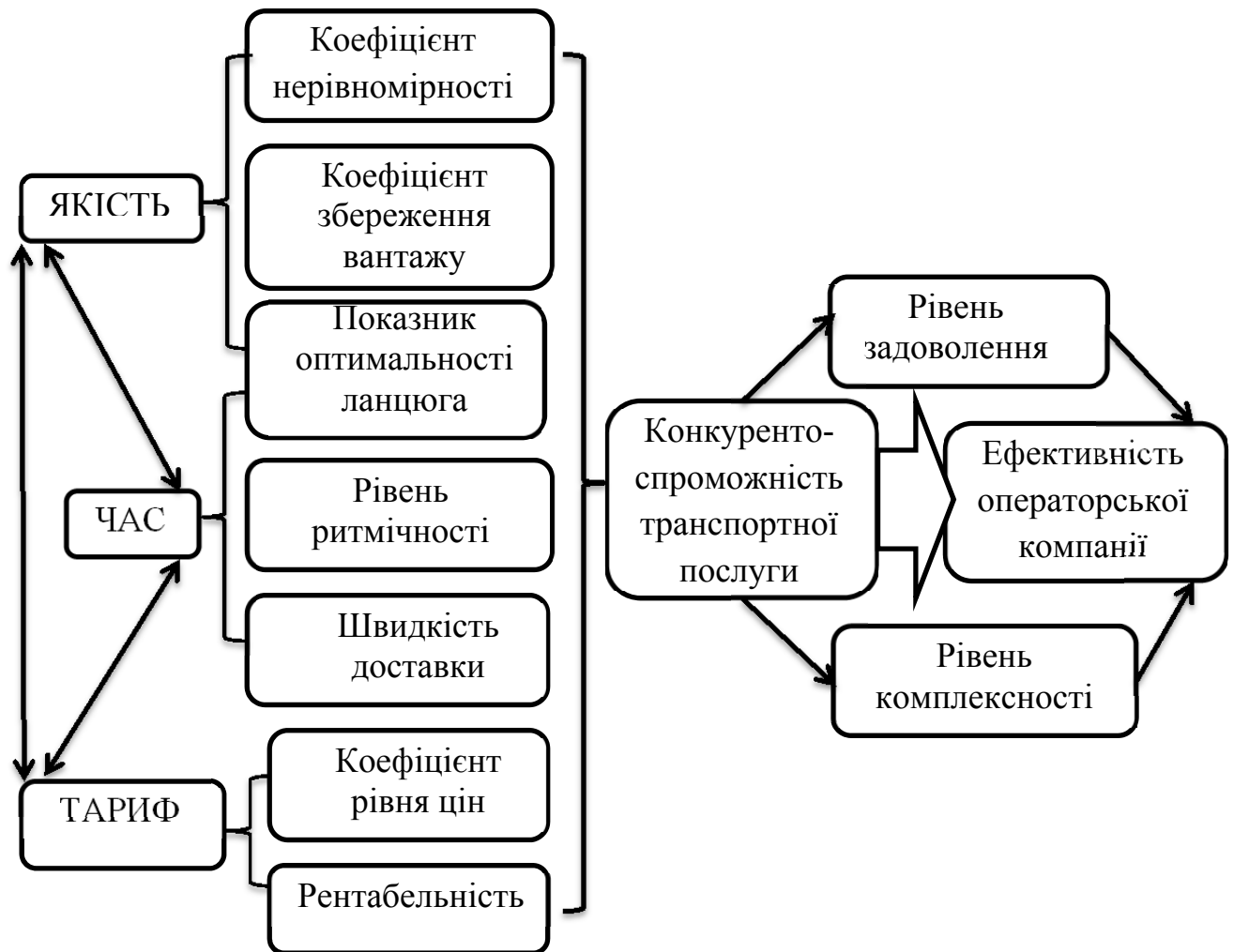


Рис. 3.4. Взаємозв'язок основних показників споживчої цінності та якості транспортної послуги в сфері вантажних перевезень та ефективності операторської компанії.

Джерело: розробка автора

Підсумовуючи, зазначимо, що в рамках контролю щодо результативності процесу стратегічно-цілісного забезпечення конкурентоспроможності вагому роль відіграє збалансована система показників. Збалансована система показників (ЗСП), що містить чотири основні групи показників – фінансові, операційні, роботи з клієнтами, персонал – дозволяє забезпечити цілеспрямований моніторинг діяльності підприємства, зокрема оцінювати ефективність логістично-маркетингової діяльності та роботи персоналу.

ЗСП дозволяє здійснювати проактивний менеджмент – прогнозувати і попереджувати появу проблем, органічно поєднує рівні стратегічного і оперативного управління, контролює найбільш суттєві (ключові) фінансові та нефінансові показники діяльності (KPI) підприємства [88, 89, 182].

Ступінь досягнення стратегічних цілей, ефективність бізнес-процесів і роботи всього підприємства в цілому, кожного його підрозділу і кожного співробітника має визначатися значеннями ключових показників ефективності (KPI), які відповідають обраним ключовим факторам успіху (КФУ) та тісно пов'язані з системою мотивації співробітників. Показники з їх цільовими і граничними значеннями визначаються таким чином, щоб максимально охопити всі критичні області, що впливають на реалізацію стратегії (див. рис. 3.5).

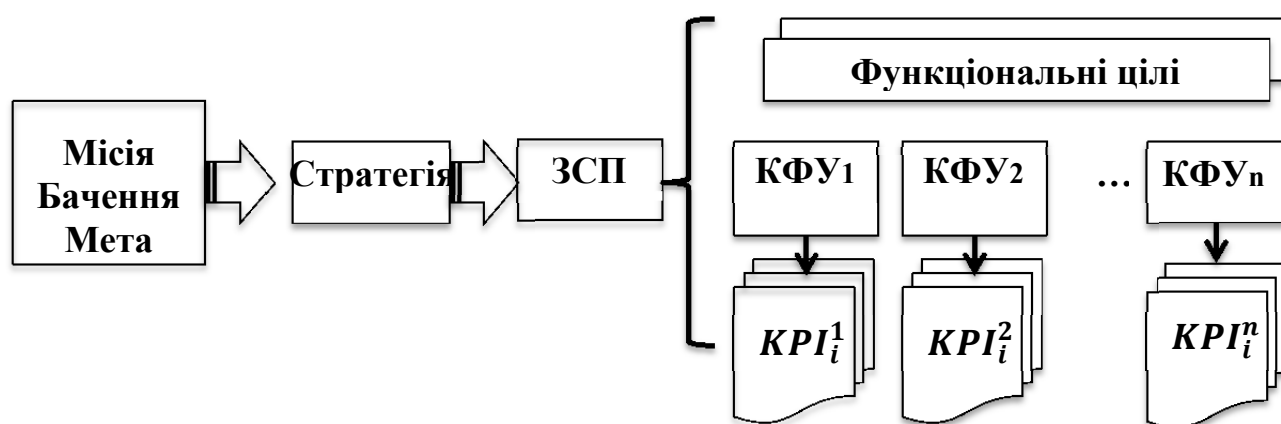


Рис. 3.5 Алгоритм розробки збалансованої системи показників (ЗСП)

Джерело: складено автором на основі [88, 89]

Теоретико-методичні основи застосування ЗСП та особливості впровадження на вітчизняних підприємствах досліджено в [116]. На рис. 3.6 надаємо базову систему збалансованих показників для довільної операторської мультимодальної компанії в рамках мети росту капіталу бренду або ж вартості бізнесу.

Розробка такої системи має здійснюватися індивідуально для кожної окремо взятої компанії у відповідності до обраної конкурентної стратегії та вимагає окремого детального дослідження.

Зважаючи на запропоновану стратегію забезпечення конкурентоспроможності (рис. 3.2), зосередимо нашу увагу безпосередньо на оцінці впливу на якість та конкурентоспроможність транспортної послуги саме впровадження мультимодальності.

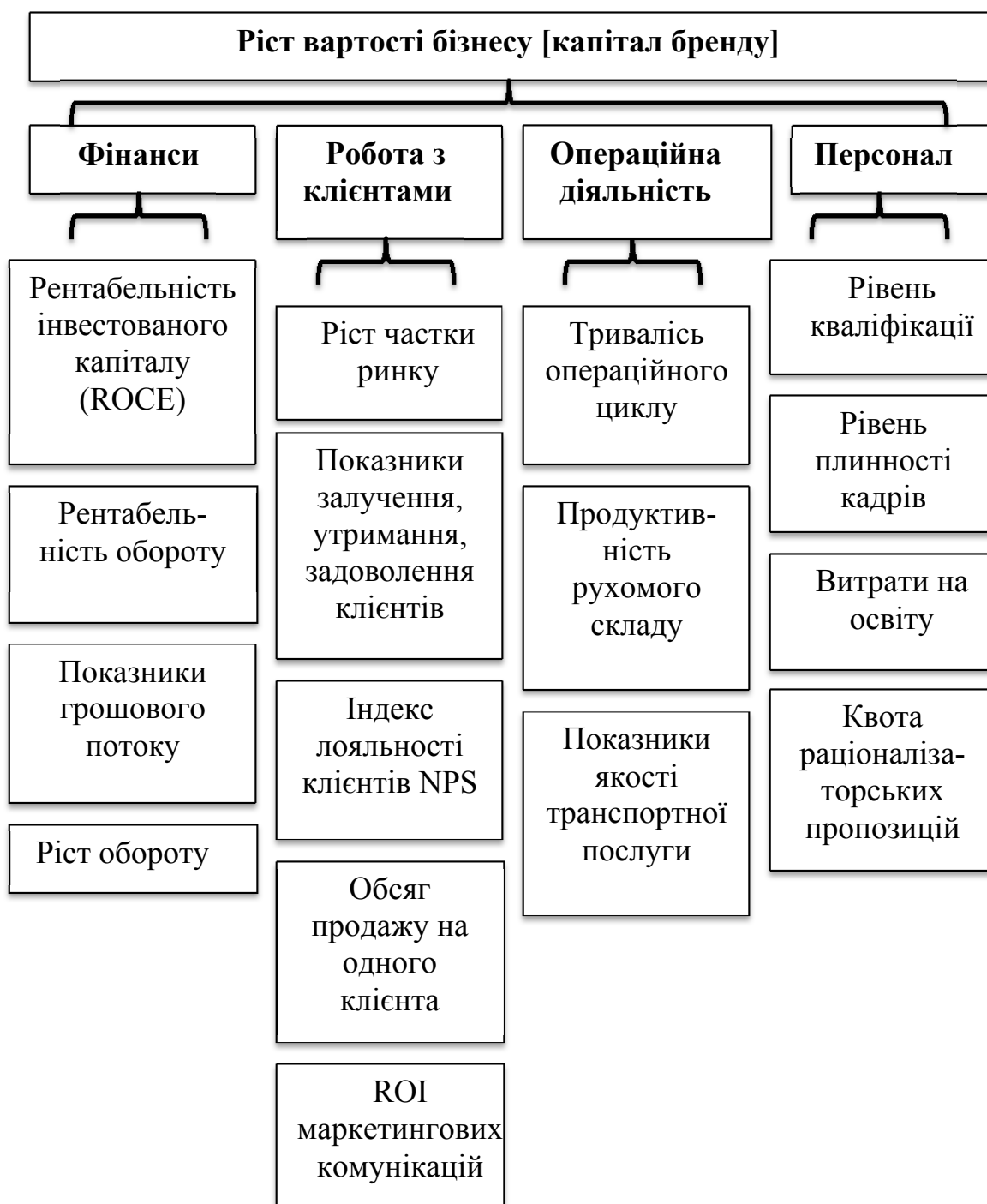


Рис. 3.6 Збалансована система показників операторської компанії

Джерело: впорядковано автором

Підвищення економічної ефективності при впровадженні мультимодальних технологій на перевезеннях вантажів, які здійснюються безперервно та спільно різними видами транспорту, відбувається за рахунок скорочення часу по всій логістичній мережі доставки вантажу з найменшими витратами і високою якістю виконаних для споживачів послуг.

Особливості організації мультимодальних перевезень вантажів, можливості ОМК та очікувані вигоди споживачів подібних транспортних послуг, що характеризують ефект мультимодальності були систематизовані у табл. 3.2.

При визначенні ефективності перевезення вантажів j -ої номенклатури на мультимодальних умовах (E_{MT}^j) пропонується враховувати зміну собівартості перевезень та 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 $E_{MT}^j > 0$, організація перевезення вантажу на мультимодальних умовах доцільна:

$$E_{MT}^j = \frac{Q_{Mj} \left[\left(d_{MTpj} - C_{MTpj} \right) - \left(d_{\Sigma dj} - C_{\Sigma cj} \right) \right] + \frac{C_j \times Q_{mj} \times \Delta t_j}{365}}{V_{np} \times \gamma_j}, \quad (3.22)$$

Загальний коефіцієнт ефективності E_{MT} розраховуємо як середнє геометричне значення коефіцієнтів ефективності перевезення j -го вантажу за наступною формулою:

$$E_{MT} = \left(\prod_{j=1}^m \left\{ \frac{Q_{Mj} \left[\left(d_{MTpj} - C_{MTpj} \right) - \left(d_{\Sigma dj} - C_{\Sigma cj} \right) \right] + \frac{C_j \times Q_{mj} \times \Delta t_j}{365}}{V_{np} \times \gamma_j} \right\} \right)^{\frac{1}{m}}, \quad (3.23)$$

де скорочення часу та пітома вага перевезень задовольняють умовам:

$$\Delta t_j = L_{cp} \left(\frac{1}{V_M} - \frac{1}{V_U} \right) \quad (3.24)$$

$$\sum \gamma_j = 1 \quad (3.25)$$

де Q_{Mj} – обсяг приросту перевезення j -го вантажу мультимодальними транспортом, т; d_{MTPj} , $d_{\Sigma d_j}$ – наскрізна тарифна ставка й сума тарифних ставок унімодального транспорту відповідно, грн/т; C_{MTPj} , $C_{\Sigma C_j}$ – собівартість мультимодального та унімодального перевезення однієї тони j -го вантажу відповідно, грн/т; B_{np} – витрати пов'язані із впровадженням мультимодального транспорту, грн; γ_j – питома вага перевезень j -го вантажу за вантажообігом; j – номенклатура вантажу; m – кількість типів вантажу; C_j – середня ціна 1 т. j -го вантажу; Δt_j – скорочення часу доставки j -го вантажу за рахунок впровадження 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.

Для прикладу наведемо розрахунок економічної ефективності перевезення залізного прокату в пакетах в змішаному сполученні мультимодальним транспортом у порівнянні з унімодальним.

Згідно досліджень щодо впровадження мультимодальних операцій в рамках транспортного коридору «Східна Європа-Китай» в Казахстані [122], організація вантажних перевезень на мультимодальних умовах дозволяє скоротити час оформлення вантажу як мінімум на 8-12 годин лише завдяки використанню наскрізного коносаменту, крім того додатковий ефект щодо прискорення перевезення спричиняє використання електронного документообороту. Тобто, якщо брати до уваги лише ефект від скорочення часу, то перевезення вантажу (зі Східної Європи до Китаю) на мультимодальних умовах потенційно дозволяє економити як мінімум 1 добу часу.

Економічні показники щодо переведенні вантажопотоку залізного прокату в пакетах на мультимодальних умовах надано у табл. 3.8.

В якості витрат щодо впровадження мультимодальності беремо організаційні витрати 695 000 тис. грн, а також вартість вагонів, що необхідні для перевезення вантажу 3740672 тис. грн. [157].

Ефективність перевезення залізничного прокату у змішаному сполученні на мультимодальних умовах розраховуємо за формулою (3.22).

Таблиця 3.8

**Економічні показники перевезення залізного прокату в пакетах в
змішаному міжнародному сполученні**

Показники	Уні- модальний транспорт	Мульти- модальний транспорт
1	2	3
Приріст перевезень вантажу мультимодальним транспортом, тис. тон (на рік)	-	11700
Наскрізна тарифна ставка, грн /тону (d_{MTP})	-	410,7
Сума тарифних ставок унімодального транспорту, грн/тону ($d_{\Sigma d}$)	391,3	-
Собівартість мультимодального перевезення, грн/тону (C_{MTP})	-	372,1
Собівартість унімодального перевезення, грн/тону ($C_{\Sigma c}$)	355,4	-
Середня ціна 1 тони, грн/т (C_j)	8750	8750

Продовження табл. 3.8

1	2	3
Середня відстань перевезень, км (L_{cp})	2376	2376
Середній час перевезень, доба (t_{cp})	24	23
Середня швидкість, км/добу (V)	99	103,3
Питома вага перевезень за вантажообігом, % (γ)	16,4	16,4
Витрати, пов'язані з впровадженням мультимодальності (B_{np}) (тис.грн)	-	4435672

Коефіцієнт економічної ефективності перевезення залізничного прокату на мультимодальних умовах складає 0,429, що свідчить про доцільність удосконалення організаційно-правового аспекту при організації змішаного перевезення данного вантажу.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3.

1. Сформульовано функції та принципи забезпечення конкурентоспроможності підприємства, впорядковано систему формування конкурентних переваг підприємства завдяки оптимальній взаємодії ключових компетенцій і ресурсів підприємства.

З урахуванням особливостей конкурентного середовища, ринкових індикаторів успіху на ринку змішаних перевезень і впорядкованих факторів конкурентоспроможності обґрунтовано концептуальні основи формування стратегії забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень, що базується на

мультиmodalності й орієнтована на формування бренду підприємства як сталої конкурентної переваги у довгостроковій перспективі.

2. 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.

Удосконалено економіко-математичну модель оптимізації схем залізнично-водних перевезень вантажів за критерієм мінімальних витрат, які відповідають вимогам товарного ринку споживача (вантажодержувача) та ринку транспортних послуг за рахунок урахування техніко-технологічних особливостей використання інфраструктури та завантажувальних засобів, а також право власності на завантажувальні транспортні засоби.

3. Удосконалено підхід до розрахунку конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки з урахуванням оптимального вибору схеми доставки 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, що одержить перевізник при використанні різних схем перевезень.

4. Окреслено напрями щодо оцінки економічної ефективності процесу забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній (зокрема бенчмаркінгу, управління персоналу, маркетингу).

Встановлено взаємозв'язок основних показників споживчої цінності та якості транспортної послуги в сфері вантажних перевезень та ефективності операторської компанії.

Запропоновано базову систему збалансованих показників для довільної «ідеальної» операторської мультиmodalної компанії в рамках мети росту капіталу бренду або ж вартості бізнесу.

Обґрунтовано підхід до оцінки ефективності мультиmodalного перевезення вантажу, 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 запровадження даної транспортної послуги.

Основні наукові результати опубліковано в працях [27-29, 36-41, 157, 207].

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 «ринок 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», «мультиmodalьні», «інтерmodalьні», «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 мультиmodalьний 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 сталої 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 (вантажодержувача) 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 фрактового 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. П. Маркетинг на транспорте/ А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда, Е. А. Иванова; Под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. Галабурды В. Г. – М.: Желдориздат. 2001. – 329 с.
2. Азоев Г.Л. Конкурентные преимущества фирмы / Г.Л. Азоев, А.П. Челенков. – М.: ОАО «Типография «НОВОСТИ», 2000. – 256 с.
3. Аксёнов И. М. Маркетинг на объектах транспорта / И. М. Аксёнов – Нежин : ООО «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2006. – 336 с.
4. Александров І. О. Еволюція дефініції конкурентоспроможності продукції/ Александров І. О. Бурук Г. П. // Маркетинг і менеджмент інновацій – 2010. – № 2. – С.89-98.
5. Амблер Т. Практический маркетинг /Тим Амблер; Пер. с англ. под общей ред. Ю. Н. Каптуревского. – СПб: Издательство «Питер», 2006. – 400 с.
6. Анализ международного опыта реформирования./ Департамент экономического прогнозирования и стратегического развития. – М.: ОАО «РЖД», 2005 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://guryevandrey.narod.ru/artikals/Analiz2005.html.doc>
7. Ансофф И. Стратегический менеджмент. Классическое издание. / Игорь Ансофф. – СПб: Издательство «Питер», 2009. – 344 с. (Теория менеджмента).
8. Аренков И. А. Бенчмаркинг и маркетинговые решения / И. А. Аренков, Е. Г. Багиев ; под ред. Г. Л. Багиева. – (С.-Петербург. гос. ун-т экономики и финансов, Высш. экон. шк.). – СПб. : Изд-во С.-Петербург. гос. ун-та экономики и финансов, 1997. – 144 с.
9. Ассель Г. Маркетинг: принципы и стратегия/ Генри Ассель. – М: Инфра-М, 2001 – 804с.
10. Бакаєв О. О. Теоретичні засади логістики/ [Бакаєв О.О., Кутах О.П., Пономаренко Л.А.] У 2 т. – К.: Київський університет економіки і технологій транспорту, 2003 – 479 с.

11. Бачурин А. А. Маркетинг на автомобильном транспорте. – М.: Академия, 2005. – 208 с.
12. Бек В. П. Практикум з теорії статистики/ Бек В.П., Капленко Г.В. – К.: Новий світ - 2000, 2006 – 284с.
13. Беллман Р. Динамическое программирование. - М.: Изд-во иностранной литературы, 1960. – 400с.
14. Бенчмаркинг – инструмент развития конкурентных преимуществ. Практическое пособие / [Воеводина Н. А., Кулагина А. В., Логинова Е. Ю., Толберг В. Б.] . – Саратов: ЛА «Научная Книга», 2009. — 117 с.
15. Бест Р. Маркетинг от потребителя / Роджер Бест. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2008. – 758 с. (Книги Стокгольмской школы экономики).
16. Богомолова Н. І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень / Н. І. Богомолова / Монографія. – Ніжин. ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009 – 240с.
17. Бойко О. В. Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». Збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2010. – № 44. – 307 с. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/9.htm
18. Большой экономический словарь./ Под ред. А. Н. Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 2002 – 1280 с. (5-е изд. доп. и перераб).
19. Брайковська А. М. Бенчмаркінг в сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні / А. М. Брайковська // збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2012. – вип. 21-22, Ч.2 – С.104 – 117.
20. Брайковська А. М. Бенчмаркінг у сфері організації змішаних перевезень вантажів / А. М. Брайковська // Матеріали XVII Науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів і студентів «Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки» (м. Київ, 21 листопада, 2012 р.) К.:ДЕТУТ, 2012. – С.53 – 54.

21. 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 Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2013. – Вип. 23-24. К.:ДЕТУТ, 2013. – 385 с. – С.156 – 167.
22. Брайковська А. М. Державне регулювання у сфері міжнародних змішаних вантажних перевезень / А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні – 2013. – №4. – С.175 – 182.
23. 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 Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2013. – Вип. 23-24. К.:ДЕТУТ, 2013. – 385 с. – С.110 – 117.
24. Брайковська А. М. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту / А. М. Брайковська // Економіст – 2012. – №9. – С.50 – 54.
25. Брайковська А. М. Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні / А. М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні – 2013. – №1. – С.68 – 77.
26. Брайковська А. М. Класифікація змішаних вантажних перевезень / П. І. Підлісний, А. М. Брайковська// VII Международная научно-практическая конференция «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2012» (АР Крым, г. Судак, 11– 13 октября 2012 г.) – К.: ГЭТУТ, 2012. – С.106-110.
- 27.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.
28. Брайковская А. Н. Механизм обеспечения конкурентоспособности операторской компании на рынке смешанных перевозок / А. Н.

- Брайковская // Экономика и предпринимательство – Москва, 2013. – №7. – С. 405-412.
29. Брайковська А. М. Механізм забезпечення конкурентоспроможності операторської компанії на ринку міжнародних змішаних перевезень / А. М. Брайковська// Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції Державного економіко-технологічного університету транспорту «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 11-12 квітня 2013 р.) – К.: ДЕГУТ, 2013. – С 50 – 52.
30. Брайковська А. М. Напрями підвищення конкурентоспроможності залізничних вантажних перевезень / М. Ташута, А. М. Брайковська// збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2013. – вип. 25. – С. 142 – 151.
31. Брайковська А. М. Необхідність забезпечення конкурентоспроможності національних операторських компаній в умовах глобалізації / А.М. Брайковська, П. І. Підлісний // Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Трансформаційні процеси в економіці держави та регіонів» (м. Запоріжжя, 18-19 жовтня 2012 р.) – Запоріжжя: ЗНУ, 2012. – С 367-370.
32. Брайковська А. М. Необхідність розвитку змішаних перевезень в умовах глобалізації / А. М. Брайковська// Материалы VII Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2012» (АР Крым, г. Судак, 11-13 октября 2012 г.) – К.: ГЭТУТ, 2012. – С.63-64.
33. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень / А. М. Брайковська // збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2012 – вип. 20 – С.64-77.

34. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність розвитку міжнародних мультимодальних перевезень вітчизняними операторами / А. М. Брайковська // Науково-практична конференція викладачів, аспірантів та магістрів ДЕТУТ «Шляхи та напрямки структурної реформи залізничного транспорту України» (м. Київ, 23-24 лютого 2012 р.) – К.: ДЕТУТ, 2012. – С 28-30.
35. 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. 64-74.
36. 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.
37. Брайковська А.М. Підвищення ефективності маркетингових комунікацій підприємств залізничного транспорту / А. М. Брайковська // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології»: Серія «Економіка і управління» (м. Київ, 24-25 березня 2011 р.). – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 97-99.
38. Брайковська А. М. Підходи до оцінки ефективності роботи підприємств залізничного транспорту / П. І. Підлісний, О. О. Мнишенко, А.М. Брайковська // збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2012 – вип. 18 – С.149-156.
39. Брайковська А. М. Принцип мультимодальності як умова конкурентоспроможності операторської компанії на міжнародному ринку транспортних послуг/ А. М. Брайковська// Матеріали VIII Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЕКУЖТ

- 2013» (г. Судак, 08-12 октября 2013 г.) – К.: ГЭТУТ, 2013. – С. 13-16.
40. 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.
41. Брайковська А.М. Ринкові підходи до формування витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // VI Международная научно-практическая конференция «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте - ЭКУЖТ 2011» (г. Киев, 12-21 декабря 2011 г.) – К.: ГЭТУТ, 2011. –С. 68-70.
- 42.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.
43. Буркинський Б. Україна у світовій морській торгівлі. Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства./ Буркинський Б., Котлубай О. // Вісник НАН України. – 2008.– №10 – С.23-33
44. Ватсон Г. Бенчмаркінг в прикладах / Грегори Х.Ватсон// Деловое совершенство. – 2006. – №8. – с.48-56.
45. Внешнеэкономический толковый словарь. – М.: «Инфра-М», 2000. – 504 с.
46. Волканова Н. Використання логістичних підходів у тарифній політиці транспортних підприємств./ Н. Волканова// Збірник наукових праць ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 15. – С.20-24.
47. Волохов В. А. Удосконалення ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі логістичного підходу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / В.А. Волохов. – Х., 2007. – 20 с. (Укр. держ. акад. залізн. трансп.)
48. Вопреки кризису. Грузооборот всех морских терминалов и причалов Украины в 2008 году // Порты Украины. – 2009. – №1. – с.40-47.
49. Гаркавенко С. С. Маркетинг/ С.С. Гаркавенко. – Київ: Лібра, 2006 – 720с.

(4-те вид. доп.)

50. Гойхман І. М. Статистика залізничного транспорту. Частина II. Статистика перевезень вантажів і пасажирів/ І.М. Гойхман. – К.: РВЦ ДЕТУТ, 2008. – 206с.
51. Голдратт Э. М. Цель. Процесс непрерывного совершенствования /Элияху М. Голдратт, Джефф Кокс// Минск: ООО «Попурри». – 2009 – 496с. – (Серия «Бизнес»)
52. Господарський кодекс України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – N 18, N 19-20, N 21-22. – С.144. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
53. Грант Р. М. Современный стратегический анализ. 5-е изд. / Р.М. Грант; Пер. с англ. под ред. В.Н. Фунтова. – СПб.: Питер, 2008. – 560 с.: ил. – (Серия «Классика МВА»).
54. Грузовые железнодорожные компании Великобритании// Железные дороги мира – 2006. – №12. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2006/zdm-2006-no-12#ТОС-->
55. Грузовые перевозки на железных дорогах Великобритании // Железные дороги мира – 2010. – №2. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2010-god/zdm-2010-no-2>
56. Гуриев С. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы / С. Гуриев, Р. Питтман, Е. Шевяхова. – М.: Центр экономических и финансовых исследований и разработок – 2003. – Режим доступа: <http://guryevandrey.narod.ru/artikals/Guriev.pdf>
57. Гурч Л. М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Гурч Л. М., Ченчик А. М. – Львів: Вісник Національного університету «Львівська політехніка» серія «Логістика» – 2008. – №633 – Режим доступу: http://www.nbuiv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf
58. Дзигунов А. П. Оценка конкурентоспособности транспортных компаний

- на рынке перевозок грузов черной металлургии: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. эк. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)»/ А.П. Дзигунов. – Москва, 2007 г. – 20 с.
59. Дідківський М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навчальний Посібник / рекомендовано МОН – К.: Знання, 2006. — 462 с.
60. Директиви 2004/51/ЄС Європейського парламенту і Ради від 29 квітня 2004 року – Режим доступу: http://ten-t.org.ua/data/upload/catalog/main/ua/130/directive_2004_51.doc
61. Дихтль Е. Практический маркетинг: Учебн. Пособие / Е. Дихтль, Х. Хершген; Пер. с нем.: под. ред. И.С.Минко. – М.: Высшая школа. ИНФРА-М. 1996 – 737с.
62. Дойл П. Менеджмент. Стратегия и тактика – СПб.: Питер, 1999. – 559с.
63. Дробыш И. И. Бенчмаркинг при регулировании тарифов электросетевых компаний, Труды ИСА РАН. – Том 63. – 2013.
64. Дьомін Ю. В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). - К.: «Юнікон-Прес», 2001. - 342с.
65. Единая транспортная система: Учебник для вузов. / Под ред. В. Г. Галабурды. - М.: Транспорт, 2001. - 304 с.
66. Економічний енциклопедичний словник: у 2 т./ [С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Устенко, С. І. Юрій]; За ред. С. В. Мочерного. - Львів: Світ, 2005. – Т.1. – 616с; -Т.2. – 568с.
67. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія. / Г. Д. Ейтутіс - Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
68. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту: Монографія / [Є. М. Сич, Н. І. Богомолова, М. М. Андрієнко, В. М. Кислий]. – К.: Логос, 2007. – 392 с.
69. Експертні висновки громадської експертизи щодо проведення реформування Державної адміністрації залізничного транспорту України

- «Укрзалізниця». Україна. [Електронний ресурс]/ Асоціація «Європейська спілка транспортників України». – Київ, 2012. – Режим доступу: http://gromrady.org.ua/wp-content/uploads/2012/01/exp_visn.pdf
70. Емельянова О. Ю. Состояние и перспективы развития мультимодальных (комбинированных) перевозок в Украине / О. Ю. Емельянова // Транспорт. – 2012. – № 7. – С. 63 – 68.
71. Жиль В. Конкурентоспособность: Общий подход. / Вальтер Жиль// Проект Российско-Европейского Центра Экономической Политики (РЕЦЭП). – Москва, 2005. – 52 с.
72. Закон України «Про залізничний транспорт»: за станом на 05 липня 2012 / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. – N 40. – ст.183.
73. Закон України «Про захист економічної конкуренції»: за станом на 04 липня 2013 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001. – N 12. – ст.64.
74. Закон «Про захист прав споживачів»: за станом на 16 жовтня 2012 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР). – 1991. – N 30. – ст.379. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1023-12>
75. Закон «Про морські порти»: за станом на 17 травня 2012 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР) – 2013. – № 7. – ст.65 - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
76. Закон України «Про особливості створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»: за станом на 23 лютого 2012 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – N 49. – ст.553.
77. Закон України «Про природні монополії»: за станом на 02 жовтня 2010 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2000. – N 30. – ст.238.
78. Закон України «Про транзит вантажів»: за станом на 04 липня 2013 р. /

- Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1999. – N 51. – ст.446.
79. Закон України «Про транспорт»: за станом на 20 листопада 2012 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994. – N 51. – ст.446.
80. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»: за станом на 05 липня 2012 р. / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2004. – N 52. – ст.562
81. Зеленый свет зеленой логистике [Электронный ресурс] / Информационный портал немецкой компании SAP – сентябрь, 2009г. – Режим доступа: <http://ru.sap.info>
82. Зеркалов Д. В. Транспортна система України. – К.: Основа, 2006. - 704с.
83. Зоріна О. І. Методи оцінки конкурентоспроможності транспортної послуги / О. І. Зоріна, О. В. Сиволовська // Ефективна економіка – 12.05.2012. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1133>
84. Інформаційно-довідкові матеріали з питань співробітництва між Україною та ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/integration/113.html>
85. Иванова Е. А. Бенчмаркинг как эффективная маркетинговая технология сравнительного анализа эффективности/ Е. А. Иванова, И. В. Разорвин // Новый экономический вестник. – 2007. – №3. – С.51-54.
86. Ильницкий К. Когда навал правит бал / Константин Ильницкий// Порты Украины. – 2012. – №4. – С. 16-19
87. Исследование конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта: монография./ [Латкин А. П., Ембулаев В. Н., Николаева Л. А., Николаев Д. А.] – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2008. – 152 с.
88. Каплан Р. Организация ориентированная на стратегию. Как в новой бизнес-среде преуспевают организации, применяющие сбалансированную

- систему показателей / Роберт С. Каплан, Дейвид П. Нортон. Пер. с англ. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2004. - 416 с.
89. Каплан Р. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию / Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П.; Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2004. – 320 с. (2-е изд., испр. и доп.)
90. Капферер, Жан-Ноэль. Бренд навсегда: создание, развитие, поддержка ценности бренда / Жан-Ноэль Капферер; пер. с англ. Е.В. Виноградовой; под общ. ред. В. Н. Домнина. – Москва: Вершина, 2007. – 448с.
91. Ким У. Чан. Стратегия голубого океана: Как создать свободную рыночную нишу и перестать бояться конкурентов / Чан У. Ким , Рене Монборн. – М: Манн, Иванов, Фербер, 2012. – 304с.
92. Кириллов Ю. И Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии. /Ю. И Кириллов, Е.В. Кириллова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем, Одеський національний морський університет – 2011. – №17 – С.64-96 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Mzurts/2011_17/files/t1705.pdf
93. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 04 липня 2013 / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1995. – N 52. – ст.350. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
94. Колесникова Н. М. Відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності залізниць./ Н. М. Колесникова, В. В. Чорний, Н. І. Богомолова// Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18. – С.26-32.
95. Колесникова Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України / Н. М. Колесникова// Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2009. – Вип.13.
96. Колесникова Н. М. Обґрунтування організаційно – матричного методу

- визначення собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом./ Н. М. Колесникова, О. Познякова// Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2008. – Вип. 11. – С. 32-37.
97. Колесникова Н. М. Обґрунтування складових організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту./ Н. Колесникова, І. Марков// К.: Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С.71-77.
98. Колесникова Н. М. Теоретико-методичні основи зміни рівня тарифів на вантажні залізничні перевезення / Н. Колесникова // К.: Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 16 – С.58-65.
99. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. Монографія / Н. М. Колесникова – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
100. Колесникова Н. М. Формування ефективного попиту як важлива функція ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях. / Н. Колесникова, В. Чорний// К.: Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 15. – С. 44-49.
101. Колле Р. Комбинированные перевозки и либерализация транспортного рынка / Р. Колле (R. COLLE) // Железные дороги мира – 2005. – №4. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/>
102. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева, 24 мая 1980 г. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_189
103. Конвенция ООН про международные мультимодальные перевозки грузов (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods). United Nations, 2001. – 55 p. 19 -52]:
104. Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД» [Электронный ресурс]. – М.: ОАО «РЖД» – 2011. – Режим доступа: http://doc.rzd.ru/doc/err403/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=

[5104&id=5932](#)

105. Котлер Ф., Келлер К. Л. Маркетинг менеджмент. 12-е изд. – СПб.: Питер, 2009. – 816с.: ил. – (Серия «Классический зарубежный учебник»).
106. Кочура С. Н. Об одном алгоритме оптимизации распределения капиталовложений, использующем булевы переменные./ С. Н. Кочура // Кибернетика. – 1977. – №4. – С.88-91.
107. Кравчук О. В. Організаційно-економічне забезпечення проектного інвестування в онволення залізничних вантажних вагонів: автореф. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О. В. Кравчук. – Київ, 2012. – 20 с.
108. Кучерук Г. Ю. Економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг: автореф. на здобуття наук. ступеня доктора ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)»/ Г. Ю. Кучерук. – Київ, 2013. – 40 с.
109. Кушнірчук В. Г. Перевезення вантажів залізничним транспортом./ [В. Г. Кушнірчук, В. І. Петров, Д. В. Зеркалов]. – К.: ВАТ «Білоцерківська книжкова фабрика», 2001. – 512с.
110. Ламбен Ж.-Ж. Менеджмент ориентированный на рынок. 2-е изд. / Ламбен Ж. - Ж., Чумпитас Р., Шулинг И.; Пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2008. – 720 с.: ил. – (Серия «Классика МВА»)
111. Лapidус Б. М. Макроэкономическое значение транспорта: сущностный анализ./ Б. М. Лapidус, Д. А. Мачарет // М.: Экономика железных дорог. – 2011. – вып. 1. – С.12-19.
112. Логістика: Навчальний посібник / [Тридід О. М., Азаренкова Г. М., Мішина С. В., Борисенко І. І.] – Київ: Знання, 2008. – 566 с.
113. Макаева Є. А. Основное конкурентное преимущество в сфере железнодорожных перевозок. / Є. А. Макаева // М.: Экономика железных дорог. – 2007. – Вып. 5. – С.10-19.
114. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на

- залізничному транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф. 10 с.
115. Мармазова А.Т. Практикум із статистики/ А.Т. Мармазова. – К.: Кондор, 2005. – 510с
116. Мельник Ю. М. Проблеми застосування збалансованої системи показників на вітчизняних підприємствах / Ю. М Мельник, О. С. Савченко// Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011.– № 1. – С.192-203.
117. Меркулов Ю. Пути и методы совершенствования нормативно-правовой базы государственного регулирования железнодорожного транспорта./ Ю. Меркулов// Материалы Международной научно-практической конференции «Проблемы государственного регулирования железнодорожного транспорта» – Одесса, 29 мая 2012.
118. Милославская С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки /С.В. Милославская, К.И. Плужников. – М.: РосКонсульт, 2001. – 364с.
119. Михайлова В. Первый послекризисный плюс / Валентина Михайлова// Порты Украины. – 2012. – №1(113). – С.78-82.
120. Михалевич В. С. Последовательные алгоритмы оптимизации и их переменные. / В. С. Михалевич // Кибернетика. – 1965. – №1. – С.45-56; – №2. – С.85-88.
121. Морозов В. П. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами / В. П. Морозов // Железнодорожный транспорт. – 2008. – № 12. – С. 8-12.
122. Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай»/ [О.Самухин, К. Рахимов, Б. Рахимов ,С. Джангозин]. – Минск / Алматы / Бишкек: АЕСОМ International Development Inc., USAID. – 209 с. – Режим доступа: <http://www.rtlc.net/ru/analysis/169/>
123. Муравский Д. В. Капитал бренда в современной теории маркетинга. Научные доклады / [Д. В. Муравский, М. М. Смирнова, О. Н. Алканова]/ СПб.: ВШМ СПбГУ, 2012. – No7(R) [Режим доступа]: http://www.gsom.spbu.ru/files/upload/niim/publishing/2012/wp_muravskii_et_

al.pdf

124. Наказ «Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку»: від 27.07.2012 № 434/Міністерство інфраструктури. – Режим доступу: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-koncepciyi-strukturi-rozrahunku-ekonomich-doc107128.html>
125. Не стабилизация, а стагнация. //Порты Украины. – 2013. – №1. – С. 66-70.
126. Никифоров В. С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие – Новосибирск: НГАВТ – 1999. – 103 с.
127. О важности бренда для успеха компании-оператора.// Железные дороги мира – 2009. – №7. – С. 21-23. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2009/zdm-2009-no-7-2>
128. Одесский морской торговый порт (ОМТП) присоединяется к сети мультимодального транзита [Электронный ресурс] // Транспорт, 07.06.2012. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/dlya-hlavnoj-stranytsyi-s-foto/odesskyj-port-prysoedynyaetsya-k-sety-multymodalnoho-tranzyta/>
129. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / [Цветов Ю. М. (научн. рук.), Един А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цветов М. Ю. и др.] – К.: ОАО «ИКТП-Центр», 2000. – 581с.; ил. – Библиогр. С.561-577.
130. Основы управления предприятием: Модели и методы управления в условиях неопределенности: Учеб. пособие: В 3-х кн. Кн. 2 / Под ред. Г. И. Андреева, В. А. Тихомирова. – М.: Финансы и статистика, 2006.
131. Осовська Г. В. Економічний словник / [Г. В. Осовська, О. О. Юшкевич, Й. С. Завадський] – К.:Кондор,2007.-358с..
132. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>
133. Офіційний сайт ДП «УДЦТС «Ліски». [Електронний ресурс] - Режим

- доступу: <http://liski.ua/>
134. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс].
- Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua>
135. Официальный сайт ООО Райльон Руссия Сервисез. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rail.dbschenker.ru>
136. Официальный сайт ООО «РЖД». [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://rzd.ru/>
137. О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Дж. О'Шонесси. Пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольской. - СПб.: Питер, 2002. - 864 с.: ил. - (Серия «Бизнес классика»)
138. Перспективы грузовых перевозок в Европе // Железные дороги мира – 2005. – №11. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2005/zdm-2005-no-11>
139. Петров А. Уйдет ли российский транзит. /А. Петров// Порты Украины – 2011, - №8 – с.36-37.
140. Підлісний П.І. Економічні аспекти створення та діяльності операторської мультимодальної компанії-перевізника Укрзалізниці / П.І. Підлісний, О.В. Кравчук // Економіст. – 2010. – № 3. – С. 31-35. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekonomist/2010_3/31_35.pdf
141. Підлісний П. І. Ефективність логістичних схем міжнародних змішаних перевезень вантажів за оптимальною наскрізною ставкою./ П. І. Підлісний. – К.: Збірник наукових праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2009. – вип. 14.– С. 6-13.
142. Підлісний П.І. Теоретичні та практичні підходи до створення вертикально-інтегрованої системи господарського управління на залізничному транспорті / П. І. Підлісний, М. М. Чеховська // Економіст. – № 5. – 2010. – С. 31-36.
143. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т: Мультимодальний транспорт/ Програма Європейського Союзу для України: РК7. Заключний звіт 7.1. – Режим доступу:

- [t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_multi-modal_uk.pdf](http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_multi-modal_uk.pdf)
144. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т: Політика галузі морського транспорту/ Програма Європейського Союзу для України: РК5. Заключний звіт 5.2. – Режим доступу: http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.2_maritime_policy_paper_ukr.pdf
145. План дій «Україна - Європейський Союз». Європейська політика сусідства: за станом на 12 лютого 2005 р. / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_693
146. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Е. Портер; Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 454 с.
147. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / Майкл Портер. – Альпіна Бізнес Букс, 2005 - с 654
148. Постанова «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки»: від 16 грудня 2009 року №1390. / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1164.1412.1>
149. Постанова «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки»: від 24 жовтня 2012 року №970 / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>
150. Постанова «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»: від 18.02.1997 № 176. / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=176-97-%EF>
151. Постанова «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010

- роки»: від 12 квітня 2006 р. N 496 / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-п>
152. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України/ [Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін.] – К.: КУЕТТ, 2007. – 222с.
153. Проекты компании Infrabel в порту Антверпен// Железные дороги мира. – 2009. – №11. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2009/zdm-2009-no-11>
154. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.:НІСД, 2011. – 37 с. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/transport-5a11e.pdf>
155. Ревуцька О.В. Конкурентно-мотиваційний метод регулювання ціноутворення на залізничному транспорті./ Олена Ревуцька // Збірник наукових праць ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип.17. – С.142-146.
156. Розпорядження «Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах»: від 16 грудня 2009 р. N 1558-р. / Кабінет Міністрів України, Київ. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1558-2009-р>
157. Розробка рекомендацій по створенню операторської мультимодальної компанії перевізника «Укрзалізниці». Науково-дослідна робота № 38-2009Б; № Держреєстрації 0109U006604 /[П. І. Підлісний, М. М. Чеховська, Ю. А. Меркулов, Ю. Г. Олійник, О. В. Кравчук, А. М. Брайковська]. – Міністерство інфраструктури України, ДЕТУТ. – Київ, 2011.

158. Рыночные реформы и оживление грузовых перевозок в Европе // Железные дороги мира – 2008. – №11. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2008/zdm-2008-no-11>
159. Спiрнi положення законопроекту про контейнернi перевезення в Україні узгоджено// Урядовий портал: повідомлення прес-служби мiнiнфраструктури України вiд 27 червня 2012 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245346755&cat_id=244277212
160. Статистичний щорiчник України за 2006 р./ Державний комiтет статистики України. – К.: ТОВ «Видавництво «Консультант», 2007. – 555с.
161. Статистичний щорiчник України за 2007 р./ Державний комiтет статистики України. – К.: ТОВ «Видавництво «Консультант», 2008. – 571с.
162. Статистичний щорiчник України за 2008 р./ Державний комiтет статистики України. – К.: ТОВ «Видавництво «Консультант», 2009. – 566с.
163. Статистичний щорiчник України за 2009 р./ Державний комiтет статистики України. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2010. – 555с.
164. Стратегія вiдновлення життєздатностi залiзниць у країнах Європейського спiвтовариства: Офіційний документ «Біла книга» [Електронний ресурс]: Комісія Європейського спiвтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція. – Режим доступу: http://ten-t.org.ua/data/upload/catalog/main/ua/396/white_paper_96_421_revitalizing_railways_ua.doc
165. Судник В. Оценка эффективности маркетинговой деятельности предприятия / В. Судник // Справочник экономиста. –2004. – № 8. – С. 34-41.
166. Таранец И. «РЖД Логистика» доставит груз прямо к дверям [Электронный ресурс]/ И.Таранец // Гудок – 6.04.2012. – Режим доступа:

- <http://zdr.gudok.ru/pub/14/190296/>
167. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport). [Электронный ресурс] / United Nations. – New York and Geneva, 2001. – 69 с. – Режим доступа: <http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf>
168. Тихомиров В. О. Определение текущих затрат на эксплуатацию железнодорожной линии методом непосредственного расчета./ В. О. Тихомиров // М.: Экономика железных дорог. – 2010. – вып. 5. – С. 12-22; – вып. 6. – С. 21-34.
169. Томпсон-мл. А. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа, 12-е издание. / Артур А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд III; Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2006. – 928 с.: ил.
170. Трансальпийские перевозки компании Railion — состояние, опыт, перспективы // Железные дороги мира – 2006. – №12. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2006/zdm-2006-no-12>
171. Транспортировка в логистике: Учеб. пособие / [В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, И. А. Пластуняк, Н. Г. Плетнева]. - Спб.: СПбГИУЭ, 2005. - 139 с.
172. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс]/ [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.]; за ред. Марчіна Свенчіцкі.– К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки,2010. – 102 с. - Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf
173. Транспортная логистика и интермодальные перевозки / [Г. Малиндретос, И. Христодоуло-Варотси, М. Я. Постан, И. М. Москвиченко, А. О. Балобанов]; Под ред.: проф. А. О. Балобанова, проф. И. В. Морозовой, проф. М. Я. Постан. – Генуя — Афины — Одесса — Ильичевск: «Астропринт», 2004. – 67с.
174. Трансформація економіки та транспорт України / [Ю. М. Цветов,

- М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін.] – К.: ДЕГУТ, 2012. – 180с.
175. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: за станом на 22 листопада 2010 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/998_012
176. Угода про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки від 12 березня 1993 р. [Текст] // Офіційний вісник України. – 2005. – № 19.
177. Україна в цифрах, 2010./ Державний комітет статистики України. – К.: ТОВ «Август Трейд», 2011. – 252с.
178. Украина выдвинула проект интермодальных перевозок Турция – Польша [Электронный ресурс] // РЖД-партнер, 31.05.2012 – Режим доступа: <http://rzd-partner.ru/news/2012/05/31/377312.html>
179. Украина остается одной из рискованных стран региона для интермодальных операторов // Транспорт і логістика, 10.11.2011. – Режим доступа: <http://translog.com.ua/news/359>
180. Управління конкурентоспроможністю підприємства/ [С. М. Клименко, О. С. Дуброва, Д. О. Барабась, Т. В. Омеляненко., А. В. Вакуленко.]. – К.: КНЕУ, 2006. – 527 с.
181. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность организации в условия кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент. Монография / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Издательско-книготорговый центр «Маркетинг», 2002. – 892 с.
182. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации. Учебник./ Р. А. Фатхутдинов. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. - 544 с.(2-е изд., испр. и доп.)
183. Фелпс Б. Умные бизнес-показатели. Система измерений

- ефективності як важний елемент менеджмента/ Боб Фелпс. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2004. - 312 с.
184. Флот стран Черноморья // Порты Украины, 2011. – №2. – С.46-48
185. Хакетт Б. Глобальная ложка дегтя / Бен Хакетт // Порты України – 2011, - №8 – с. 26-29.
186. Ход реформ на железных дорогах Германии // Железные дороги мира» – 2006. – №11. – Режим доступа: <http://www.zdmira.com/arhiv/2006/zdm-2006-no-11>
187. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2012. – 192 с. – Режим доступа: <http://f-husainov.narod.ru/monogr2012text.pdf>
188. Черилло Дж. Перспективы рынка железнодорожных перевозок в Европе /Дж. Черилло // Железные дороги мира – 2005. – №3. – Режим доступа к журн.: <http://www.zdmira.com/>
189. Чеховська М. М. Напрями підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту / М. М. Чеховська // Актуальні проблеми економіки – 2010. – №9 (111). – С.88-91. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/APE/2010_9/APE-2010-09/88-91.pdf
190. Чеховська М. М. Напрями створення вертикально-інтегрованої системи управління залізничним транспортом./ Марія Чеховська// К.: Збірник наукових праць ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». –2010. – Вип. 16, – С.115-120.
191. Чеховська М. М. Паритетно-конкурентна парадигма розвитку залізничного транспорту / М. М. Чеховська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – вип.18, Ч.1. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Znpdetut_eiu/2011_18_1/chehovska.pdf
192. Чеховська М. М. Створення операторської мультимодальної компанії перевізника Укрзалізниці як складова розвитку конкурентного ринку

- транспортних послуг./ М.М. Чеховська // Збірник наук. праць ДЕГУТ, серія «Економіка і управління». – 2009. – № 14. – С. 49-64. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Znpdetut_eiu/2009_14/chehovska.pdf
193. Чеховська М. М. Формування механізму організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу України: автореф. на здобуття наук. ступеня доктора ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)»/ М.М. Чеховська. – Київ, 2012. – 36 с.
194. Чорний В. В. Конкуреноспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [Монографія] / В. В. Чорний - К.: ДЕГУТ, 2012. - 401 С.
195. Чорний В. В. Сучасна парадигма забезпечення конкуреноспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: [Монографія] / В. В. Чорний - К.: Державний економіко-технологічний університет транспорту, 2012. - 274 С.
196. Шаля О. Г. Управління конкуреноспроможністю транспортного підприємства на основі системи менеджменту якістю: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О. Г. Шаля. – Харків, 2007. – [0,9] с.
197. Шатилов С. В. Факторы, влияющие на развитие экспорта транспортных услуг – Железнодорожный транспорт. М.: ОАО «РЖД» - 2007. – № 7. – с. 63-65.
198. Швайка Л.А. Державне регулювання економіки: Підручник. - К.: Знання, 2008. - 462с. - (Вища освіта ХХІ століття).
199. Шканова О. М. Маркетинг послуг/ О. М. Шканова. – К.: Кондор, 2008 – 304с.
200. Шоу Р. Прибыльный маркетинг: Окупається ли Ваш маркетинг?/ Роберт Шоу, Дэвид Мэррик; пер. с англ. И. Коберник. – К.: Companion

- Group, 2007. – 496с.
201. Щербанин Ю. А. Интермодальный транспорт: некоторые теоретические аспекты /Ю. А. Щербанин // Логистика и управление цепями поставок. – 2008г. – №1/24.
202. Экономика железнодорожного транспорта/ Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.
203. Benchmarking Intermodal Freight Transport [Web] / OECD, 2002. – Access mode: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/02BenchmarkingE.pdf>
204. Be Logic [Web]. – Access mode: <http://www.be-logic.info/>
205. Be Logic Benchmark Logistics for Co-Modality [Web]/ European 7th RTD Framework programme (09/2008-02/2011). – Access mode: http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=37453
206. Best Practice Factory for Freight Transport [Web] / European Intermodal Association, 2012. – Access mode: <http://www.bestfact.net>
207. Braykovska Anna. Logistic and Marketing Activity in Mixed Freight Optimisation/ А.М. Брайковська // X Всеукраїнська науково-практична конференція «Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку» («ECONOMICS: CURRENT AFFAIRS AND DEVELOPMENT PROSPECTS») (м. Київ, 23 березня 2012 р.), К.: Видавництво Європейського університету, 2012. – С 64-67.
208. Ex ante evaluation of the TEN-T Multi Annual Programme 2007-2013. [Web]/ Framework Contract for Ex-ante evaluations and Impact Assessments: TREN/A1/46-2005, 22 October 2007.– Access mode: http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2007_ten_t_map_2007_2013_ex_ante.pdf
209. European Reference Center for Intermodal Freight Transport [Web] / TuTech Innovation GmbH, European Commission. – Access mode: <http://eurift.eu>

210. EU. Transport in Figures 2012. [Web]. / EU. – Access mode: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
211. Global Benchmarking Network [Web]. – Access mode: <http://www.globalbenchmarking.org>
212. Implementation of multimodal transport rules: 25.06.2001 [Web] / UNCTAD/SDTE/TLB/2. – Access mode: <http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2.en.pdf>
213. Intermodality and Intermodal Freight Transport In The European Union. A System's Approach To Freight Transport Strategies And Actions To Enhance Efficiency, Service And Sustainability / Communication From The Commission To The European Parliament And The Council. – Brussels, 2002. – Access mode: ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/transport/docs/intermodal_freight_transport_en.pdf
214. Intermodal Yearbook 2011-2012: Strategies, Statistics, Terminals and Players / [A.Burgess, D. van't Zelfde, H. Maurer, L. Rudzikaite, P.Wolters]. – European Intermodal Association (EIA), 2012
215. International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO [Web]. – Access mode: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_trade_category_e.pdf
216. Schwetz O. Corridor VII in the Context of Pan- European Intermodal Transport Network and the Euro-Asian Links/ Otto Schwetz // ECMT-UNECE Seminar hosted by the Ministry of Transport of Ukraine «Intermodal Transport between Europe and Asia: Opportunities and Challenges» – Kiev, 27-28 September 2004. – Access mode: <http://internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/intermodal/pdf/KievSchwets.pdf>
217. Terminology on combined transport, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), UNITED NATIONS: New York and Geneva, 2001 – Access mode: <http://www.oecd.org/dataoecd/42/32/1941816.pdf>

218. The official website for European intermodal associations (EIA) – Access mode: <http://www.eia-ngo.com>
219. The official website of the European Commission [Web] / Marco polo unit. – Access mode: <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>
220. United Nation Convention on International Transport of Goods [Web] / Geneva, 24 May 1980, Art 1. – Access mode: <http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html#20>
221. White Paper «European transport policy for 2010: time to decide» [Web]. – Access mode: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

Додаток А.1
Термінологія змішаних перевезень

Вид перевезень	Версія	
	UNCTAD, [212]	Економічна Комісія ООН для Європи (UN/ECE), 2001 р. [217]
Мультиmodalні	перевезення в тому випадку, якщо їх організатор відповідає за вантаж вздовж всього шляху доставки, незалежно від кількості задіяних видів транспорту, при оформленні єдиного перевізного документу	перевезення вантажів з використанням як мінімум двох різних видів транспорту.
Інтерmodalні	перевезення вантажів декількома видами транспорту, при якому один із перевізників організує доставку від пункту відправлення через один чи більше перевалочних пунктів до пункту призначення, але не приймає на себе відповідальності за перевезення на весь шлях доставки. У залежності від розподілу між учасниками відповідальності видаються різноманітні види транспортних документів.	перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу під час зміни виду транспорту
Комбіновані	перевезення вантажу у одному і тому ж самому вантажному місці або транспортному засобі, шляхом комбінації сполучень різних видів транспорту.	перевезення між інтерmodalними терміналами, під час яких більшу частину маршруту європейською територією вантаж слідує залізницею, річкою або по морю, та початкове чи кінцеве плече перевезення здійснюється автотранспортом та є найкоротшим.
Юніmodalні	(одновидові) є перевезення вантажів, що здійснюється одним видом транспорту, і одним або декількома перевізниками. У випадку декількох перевізників один із них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення.	
Сегментовані	перевезення, коли перевізник-оператор приймає на себе відповідальність лише за частину перевезення, яке безпосередньо ним виконується.	

Додаток А.2

Основні критерії та показники конкурентоспроможності підприємства

Критерії та показники конкурентоспроможності	Роль показника в оцінці	Правило розрахунку показника
1	2	3
1. Ефективність виробничої діяльності підприємства		
1.1. Витрати на виробництво одиниці продукції, грн. (В)	Відображає ефективність витрат при випуску продукції.	$V = \text{Валові витрати} / \text{Об'єм випуску продукції.}$
1.2. Фондовіддача, тис. грн. (Ф)	Характеризує ефективність використання основних виробничих засобів	$\Phi = \text{Обсяг випуску продукції} / \text{середньорічна вартість основних виробничих засобів.}$
1.3. Рентабельність товару, % (РТ).	Характеризує ступінь прибутковості виробництва товару.	$RT = \text{Прибуток від реалізації} * 100 / \text{Повна собівартість продукції.}$
1.4. Продуктивність праці, тис. грн. /чол (ПП).	Відображає ефективність організації виробництва та використання робочої сили.	$PP = \text{Обсяг випуску продукції} / \text{Середньоспискова чисельність працівників.}$
2. Фінансовий стан підприємства		
2.1. Коефіцієнт автономії (Ка)	Характеризує незалежність підприємства від позикових джерел.	$Ka = \text{Власні засоби підприємства} / \text{Загальна сума джерел фінансування.}$
2.2. Коефіцієнт фінансової стійкості	Відображає здатність підприємства виконувати свої фінансові зобов'язання і вимірює вірогідність банкрутства.	$Kfc = \text{Власний капітал} / \text{Загальні зобов'язання.}$
2.3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності (Кл)	Відображає якісний склад засобів, що є джерелами покриття поточних зобов'язань.	$Kl = \text{Грошові кошти і цінні папери, швидкоореалізовані} / \text{Короткострокові зобов'язання.}$

Продовження додатку А.2

1	2	3
2.4. Коефіцієнт оборотності оборотних коштів (Ko).	Характеризує ефективність використання оборотних коштів. Відповідає часу, протягом якого оборотні кошти проходять всі стадії виробництва і звернення.	$Ko = \text{Виручка від реалізації продукції} / \text{Середньорічний залишок оборотних коштів.}$
3. Ефективність організації збуту та просування товарів		
3.1. Рентабельність продажу, % (P).	Характеризує ступінь прибутковості роботи підприємства на ринку, правильність встановлення ціни товару.	$P = \text{Прибуток від реалізації} \times 100 \% / \text{Обсяг продажу}$
3.2. Коефіцієнт затовареності готовою продукцією (Kгпр)	Відображає ступінь затовареності готовою продукцією. Зростання показника свідчить про зниження попиту.	$K_{гпр} = \text{Обсяг нереалізованої продукції} / \text{Обсяг продажу}$
3.3. Коефіцієнт завантаження виробничих потужностей (Kпот)	Характеризує ділову активність підприємства, ефективність роботи служби побуту	$K_{пот} = \text{Обсяг випуску продукції} / \text{Виробнича потужність.}$
3.4. Коефіцієнт ефективності реклами і засобів стимулювання збуту (K рекл)	Характеризує економічну ефективність реклами і засобів стимулювання збуту.	$K_{рекл} = \text{Витрати на рекламу і стимулювання збуту} / \text{Приріст прибутку від реалізації}$
4. Конкурентоспроможність товару		
4.1. Якість товарів	Характеризує здатність товару задовольняти потреби відповідно до його призначення.	Комплексний метод, що передбачає виділення критеріїв оцінки якості продукції
4.2. Ціна товару	Характеризує доступність товару для споживача	Існують різноманітні методи визначення

Додаток А.3
Теоретичні погляди на побудову та умови функціонування
ефективного підприємства транспорту, [58]

Науковий підхід	Сутність	Автори
1	2	3
Комплексний	Необхідність взаємопов'язаного розвитку компаній транспорту і промисловості; створення ефективної транспортної системи, що забезпечує комплексний розвиток усіх видів транспорту.	І.С.Бліох, А.А.Головачев, А.І.Чупров, Т.С.Хачатуров, І.В.Кочетов
Системний	Розвиток і функціонування транспортних компаній в рамках єдиної транспортної системи (ЄТС).	В.А.Персіанов, К.К.Таль, О.Н.Дунаєв, В.Г. Галабурда
Синергетичний	Формування транспортної компанії в рамках цілісних виробничо-транспортних комплексів для досягнення синергетичного ефекту і отримання додаткового доходу.	Н.Н.Колосовський І.І.Белоусов, Н.С.Усков
Концепція «вісєй розвитку»	Формування транспортної компанії як елемента транспортної системи та сполучної ланки між індустріальними центрами.	Л.Потьє
Концепція транспортної логістики	Транспортна компанія як елемент, що забезпечує транспортні потоки єдиної системи транспортної логістики.	А.А.Смєхов, М.П.Гордон, Л.С.Федоров, Б.А.Анікін, О.Д.Проценко
Теорія конкурентних переваг	Формування унікальної конкурентної позиції транспортної компанії. П'ять видів конкуренції, які визначають рівень конкуренції і положення транспортної компанії на ринку.	М.Портер

Додаток А.4

Переваги та недоліки вертикально-інтегрованої системи

	Позитивні сторони	Негативні сторони
З позиції залізничної компанії	<ul style="list-style-type: none"> — спрощення координації розвитку перевізного бізнесу з розвитком пропускної здатності інфраструктури; — гнучке регулювання тарифу незалежно від вартості послуг інфраструктури; — можливість визначення інвестиційних пріоритетів в залежності від поточної та перспективної кон'юнктури транспортного ринку; — підвищення ефективності транспортного бізнесу за рахунок зниження транзакційних витрат. 	<ul style="list-style-type: none"> — необхідність здійснювати інвестиції у розвиток інфраструктури з власних коштів (у разі відсутності державної підтримки); — низька загальна рентабельність бізнесу та тривалі терміни окупності інвестицій у порівнянні з виключно перевізними компаніями; — менша гнучкість при прийнятті рішень про диверсифікацію або про реструктуризацію бізнесу в силу «заморожування» значної частини ресурсів в об'єктах інфраструктури.
З позиції держави та споживачів транспортних послуг	<ul style="list-style-type: none"> — менша транспортна складова в ціні товарів і послуг, ніж при використанні вертикального поділу; — краща координація перевізного процесу забезпечує більш повне задоволення перспективних потреб клієнтів; — висока капіталізація компанії дозволяє залучати позикові кошти для розвитку на більш вигідних умовах; — реалізація «ефекту масштабу» дозволяє зробити роботу галузі більш стійкою і знизити інфляційний внесок залізничного транспорту в інфляційні процеси в країні. 	<ul style="list-style-type: none"> — необхідність наявності регулятора, що забезпечує недискримінаційний доступ до інфраструктури; — у разі відсутності конкуренції в певних сегментах транспортного ринку необхідне тарифне регулювання з метою зловживання перевізником своїм монопольним становищем.

Додаток А.5

Аналіз міжнародного досвіду організації змішаних вантажних перевезень

Країна	Особливості розвитку змішаних вантажних перевезень
1	2
Німеччина	<p>Право відкритого доступу до інфраструктури діє в Німеччині з 1994 р., але конкуренція на початковому етапі була обмежена в силу різних причин [152]. Згідно основного закону щодо реформування в цій країні, для мережі німецьких залізниць DB (Deutsche Bahn) Netz AG діє обмеження: держава має зберегти за собою не менш 49,9% акцій, а для продажу інших часток потрібна згода Федеральної Ради. Транспортний розвиток товариства вантажних перевезень DB Cargo AG передбачав входження його до складу концерну Deutsche Bahn AG. При цьому 40% від загального обороту DB Cargo припадає на перевезення вантажів у міжнародному сполученні, що мають чітко виражені тенденції до зростання [180].</p> <p>На початку 2001 року концерном DB AG було прийнято рішення про реорганізацію DB Cargo AG з урахуванням потреб ринку та почато розробку проектів щодо кооперації з іншими підприємствами [180]. Національна залізниця DB AG зорієнтувалася на перехід на рівень мультинаціонального бізнесу, що охоплює сфери перевезень морським транспортом та логістики. Згідно офіційної позиції, компанія розпочала розширення через те, що в довгостроковому плані економічний успіх залізниці залежить від ефективності та доступності зв'язків зі споживачами. В епоху глобалізації орієнтація тільки на національний ринок не ефективна ні на транспорті, ні в логістиці [129]. Протягом трьох років компанія вантажних перевезень залізниць Німеччини трансформувалася в одного з найбільших в світі провайдерів логістичних та транспортних послуг. Вантажну структуру DB AG на момент 2003 року формували DB Logistics, Schenker, Stinnes та Railion.</p> <p>Railion є частиною відомства транспорту і логістики в складі АТ «Німецька залізниця» (Deutsche Bahn AG) - всесвітньої мережі з 1500 представництвами, 75000 співробітниками та обігом близько 15 мільярдів євро на рік [129]. Метою європейського об'єднання Railion стала висока якість перевезень і ефективність. Найкращою передумовою для цього, згідно з досвідом компанії, є пропозиція послуг, що перетинають кордони, від одного ділового партнера (принцип «в одне вікно» або іншими словами «з єдиних рук»). Завдяки стратегії горизонтальної експансії, вантажна компанія Railion зайняла лідируючі позиції в Європі, пов'язуючи між собою економічні регіони 29 країн.</p> <p>З 1999 року ТОВ «Railion. Росія» успішно працює в сфері повагонних та комбінованих перевезень в країнах СНД. Railion переключила на себе весь обсяг вантажних перевезень на залізницях Нідерландів і Данії, створивши в цих країнах дочірні компанії - Railion Nederland (2000 р.) і Railion Danmark (2001 р.). Згодом Railion переключила на себе частину перевезень приватної швейцарської залізної дороги BLS (34%) і італійської компанії RTC (30%). У 2005 р. вантажна компанія Railion заснувала дочірню компанію Railion Italia і вела переговори про придбання шведської вантажної залізничної компанії Green Cargo [56, 135, 188].</p>

Продовження додатку А.5

1	2
	<p>В рамках стратегії вертикальної експансії Railion придбала також 50% акцій однієї з провідних в Європі компаній змішаних перевезень Kombiverkehr і таку ж частку швейцарської транспортної компанії Hangartner, яка свого часу модернізувала в Італії найбільший складський і перевантажувальний комплекс Magazzini Generali (територія загальною площею 420 тис. м²; криті приміщення площею 50 тис. м², в тому числі 7500 м² з холодильним обладнанням), що знаходиться поблизу терміналу змішаних перевезень Interport Quadrante Europa в Вероні [188].</p> <p>В Європі Railion стикається з конкуренцією з боку місцевих та іноземних операторів, які користуються правом вільного доступу до інфраструктури. Тільки в Німеччині поряд з Railion, на яку припадає до 80% внутрішнього ринку, існують близько 280 інших компаній, які освоюють інші 20% обсягу вантажних перевезень. У 2003 р. німецькі компанії - оператори вантажних перевезень утворили об'єднану структуру Network Private Railways. Ця група збільшила освоєний вантажообіг до 1,2 млрд. ткм на рік та уклала угоду про співпрацю з 28 іншими новими компаніями-операторами, що за рахунок синергетичного ефекту дозволило зміцнити позиції на європейському транспортному ринку [188].</p> <p>Як видно, на рівень конкурентоспроможності значний вплив має масштаб діяльності. Саме тому Railion пропонує повний спектр послуг у вантажних перевезеннях, включаючи поодинокі вагонні відправки. Компанія має в своєму розпорядженні парк із 100 тис. вагонів і 3000 локомотивів, що гарантує більш високу гнучкість в порівнянні з малими компаніями при обробці термінових замовлень із забезпеченням високого рівня надійності. Майже 60% вантажообігу, що сягає 83 млрд. ткм, припадає на міжнародні сполучення [135]. В результаті Railion виявилася кращою, ніж будь-яка інша із залізничних компаній, підготовлена до роботи на відкритому європейському ринку. Ефективність наявного конкурентного середовища демонструє той факт, що у 2005 році німецькі залізничні компанії змогли збільшити частку у вантажних перевезеннях більше ніж на 50% за рік [186]. Сектор вантажних перевезень DB AG продовжував домінувати на внутрішньому ринку, незважаючи на стабільне посилення конкуренції. Частка інших операторів, які користуються можливістю відкритого доступу, в 2007 г. склала 17% в порівнянні з 2% в 2000 р. [158].</p> <p>Просування на ринок логістичних послуг об'єднання DB Cargo AG розпочало в 2003 р. з придбання компанії Stinnes, дочірня компанія якої Schenker була особливо активна в автомобільних та морських перевезеннях [135]. Кооперація з компанією Schenker дозволила DBAG надавати клієнтам логістичні послуги «від дверей до дверей» [186]. Через 3 роки після переведення головного офісу Stinnes в Берлін DBAG реструктурували вантажні операції в п'ять бізнес-структур: наземного транспорту, повітряного і морського, логістики, залізничних вантажних перевезень та інтермодальних. Завершення в січні 2006 р. операції з придбання американської логістичної групи BAX Global посилило тим самим присутність концерну DBAG в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та ввело в сферу його впливу ринки Америки та Азії, доповнивши торгові операції Schenker перевезеннями вантажів морським і повітряним транспортом.</p> <p>Вже наприкінці 2006 року з оборотом майже 15 млрд. євро і 75 тис. службовців логістичний сектор DBAG зайняв</p>

Продовження додатку А.5

1	2
	<p>третю позицію в світі як морський вантажний перевізник, другу - як повітряний та першу як європейський оператор наземного і залізничного транспорту [135].</p> <p>DB Logistics забезпечує більше половини обороту DB Cargo AG [135], і це ще раз підкреслює переваги прийнятої DBAG стратегії мультимодального розвитку. Під транспортними послугами на мультимодальних умовах маємо на увазі змішане сполучення, що організується єдиною відповідальною стороною за єдиним документом та єдиною наскрізною ставкою. Відповідно до впровадженого принципу «звернення в одне вікно», DB Logistics має можливість запропонувати клієнтові перевезення усіма видами транспорту, а також широкий перелік логістичних послуг. Наприклад, Railion перевозить контейнери з Азії в міста Південної Європи, користуючись послугами Schenker і поєднуючи перевезення морським і залізничним транспортом з портів в міста внутрішніх районів континенту. Згідно [135, 186], подібні взаємозв'язки між перевізниками дозволили Schenker збільшити обсяг перевезень залізницею з портів більш ніж на 50%.</p> <p>У грудні 2007 року компанія Railion стала частиною DB Schenker Logistics Group, дочірньої компанії Deutsche Bahn AG (DBAG). У 2008 році було проведено ребрендинг всього напряму логістики холдингу DBAG, і бренд Railion був замінений на загально-впізнаваний бренд DB Schenker. На сьогодні компанія DB Schenker Rail (раніше відома як Railion) – один з найбільших вантажоперевізників в Європі. Головний офіс холдингової компанії розташовано в Майнці (Німеччина), 92% акцій належить DB AG (через дочірнє підприємство логістики DB Schenker), 6% – NV Nederlandse Spoorwegen та 2% Danske Statsbaner. На сьогодні до складу DB Schenker Rail входять компанії: DB Schenker Rail Danmark в Данії (раніше DSB Gods, згодом Railion Scandinavia): цій компанії належить 51% DB Schenker GmbH та 49% Green Cargo (Швеція); DB Schenker Rail Deutschland в Німеччині (раніше DB Cargo, згодом Railion Deutschland); DB Schenker Rail Italia в Італії (раніше SFM, згодом Railion Italia); DB Schenker Rail Nederland в Нідерландах (раніше NS Cargo, згодом Railion Nederland): NS Cargo об'єдналися з Railion в 2000 році; DB Schenker Rail Polska в Польщі (викуплена польська компанія PCC Rail); DB Schenker Rail Schweiz в Швейцарії (раніше Brunner Rail Services GmbH, згодом Railion Schweiz); DB Schenker Rail UK у Великій Британії (викуплена Англійська, Валійська та Шотландська залізниця EWS); DB Schenker Rail Romania в Румунії (в 2011 році було створено на основі компанії з логістичних послуг Logistic Services Danubius (LSD) [135].</p> <p>Найпомітнішою рисою залізничної реформи в Німеччині на даний час є збереження вертикально-інтегрованої організації в рамках холдингової структури. Необхідність забезпечення прозорості для заохочення конкуренції в галузі не була визнана настільки ж істотною, як поліпшення фінансового стану та підвищення ефективності експлуатаційної діяльності. Модель Німеччини розглядається експертами-прибічниками як комбінація переваг відкритого доступу з інтеграцією функцій менеджменту інфраструктури та експлуатації з метою оптимізації кооперації. В той же час критики вважають, що шлях нових компаній на ринок вантажних перевезень все ж не ідеально рівний та утруднюється деякими перешкодами, то вантажовідправники мали б більше вигод від наявності сильної конкуренції, якби відкритий доступ було</p>

Продовження додатку А.5

1	2
	<p>підкріплено вертикальним поділом.</p> <p>Але, варто зазначити, що перевагою моделі реформування залізничного транспорту в Німеччині є той факт, що тенденції спаду вантажних перевезень вдалось змінити на позитивні без значних капіталовкладень в реструктуризацію, на противагу досвіду Швеції та Великої Британії.</p>
Швеція	<p>Реструктуризація залізничного сектора в Швеції розпочалася ще в 1985 році, але кардинальна реформа була здійснена у 1988 р. Швеція стала першою в світі країною, в якій з'явилася окрема державна адміністрація залізничної інфраструктури. Метою транспортної реформи в Швеції було створення рівних умов щодо фінансування урядом створення та обслуговування інфраструктури для автомобільного та залізничного транспорту. У той же час передбачалося, що принцип поділу функцій менеджменту інфраструктури та експлуатаційної діяльності скоротить навантаження на бюджет з боку залізничної складової [81, 158].</p> <p>У 1988 році шведські залізні дороги були розділені на дві компанії: «Національну залізничну адміністрацію» (Banverket), яка відповідає за інвестиції та утримання інфраструктури, а також компанію «Шведські залізниці» (SJ), яка здійснювала перевезення та контролювала диспетчерську службу. Крім того, в мережі були виділені регіональні ділянки, на яких здійснювалося місцеве сполучення. Рухомий склад і право замовляти послуги місцевого залізничного сполучення були передані місцевій владі. В результаті звичайною практикою стало проведення тендерів на здійснення місцевих перевезень, при цьому SJ далеко не завжди виграла ці тендери. Уже в першому тендері взяли участь 3 компанії (SJ його прогнала). Надалі конкуренція між SJ та іншими компаніями на ринку місцевих перевезень посилилася. Після одного з тендерів, SJ була визнана винною у зловживанні домінуючим становищем на ринку і встановлення демпінгових цін для витіснення конкурентів. SJ отримала виняткове право на здійснення міжрегіональних пасажирських і вантажних перевезень.</p> <p>Перевезення на неприбуткових ділянках SJ здійснювала, тільки якщо збитки компенсувалися з державного бюджету. Держава продовжувала також в значній мірі брати участь у фінансуванні витрат інфраструктури (більше 70% витрат Banverket, 350 з 450 мільйонів доларів, субсидуються державою). За законом перевізники оплачували тільки граничні витрати інфраструктури, які включали плату за знос шляхів в залежності від типу локомотива і кількості і типу вагонів. Відділення інфраструктури виявилось для уряду дорогим заходом, адже за деякими даними, рівень інвестицій на початку 1990-х років виріс в 5 разів [81].</p> <p>У вантажних перевезеннях конкуренція у Швеції виникла на початку 1990-х років, коли малі компанії зайнялися виконанням фідерних перевезень на окремих місцевих напрямках. При тому що конкуренція в залізничному секторі була достатньо сильною, загальне зростання перевезень усіма операторами виявилось відносно невисоким, що можна пояснити жорсткою конкуренцією з боку перевезень автомобілями та автопоїздами масою брутто до 60 т, рух яких дозволено на дорогах Швеції. Для захисту залізничних вантажних перевезень від такої конкуренції уряд на початку 1990-х років прийняв рішення скоротити плату за користування інфраструктурою до мінімально низького рівня (близького до нуля) [158].</p>

Продовження додатку А.5

1	2
	<p>У 1995 році, незважаючи на протидію SJ, гірничодобувна компанія LKAB отримала право самостійно здійснювати перевезення руди. В цьому ж році реформа була продовжена. Контроль над диспетчерською службою було передано інфраструктурній компанії, Banverket. Монополія SJ на міжрегіональні пасажирські перевезення була збережена, але вже у 1996 році на ринок вантажних перевезень було відкрито вільний доступ. Втім, і тут SJ отримала привілеї: право першості при складанні розкладу руху [81, 158].</p> <p>SJ залишалася прибутковою протягом лише кількох років. 1996 вона вже закінчила зі збитками, в особливо важкому становищі перебував його вантажний підрозділ. У 2001 році SJ була розділена на 6 спеціалізованих компаній, в тому числі ремонтну, оператор пасажирських перевезень та Green Cargo - оператора вантажних перевезень. З моменту вільного доступу на ринок вантажних перевезень SJ зберегла своє монопольне становище (88%), поступившись лише 11% ринку LKAB. Частка інших перевізників не перевищувала 1% [81].</p> <p>Вже у 2006 р. в Швеції працювали 6 інших вантажних компаній-операторів. В той же час деякі послуги приватних компаній-операторів носять скоріше допоміжний характер і доповнюють транспортні послуги державної компанії-оператора Green Cargo. Ці компанії продовжують свою діяльність у відносно невеликих масштабах, ефективно виконуючи роль субпідрядників Green Cargo на периферійних ділянках національної мережі. До 2007 р. частка інших операторів (крім державної компанії) досягла 35%. Загроза конкуренції призвела до зниження тарифів та підвищення якості обслуговування. Однак фінансове становище Green Cargo залишається відносно нестійким: прибуток від експлуатації в 2006 і 2007 рр.. не перевищував 5% [158].</p> <p>В 2009 році компанія Green Cargo разом з операторами залізничних перевезень з шести інших країн, включаючи німецьку компанію Deutsche Bahn (DB AG) і французьку компанію SNCF, почала розробляти альянс європейських постачальників послуг логістики залізничних перевезень на основі моделі авіаційної промисловості. Мета цього альянсу полягає у співпраці для оптимізації маршрутів, систем і графіків міжнародної транспортування товарів, яка поряд з іншими умовами включає виконання директиви ЄС щодо обміну даними між операторами. Разом з 50 компаніями галузі швейцарський постачальник рішень з транспортування ELOG в даний час проектує відповідне рішення в сфері інформаційних технологій. Більш чітке ринкова фокусування забезпечить додаткову конкурентну перевагу логістам залізничних доріг в конкуренції з автомобільними перевезеннями [187].</p>
Велика Британія	<p>В 1990 роках під час приватизації національних залізниць уряд Великої Британії в повній мірі на практиці реалізував принципи Європейської комісії щодо розвитку конкуренції на залізницях шляхом відділення інфраструктури від перевезень та відкриття вільного входу на ринок перевезень. Метою реформи було створення сприятливих умов для конкуренції задля зниження витрат і поліпшення якості послуг, особливо в секторі вантажних перевезень. 1 квітня 1994 року Британські Залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. У період з 1994 до 1997 року галузь була приватизована. Замість державної монополії з'явилося більше сотні компаній</p>

Продовження додатку А.5

1	2
<p>Велика Британія</p>	<p>Компанія «Railtrack» отримала у власність інфраструктуру залізниць (залізничними шляхами, станціями, системами СЦБ і зв'язку, штучними спорудами), але не займається їх експлуатацією. Функції експлуатації, включаючи менеджмент (час поїздок, графіки руху) виконують експлуатаційні компанії, які отримують франшизи на 5-7 років [54]. Послуги з ремонту та обслуговування інфраструктури «Railtrack» надавали 14 спеціалізованих компаній. Вантажні перевезення стали здійснювати 3 регіональні компанії, що володіють власним рухомим складом. У секторі пасажирських перевезень працювали 3 лізингові компанії, що володіють рухомим складом, і 25 операторських компаній [81, 158]. Після приватизації на мережі почали працювати 26 пасажирських і 6 вантажних компаній-операторів рухомого складу, а також 11 компаній, що займаються ремонтом і поточним утриманням колії [54].</p> <p>Права на вантажні перевезення та всі підрозділи обслуговування вантажних сполучень Британських залізниць (в тому числі й перевезення дрібних відправок) були продані консорціуму на чолі з компанією Wisconsin Central. В якості аргументу угоди було заявлено, що основним конкурентом є автомобільний транспорт і немає сенсу мати трьох залізничних операторів, що конкурують між собою за відносно невеликий сегмент загального транспортного ринку. Таким чином в 1996 р. було утворено британську компанію вантажних перевезень English, Welsh & Scottish (EWS). Потім до неї приєдналися компанії National Power Rail Unit і Railfreight. В результаті утворився найбільший в країні оператор вантажних перевезень із загальною чисельністю персоналу 5200 чол, що охопив 90% ринку вантажних перевезень залізниць країни. Також EWS утворила дочірні компанії EWS International, EWS Channel Tunnel і Euro Cargo Rail [68, 158].</p> <p>З 1996 р. приватні компанії-оператори та їх клієнтура здійснили значні інвестиції в розвиток парку рухомого складу та облаштування вантажних терміналів, що прямо або опосередковано сприяло зростанню перевезень вантажів.</p> <p>В ніші інтермодальних перевезень на ринку Великобританії діяла компанія-оператор Freightliner. Спочатку Freightliner розширювала основний інтермодальний бізнес (в основному з перевезень контейнерів в сполученнях з глибоководними портами країни). Як зазначають автори [55], у збільшення чисельності парку рухомого складу, що було зайнято у інтермодальних перевезеннях, компанія Freightliner вклала понад 17 млн. ф. ст. А в 1999 р. в сектор перевезень масових вантажів увійшло її відділення Freightliner Heavy Haul. За 7 років існування компанія вантажних перевезень Freightliner вийшла на рівень річного обороту, що перевищує 75 млн. ф. ст. Успіх компанії багато в чому визначається підвищенням якості та ефективності перевізної діяльності, що має прямий зв'язок з рівнем технічного розвитку. Вже на момент 2010 року компанія Freightliner стала другим найбільшим оператором на ринку вантажних перевезень (після EWS), власником компанії являється інвестиційний фонд з Бахрейна [68, 81, 138, 158].</p> <p>До числа давно діючих в Великобританії вантажних операторів відносяться і два менших – компанії First GB Rf (колишня GB Railfreight), яка успішно працює в ряді невеликих ринкових ніш, і Direct Rail Services (дочірня компанія державної адміністрації Nuclear Decommissioning), яка виконує помітний обсяг інтермодальних перевезень за контрактом з промислово-логістичною групою W. H. Malcolm. Ще одним оператором на правах відкритого доступу була компанія DRS,</p>

Продовження додатку А.5

1	2
<p>Велика Британія</p>	<p>дочірня Nuclear Decommissioning Authority. Вона була створена з метою забезпечення спеціалізованого обслуговування промисловості з виробництва ядерного палива. Однак, як і First GBRf, вона пізніше розширила сферу діяльності на обслуговування третіх сторін. Ці два оператори мають частку в розмірі 7% ринку, на якому починають з'являтися й інші нові гравці [54, 55, 81, 158].</p> <p>В останні роки на ринку вантажних перевезень також діють нові компанії-оператори: Fastline (дочірня Jarvis) перевозить вугілля для теплових електростанцій, Colas Rail – лісові вантажі і вироби з металу, Advenza – металобрухт. Ліцензії на вантажні перевезення мають ще три компанії: Serco (оператор випробувальних поїздів Network Rail), Freight Europe (дочірня компанія Національного товариства залізниць Франції, SNCF) і Europort 2 (дочірня компанії Eurotunnel) [54, 55].</p> <p>З 1997 до 2006 року частка ринку оператора інтермодальних перевезень компанії Freightliner зросла з 14 до 29%. В той же час частка EWS знизилася з 86% в 1997 р. до 64% в 2006 р. Якщо б менеджер інфраструктури не укладав угоди на перевезення матеріалів з іншими операторами, частка EWS могла бути більше. Варто зазначити, що оператори відкритого доступу можуть знайти й інші шляхи виходу на ринок, але в такому випадку вертикальне розділення може працювати в бік посилення конкуренції [158].</p> <p>Після падіння з 23 млрд. ткм нетто в 1972 р. до 13,3 млрд. в 1996 р. вантажообіг у Великобританії відновився до 22,1 млрд. ткм в 2006 р., що відповідає зростанню на 66% протягом 10 років. Проте практично весь ріст обумовлений збільшенням дальності перевезень, власне обсяг перевезень збільшився тільки на 3%. Певна частина приросту може бути тому приписана прямо або побічно залізничній реформі.</p> <p>Однак, незважаючи на спроби скоротити витрати і збільшити частку на ринку, залізничні вантажні перевезення у Великобританії були недостатньо прибуткові. З 2001 по 2005 фінансові роки прибуток EWS в середньому становив 43 млн. ф. ст. при річному обороті 505 млн. ф. ст. Цього було недостатньо для нормальної окупності інвестицій [158]. Судячи з усього саме це стало причиною того, що EWS перейшла у власність залізниць Німеччини та почала функціонувати під брендом DB Schenker. На разі в 2010 році оператор EWS (DB Schenker) виконував 2/3 всіх вантажних перевезень [135, 186].</p> <p>Ринок інтермодальних перевезень Великобританії відрізняється особливою специфікою, оскільки конкуруючі автомобільні компанії перевозять контейнери з портів в міста всередині країни за демпінговими цінами. Проте зростання імпорту в попередні роки сприяв підвищенню привабливості цього сегмента ринку і для залізничних операторів. Згідно [55], First GBRf виконує щодня 4 рейси з найбільшого контейнерного порту країни Філікстоу: 2 для судноплавної компанії MSC в Селбі і Донкастер, 2 для інших компаній в Бірмінгем і Донкастер. Враховуючи, що тільки 1 з 5 контейнерів перевозиться залізницею, досягнення компанії в цій сфері можна вважати не досить помітними. У вересні 2008 р. через порт Філікстоу пройшла рекордна кількість залізничних контейнерів – 9000 од.</p> <p>В березні 2002 р. Великобританія відновила державну власність на залізничну інфраструктуру та державні субсидії,</p>

Продовження додатку А.5

1	2
Велика Британія	<p>причому в суспільстві панувала думка, що крах «Railtrack» був викликаний не державним регулюванням, а нездатністю ринкових сил впоратися з залізницями. Більшість британських експертів вважали, що причиною невдачі була не приватизація, а непослідовність і половинчастість реформ. При цьому треба відзначити, що дискусії про оптимальну форму власності (приватна чи державна) стосувалися тільки «Railtrack» – компанії, що володіє інфраструктурою. Те, що власники рухомого складу (оператори) – вагонів і локомотивів – повинні бути приватними компаніями, ні в кого не викликало заперечень. Відмова від державної форми власності (приватизація) призвела до поліпшення як експлуатаційних (вантажообіг, пасажирообіг, навантаження), так і економічних показників. Головним з економічних успіхів приватизації став бурхливий ріст інвестицій в рухомий склад та інфраструктуру. У той же час приватизація - умова необхідна, але не достатня для досягнення успішних результатів реформи. Не менше значення має економічна свобода, тобто відсутність державного втручання в роботу галузі [54].</p>
Росія	<p>Залізниця є основним видом транспорту в Росії, на їхню частку припадає 85% загального обсягу перевезень (9% складають автомобільні перевезення, 6% – перевезення водним транспортом). Процес створення конкурентного ринкового середовища, передбачений Програмою структурної реформи на залізничному транспорті Росії, полягав в демонополізації окремих сфер його діяльності та створенні умов доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності.</p> <p>Найважливішим фактором розвитку конкурентного середовища на залізничному транспорті на цьому етапі, стало формування та розвиток системи компаній-операторів рухомого складу. Відповідно до Федерального закону «Про залізничний транспорт в Російській Федерації» під оператором залізничного рухомого складу розуміється юридична особа або індивідуальний підприємець, що мають вагони, контейнери на праві власності або інше право, що беруть участь на основі договору з перевізником у здійсненні перевізного процесу з використанням зазначених вагонів, контейнерів. Першою чітко вираженою операторською компанією було ТОВ «Лінк Ойл Спб», що почала свою роботу в грудні 1997 р. [187]. В 2003 г. в Росії було здійснено розділення господарської діяльності та функцій державного управління та створено ВАТ «РЖД» [136].</p> <p>ВАТ «РЖД» входить до числа найбільших транспортних компаній світу і є одним з найбільших підприємств в Росії. В управлінні компанії знаходиться третя в світі за протяжністю залізнична мережа, яка налічує 85 тис. кілометрів залізничного полотна. ВАТ «РЖД» – провідний російський власник, оператор і лізингодавець вантажного рухомого складу, що нараховує понад 519 тис. одиниць техніки. ВАТ «РЖД» займає третє місце в світі з вантажообігу та четверте за пасажирообігом на ринку залізничних перевезень. Компанія бере участь у міжнародних спільних підприємствах, реалізує проекти з будівництва залізниць і управління залізницями у Вірменії, Китаї, Фінляндії, Німеччині, Ірані, Лівії, Монголії та Північній Кореї. За вантажні перевезення відповідають такі дочірні підприємства ВАТ «РЖД»: ВАТ Перша вантажна компанія; ВАТ Друга вантажна компанія; ВАТ ТрансКонтейнер; ТОВ Аероекспрес; ЗАТ Євразія Рейл Логістікс; ВАТ Порт Усть-Луга транспортна</p>

Продовження додатку А.5

1	2
Росія	<p>компанія; ВАТ РейлТрансАвто; ВАТ Рефсервіс; ЗАТ Російська трійка.</p> <p>На перевезеннях «від дверей до дверей» спеціалізується ВАТ «РЖД Логістика», яке було створено в 2010 році в рамках розвитку логістичного напрямку бізнесу холдингу «РЖД» та являється на 100% дочірнім товариством ВАТ «РЖД». Компанія надає послуги з перевезення вантажів всіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, морським, а також авіатранспортом; реалізує інтермодальні перевезення; забезпечує складське зберігання та термінальну обробку, проходження митниці та оформлення страхування; організує ланцюги поставок. Відповідно до потреб вантажовласників та вимог міжнародного ринку транспортних послуг компанія організує цілий ланцюжок поставки, розробляючи оптимальний маршрут.</p> <p>Своєю стратегічною задачею менеджмент компанії вважає її становлення в якості 3PL-провайдера («логістика третьої сторони»), що надає комплекс послуг з перевезення вантажів, оформлення перевізних документів, диспетчеризації, відстеження вантажу та інформування клієнта, охорони вантажу, його страхування.</p> <p>Перевагою перед конкурентами менеджмент компанії «РЖД Логістика» вважає вертикально-інтегровану структуру холдингу «РЖД». На правах дочірньої компанії РЖД «Логістика» використовує всі можливості внутрішньохолдингових взаємодій з іншими дочірніми підприємствами ВАТ «РЖД», тим самим гарантуючи клієнтам повний комплекс логістичних рішень і послуг. Ефективне поєднання можливостей залізничного транспорту холдингу «РЖД» з автомобільним, морським і авіатранспортом провідних транспортних компаній дозволяє ВАТ «РЖД Логістика» пропонувати своїм клієнтам унікальні умови співпраці, орієнтуючись на задоволення пріоритетних вимог споживача на ринку вантажних перевезень – швидкість доставки та збереження вантажів [104, 136, 166].</p> <p>У червні 2011 року розпочала роботу філія «РЖД Логістика» в місті Владивосток. За 2011 рік філією ВАТ «РЖД Логістика» у Владивостоці: перевезено понад 97 000 тонн різних вантажів; завантажено понад 1300 вагонів, з яких значну частину склали напіввагони – 1162; для перевезення вантажів використовувалися 260 автомашин [166].</p> <p>Відповідно до концепції комплексного розвитку контейнерного бізнесу в холдингу «РЖД», підприємства, що входять в холдинг «РЖД» представлені на всіх етапах надання транспортної послуги з перевезення вантажів у контейнерах і здатні надати повний комплекс послуг для вантажовласника. ВАТ «РЖД» займається розвитком транспортних продуктів і продажем транспортних послуг великим експедиторським компаніям і операторам, які мають рухомий склад [104].</p> <p>Інфраструктурними продуктами ВАТ «РЖД» являються: організація перевезень у складі регулярних контейнерних поїздів, які формуються клієнтами ВАТ «РЖД» або ВАТ «РЖД» з вагонів різних власників; оптимізація процесів перевезення контейнерів, створення і розвиток мережі регулярних повідомлень контейнерних поїздів та організація перевезень на умовах «термінал-термінал»; організація спільного наскрізного сервісу з морськими лініями та іноземними залізницями та інтермодальних операторами в змішаному, експортно-імпортному і транзитному сполученнях.</p> <p>Додаткові послуги, які ВАТ «РЖД» може надавати за запитом клієнтів - управління парками вагонів і контейнерів на</p>

Продовження додатку А.5

1	2
Росія	<p>мережі РЖД.</p> <p>Актуальним позиціонуванням дочірніх підприємств ВАТ «РЖД» у сфері інтермодальних перевезень є таке:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ЗАТ «Російська трійка» - оператор власного спеціалізованого рухомого складу, інтермодальний оператор, організатор контейнерних поїздів (частка ВАТ «РЖД» складає 25%). Клієнти - експедиторські компанії. Спеціалізація - організація регулярних контейнерних сполучень у внутрішньому і міжнародному сполученні з використанням власного або залученого рухомого складу. – ВАТ «Трансконтейнер» - оператор власного рухомого складу та великотоннажних контейнерів, термінальний оператор, логістичний провайдер (частка ВАТ «РЖД» складає 50%). Клієнти - вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація - повний комплекс послуг інтермодальних перевезень від організації перевезень до послуг рівня 3PL (тобто надання комплексу логістичних послуг від доставки і адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів), виключаючи власні поїзні формування. – ВАТ «РЖД Логістика» - логістичний провайдер. Клієнти - вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація - проектні вантажі, консолідація вантажопотоків, перевезення збірних вантажів у великотоннажних контейнерах (LCL cargo). – ВАТ «Рефсервіс» - оператор власного спеціалізованого рухомого складу і рефрижераторних контейнерів. Клієнти - вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація - повний комплекс послуг інтермодальних перевезень швидкопсувних вантажів і вантажів, що вимагають підтримки температурного режиму. <p>На ринку контейнерних перевезень Росії діють 6 великих гравців, що контролюють 70% ринку, станом на 2010 рік це були ТрансКонтейнер (57%), Модуль (6%), FESCO (3%), ДВ Транспорт (2%), Фінтранс (2%). ВАТ «Трансконтейнер», на відміну від конкурентів, використовує вертикально-інтегровану бізнес-модель, має загальноросійську мережу продажів і диверсифіковану клієнтську базу, що дозволяє оперативно реагувати на зміни ринкової кон'юнктури. ВАТ «Трансконтейнер» у своєму розпорядженні має мережу збуту з більш ніж 140 офісів по всій Росії, що дозволило сформувати широку клієнтську базу, що перевищує 20 000 активно працюючих клієнтів, диверсифікованих за регіонами, галузями і напрямками перевезень. Також ВАТ «Трансконтейнер» постійно розширює свою міжнародну присутність - станом на 2011 рік у компанії за кордоном 7 представництв, 12 компаній-агентів, 2 залежних товариства, 6 дочірніх товариств.</p> <p>Основні вантажопотоки контейнерів в Росії проходять через порт Санкт-Петербурга та порти Східний та Владивосток Дальньосхідного басейну. Більшість ведучих портів планують нарощувати свої потужності для стимулювання подальшого росту контейнерних перевезень. Найбільші стивідорні компанії та керівництво портів вже анонсували інвестиційні плани, реалізація яких дозволить збільшити загальну потужність контейнерних терміналів в портах більш ніж на 50% до 2015 року, та більш ніж в 2 рази до 2020 року. В рамках «Федеральної програми Міністерства транспорту РФ щодо розвитку транспортної системи Росії в 2010-2015 рр.», фінанси будуть направлятися на розвиток портової інфраструктури, зокрема на</p>

Продовження додатку А.5

1	2
Росія	<p>розвиток під'їзних шляхів до найбільших експортно-орієнтованих портів, включаючи порти з терміналами, - Балтійськ, Мурманськ, Усть-Луга, Новоросійськ, Оля, Східний, Находка та Ваніно.</p> <p>На сьогодні ВАТ «РЖД» формує нову лінійку транспортних продуктів в сегменті вантажних інтермодальних перевезень. Підвищення якості транспортного обслуговування клієнтів досягається за рахунок збільшення відповідальності ВАТ «РЖД» за виконання прийнятих на себе зобов'язань за термінами і надійності доставки контейнерів. Для забезпечення конкурентоспроможності подібних послуг необхідно розробити методику ціноутворення для транспортних послуг підвищеної якості, включаючи послуги з формування контейнерних поїздів силами ВАТ «РЖД» на шляхах загального користування. Послуга підвищеної якості повинна приносити додатковий дохід ВАТ «РЖД» і, разом з тим, не призводити до підвищення тарифного навантаження на користувачів.</p> <p>Основними факторами конкурентоспроможності залізничних контейнерних перевезень, на думку менеджмента ВАТ «РЖД», є маршрутна швидкість, асортимент та якість послуг. З метою досягнення цілей щодо зростання обсягів контейнерних перевезень та підвищення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту при перевезеннях контейнеропридатних вантажів Холдинг «РЖД» проводитиме політику, спрямовану на досягнення практичних поліпшень в кількох напрямках: – вдосконалення технологій перевезень контейнерів, у тому числі за рахунок впровадження нового рухомого складу; – поліпшення рівня інформаційного забезпечення перевезень; – розвиток і модернізація термінальної інфраструктури і станцій, що виконують суттєві обсяги переробки контейнерних відправок; – підвищення рівня взаємодії і кооперації з партнерами щодо реалізації логістичних технологій та інтермодальних схем перевезень; – розвиток лінійки конкурентоспроможних послуг та підвищення їх привабливості для клієнтів, удосконалення ціноутворення та тарифів на послуги Холдингу «РЖД», системи продажу послуг, системи зворотного зв'язку з клієнтами.</p>

Додаток Б.1

Динаміка структури експорту-імпорту транспортних послуг (2008–2012рр.), тис. дол. США, [132]

	Експорт (тис.дол. США)					Імпорт (тис.дол. США)				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Всього	7636544,5	6305551,4	7848000,5	9062395,6	8541097,6	1657596,6	996923,8	1170748,9	1583882,3	1696405,3
Морський	1304369,4	1272795,8	1234311,6	1211735,0	1241240,3	247105,4	129129,3	143070,3	147516,8	202830,1
Пасажирський	1879,1	1244,8	3854,4	3265,0	3773,9	5999,7	3335,2	15,3	79,0	85,9
Вантажний	57669,0	33512,9	48158,8	49782,4	39375,9	73528,3	20059,5	34993,2	36351,1	34888,4
Інше	1244821,3	1238038,1	1182298,4	1158687,7	1198090,5	167577,4	105734,7	108061,8	111086,7	167855,7
Повітряний	1231067,6	1111090,7	1181929,8	1501094,1	1510704,9	542372,5	338782,2	447611,9	686126,2	641287,7
Пасажирський	636992,0	476563,6	579776,3	770236,9	814236,5	169413,6	103231,6	163360,8	203687,3	240281,6
Вантажний	238595,5	280529,0	275883,9	308668,7	251086,7	13638,2	11801,3	8683,3	15416,7	13138,4
Інше	355480,1	353998,1	326269,6	422188,6	445381,7	359320,7	223749,4	275567,8	467022,2	387867,7
Залізничний	1641129,8	1240579,6	1487123,1	1776751,6	1586646,9	655994,3	423807,0	463495,6	599759,9	643002,6
Пасажирський	295155,4	280559,4	310295,2	318755,0	305456,2	209127,1	166276,5	187455,4	203718,0	196522,8
Вантажний	585809,5	400771,2	402655,5	488472,7	363190,4	97527,5	108262,7	58445,9	33616,7	50728,1
Інше	760164,9	559249,1	774172,3	969523,9	918000,4	237337,1	338604,5	199084,6	242423,6	395751,8
Трубопровід	2560369,3	2104016,6	3357722,5	3755012,3	3248222,6	4475,7	2153,9	600,4	542,2	877,5
Інший	899608,4	577068,8	586913,6	817802,5	954282,9	141993,8	207648,7	103051,4	115970,7	208407,4
Пасажирський	18416,5	15762,6	15882,3	18626,4	21266,5	3062,1	3303,0	4387,9	3009,1	12438,0
Вантажний	382796,9	166246,2	209719,4	270676,1	283036,9	43700,3	56193,2	31007,8	38728,4	57734,3
Інше	498395,0	395060,0	361311,9	528500,0	649979,5	95231,5	148152,5	67655,7	74233,2	138235,1

Додаток Б.2
Динаміка обсягів вантажних перевезень за 2005-2012рр., [132]

	Перевезено вантажів, млн. т.					
	Всіма видами транспорту	залізничним	автомобільним	водним	трубопровідним	авіаційним
2005	809,3	448,7	126,5	21,4	212,6	0,1
2006	858,4	476,8	154,8	23,0	203,7	0,1
2007	902,7	512,5	169,7	24,3	196,1	0,1
2008	891,8	498,8	186,6	19,5	186,8	0,1
2009	695,7	391,2	140,0	9,8	154,6	0,1
2010	755,3	432,5	158,2	11,1	153,4	0,1
2011	811,7	468,4	178,3	9,9	155,0	0,1
2012	772,8	457,5	179,0	7,8	128,4	0,1
	Вантажообіг, млн.т/км					
	Всіма видами транспорту	залізничним	автомобільним	водним	трубопровідним	авіаційним
2005	460600	223400	19700	15900	201300	300
2006	477200	240600	25300	18600	192400	300
2007	496400	262800	29400	18000	185800	400
2008	491746,0	256867,7	37393,8	15841,6	181264,5	378,4
2009	380003,5	195978,9	33866,7	7927,1	141880,5	350,3
2010	404572,9	218037,6	38697,2	9014,5	138445,4	378,2
2011	426427,7	243556,4	38438,9	7365,2	136700,4	366,8
2012	394648,1	237274,6	39194,1	5324,8	112505,1	349,5

Додаток Б.3
Переробка вантажів морськими і річковими портами за 2008-2012 рр., тис. т.

Роки		Всього	у тому числі			
			Експорт	Імпорт	Транзит	Внутрішнє сполучення
2012	Оброблено вантажів	160641,1	98257,0	16848,9	38782,7	6752,5
	морськими	153966,6	96848,1	16493,7	38780,6	1844,2
	річковими	6674,5	1408,9	355,2	2,1	4908,3
2011	Оброблено вантажів	161647,0	85997,5	19692,2	47616,4	8340,9
	морськими	155052,0	84895,0	19417,4	47599,2	3140,4
	річковими	6595,0	1102,5	274,8	17,2	5200,5
2010	Оброблено вантажів	154348,2	85385,3	17729,5	44198,1	7035,3
	морськими	148135,8	84037,6	17440,6	44187,3	2470,3
	річковими	6212,4	1347,7	288,9	10,8	4565,0
2009	Оброблено вантажів	161944,4	89484,9	13035,5	52311,1	7112,9
	морськими	157182,1	88081,9	12839,4	52164,4	4096,4
	річковими	4762,3	1403,0	196,1	146,7	3016,5
2008	Оброблено вантажів	184221,5	78402,4	22134,9	66498,9	17185,3
	морськими	169699,7	76330,6	21145,2	66307,9	5916,0
	річковими	14521,8	2071,8	989,7	191,0	11269,3

Додаток Б.4
Динаміка транзитних перевезень за видами транспорту (2005 - 2012 рр.), тис. т., [132]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всіма видами транспорту	205565,20	222948,12	386956,56	325423,03	178134,07	152353,78	151242,98	124893,91
залізничним *	73221,04	75050,72	99882,37	93347,60	44834,64	44511,77	48669,54	40940,14
автомобільним *	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	3354,20	4649,12	5011,20	4850,03
морським *	3765,54	2516,11	2693,97	3486,97	1899,38	3660,41	3912,07	1637,72
річковим	10,11	18,50	37,43	74,73	-	-	-	7,58
авіаційним	1,40	1,17	1,28	1,54	1,17	1,58	2,81	2,99
трубопровідним	127921,85	143721,15	279802,36	223497,94	127981,74	99440,26	93119,52	76978,38
іншим **	9,16	26,33	44,54	105,54	62,94	90,64	527,84	477,07

* з урахуванням контейнерних перевезень

**Вантажний автомобіль на морському судні, залізничний вагон на морському судні, поштові відправлення, експрес- відправлення, транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар, вид транспорту не визначено.

Додаток В.1

**Типи та параметри суден, які можуть обслуговувати вітчизняні морські торговельні порти
(за технічними можливостями)**

Тип суден	Держстат, тис. тон	Морські порти											
		Бердянськ	Ільчівськ	Керч	Маріуполь	Миколаїв	Одеса	Ізмаїл	Октябрськ	Рені	Феодосія	Південний	Херсон
Балкери «Кейпсайз»	100 000	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-
Балкери «Панамакс»	60000 ÷ 99999	-	+	-	-	-	+	-	-	-	-	+	-
Балкери «Хандимакс»	40000 ÷ 59999	-	+	-	+	+	+	-	-	-	-	+	-
Балкери «Хендисайз»	10000 ÷ 39999	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Мінібалкери	до 9999	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ріка-море	3000 ÷ 5000	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Річкові класу «О», «М»	1000 ÷ 3000	-	-	-	-	-	-	+	-	+	-	-	+
Річкові класу «Р»	1000 ÷ 2000	-	-	-	-	-	-	+	-	+	-	-	+

Додаток В.2

**Кореспонденція основних експортно-імпортних вантажів в залізнично-водному сполученні
по маршрутам і пунктам перевалки за 2010 рік.**

Вантажі, кількість маршрутів	Од. виміру	Пункти перевалки (Державні морські торговельні порти)												
		Бердянськ	Ільчівськ	Керч	Маріуполь	Миколаїв	Одеса	Ізмаїл	Октябрськ	Рені	Феодосія	Південний	Херсон	Усього за видами вантажів
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I Експорт														
1. Залізородна сировина	Тис. тон	-	1285	2388	-	226	1624	4052	-	207	-	5140	-	14922
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	-	3	4	-	2	4	7	-	4	-	5	-	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	-	1	4	-	2	1	5	-	3	-	3	-	
2. Прокат чорних металів	Тис. тон	106	879	123	8579	467	3077	202	2387	-	364	-	144	16328
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	4	8	2	8	5	11	3	7	-	3	-	1	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	4	10	1	15	7	14	4	7	-	2	-	1	
3. Зерно	Тис. тон	243	1938	51	56	1625	2366	-	-	-	-	-	392	6665
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	11	26	1	2	18	29	-	-	-	-	-	18	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	6	15	1	1	10	23	-	-	-	-	-	14	
4. Вугілля	Тис. тон	1055	-	574	2878	255	-	884	-	-	-	-	36	5689
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	4	-	1	5	3	-	4	-	-	-	-	1	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	3	-	3	7	4	-	6	-	-	-	-	12	

Продовження додатку В.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5. Будівельні матеріали	Тис. тон	251	-	-	2046	-	-	40	-	-	564	-	-	2901
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	4	-	-	5	-	-	2	-	-	3	-	-	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	3	-	-	4	-	-	1	-	-	4	-	-	
Всього по експорту	Тис.тон	1655	4102	3136	13559	2573	7067	5158	2387	207	928	5140	428	46498
II Імпорт														
1.Залізорудна сировина	Тис. тон	-	1736	-	-	100	50	-	-	-	-	100	-	
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1986
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	-	3	-	-	2	1	-	-	-	-	2	-	
2. Вугілля	Тис. тон	26	70	-	20	86	-	47	-	-	-	275	-	524
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	1	2	-	1	1	-	1	-	-	-	2	-	
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	1	2	-	1	2	-	1	-	-	-	3	-	
3. Будівельні матеріали	Тис. тон	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Кіл-ть пунктів відпр.	Шт.	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
Кіл-ть країн імпортерів	Шт.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Всього по імпорту	Тис. тон	26	1806	20	20	186	50	47	-	-	-	375	-	2530
Всього експортно-імпортних вантажів за портами перевалки	Тис. тон	1681	7589	3156	13579	2759	7017	5205	2387	207	928	5515	428	49028

Додаток В.3

Напрями оцінки ефективності маркетингової діяльності, [200]

Показник	Ефективність маркетингової діяльності				
	Негативна	Проблемна	Задовільна	Добра	Відмінна
1	2	3	4	5	6
Ріст частки ринку	Стрімкий спад	Значний спад	Помірний спад	Суттєвий підйом	Різкий та значний ріст
Частка успішних спроб щодо створення нових продуктів	0 - 10%	5 - 10%	10 - 25%	25-40%	>40%
Задоволення споживачів	0-59%	60-69%	70-79%	80-89%	90-95%
Програми щодо залучення споживачів	Надмірні збитки	Значні збитки	Незначні збитки	Точка беззбитковості	Прибуткові
Утримання та лояльність споживачів	0-44%	45-59%	60-74%	75-89%	90-94%
Рекламний ROI	< 0	0%	1-4%	5-10%	20%
Капітал бренду	Різкий спад	Значний спад	Помірний спад	Стабільний	Зростаючий

Додаток В.4

Критерії оцінки конкурентоспроможності товару

Напрямок оцінки	Коефіцієнт	Розрахунок
1	2	3
Конкурентоспроможність збуту	Коефіцієнт зміни обсягу продажів (КЗОП) відображає зміну рівня конкурентоспроможності фірми за рахунок зміни обсягу продажів.	$КЗОП = \frac{ОПКЗП}{ОППЗП}$ де ОПКЗП - обсяг продажів на кінець звітної періоду; ОППЗП - обсяг продажів на початок звітної періоду.
Конкурентоспроможність за критерієм просування продукту	Коефіцієнт рекламної діяльності ($K_{РД}$) відображає вплив на конкурентоспроможність рекламної діяльності (РД).	$K_{РД} = КЗОП \times \frac{ВРДкзп}{ВРДпзп}$ де ВРДкзп - витрати на РД на кінець звітної періоду; ВРДпзп - витрати на РД на початок звітної періоду.
Конкурентоспроможність за доведенням продукту до споживача	Коефіцієнт доведення продукту до споживача (КЗБ), що відображає вплив на конкурентоспроможність збутової діяльності.	$КПП = \frac{КЗОП \times ВЗБКЗП}{ВЗБПЗП}$ де ВЗБКЗП - сума витрат на функціонування системи збуту на кінець звітної періоду; ВЗБПЗП - сума витрат на функціонування системи збуту на початок звітної періоду.
Конкурентоспроможність за ціною	Коефіцієнт рівня цін (КРЦ) відображає зміну рівня конкурентоспроможності фірми за рахунок зміни цін на продукт.	$КРЦ = \frac{Ц_{max} + Ц_{min}}{2Ц_{вф}}$ де $Ц_{max}$ - максимальна ціна товару на ринку; $Ц_{min}$ - мінімальна ціна товару на ринку; $Ц_{вф}$ - ціна товару, встановлена фірмою.
Конкурентоспроможність продукту	Коефіцієнт ринкової частки (КРЧ) відображає частку підприємства на ринку	$КРЧ = \frac{ОП}{ЗОПР}$ де ОП - обсяг продажів продукту фірмою; ЗОПР - загальний обсяг продажів продукту на ринку.
	Коефіцієнт передпродажної підготовки (КПП) характеризує вплив на конкурентоспроможність поліпшення передпродажної підготовки (ПП); якщо продукт не вимагав передпродажної підготовки в звітний період, то КПП = 1.	$КПП = \frac{ВПП}{ВПОП}$ де ВПП - сума витрат на ПП; ВПОП - сума витрат на виробництво (придбання) продукту й організацію його продажів.

Додаток В.5

Показники якості транспортної послуги з точки зору ефективності

Показник	Розрахунок	Сутність з точки зору ефективності
Рівень комплексності обслуговування за схемою «від дверей до дверей»	$K_{\text{комп}} = \frac{\sum P_{\text{комп}}}{\sum P_3}$ <p>де $\sum P_{\text{комп}}$ – обсяг перевезень «від дверей до дверей», тис. т.; $\sum P_3$ – загальний обсяг перевезень.</p>	Відображає платоспроможний попит на транспортну послугу та рівень інтегрованості транспортної системи
Рівень ритмічності (регулярності) відповідно до плану-графіку «точно в строк»	$K_{\text{рит}} = \frac{\sum P_{\text{уг}}}{\sum P_3}; K_{\text{рит}} = \frac{m_{\text{уг}}}{m_3}$ <p>де $\sum P_{\text{уг}}$, $m_{\text{уг}}$ – обсяг поставок за планом; m_3 – загальний обсяг поставок вантажів за той же період.</p>	Цей фактор своєчасності доставки характеризує ефективність застосування логістичних методів на підприємстві, що сприяє зниженню рівня запасів.
Рівень виконання строків та швидкості доставки вантажу ($K_{\text{сд}}$)	$K_{\text{сд}} = \frac{t_{\text{н}}}{t_{\text{ф}}}$ <p>де $t_{\text{н}}$ та $t_{\text{ф}}$ – час доставки нормативний та фактичний відповідно (год.).</p> $K_{\text{сд}} = \frac{\sum P_{\text{н}}}{\sum P_3}$ <p>де $\sum P_{\text{н}}$, $\sum P_3$ – обсяги доставки з дотриманням нормативів щодо строків та загальний відповідно (тис. т.)</p>	Зменшення строків доставки призведе до збільшення оборотності коштів, що відображається на ефективності діяльності вантажовласника. Залежить від якості інфраструктури; рухомого складу; рівня організації перевезень з використанням сучасних методів, автоматизації і т.п.
Рівень задоволення попиту на обсяг перевезень ($K_{\text{зп}}$)	$K_{\text{зп}} = 1 - \frac{\sum P_{\text{пп}} - \sum P_{\text{ф}}}{\sum P_{\text{ф}}}$ <p>$\sum P_{\text{пп}}$ – плановий платоспроможний попит обсягів перевезень вантажів (заявлений та потенційний включно), тис.т.; $\sum P_{\text{ф}}$ – фактичний обсяг перевезень вантажів, тис. т.</p>	Безпосередньо характеризує ефективність основної діяльності підприємства.

1	2	3
Коефіцієнт нерівномірності	$K_{\text{нер}} = \frac{P_{\text{max}}^{\text{міс}}}{P_{\text{сер}}^{\text{міс}}}$ <p>$P_{\text{max}}^{\text{міс}}$, $P_{\text{сер}}^{\text{міс}}$ - максимальний та середній обсяги перевезень вантажів по місяцям року, відповідно.</p>	Лише побічно характеризує якість обслуговування через вплив нерівномірності виробництва та споживання протягом року.
Рівень збереження вантажу ($K_{\text{зб}}$)	$K_{\text{зб}} = \frac{\sum P_3 - \sum P_{\text{вт}} * (1 - \varphi_n / 100)}{\sum P_3}$ <p>де $\sum P_{\text{вт}}$ - обсяг втрати вантажу, тис.т.; φ_n - середня питома норма природнього убутку за час перевезення, %/т.</p>	Рівень збереження вантажу впливає на ступінь задоволення вантажовласника та відповідно й на вірогідність повторної покупки транспортної послуги, що відображається на ефективності діяльності операторської компанії.

Додаток Д.1

Аналіз авторефератів дисертацій за тематикою дослідження

Рік	Назва	Автор	Ключові питання дослідження														
			Управління конкурентоспроможністю	Підприємство транспорту	Операторська компанія	Маркетинг транспортних послуг	Управління якістю транспортних послуг	Транспортна логістика	Бенчмаркінг	Вантажні перевезення	Змішані перевезення	Контейнерні перевезення	Мультимодальні перевезення	Наскрізна тарифна ставка	Оптимальна лінія змішаних вантажних перевезень	Розвиток залізничного транспорту	Розвиток морського транспорту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2013	Економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг. – Київ (дис. д.е.н., 08.00.04)	Кучерук Г.Ю.		+			+	+		+	+						+
2013	Економічні основи управління функціонуванням та розвитком морської перевалочної бази контейнерних транспортно-логістичних систем. – Одеса (дис. д.е.н., 08.00.04)	Савельєва І.В.	+	+				+		+	+						+
2012	Організаційно-економічне забезпечення проектного інвестування в оновлення залізничних вантажних вагонів. – Київ (дис. к.е.н., 08.00.04)	Кравчук О.В.		+	+					+	+		+	+	+	+	
2012	Формування механізму організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу України. – Київ (дис. д.е.н., 08.00.04)	Чеховська М.М.	+	+	+					+	+		+			+	
2010	Методологія транспортно-логістического взаимо-дійствія при мультимодальних перевозках. – Хабаровск. (дис. д.т.н., 05.22.01)	Балалаєв А.С.					+	+		+	+		+			+	+

Продовження додатку Д.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2009	Управління конкурентоспроможністю підприємства на основі процесного підходу./ Харк. нац. екон. ун-т. — Х. (дис. к.е.н., 08.00.04)	Котлик А.В.	+														
2009	Управление инновационным развитием предприятия промышленности на основе бенчмаркинга. — Москва. (дис. к.е.н., 08.00.05)	Арбузов А.Т.							+								
2008	Інтеграційні аспекти розвитку морських торговельних портів України./ Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. НАН України. — О. (дис. к.е.н. 08.00.04)	Щипцов А.О.		+						+	+						+
2008	Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку. Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х.	Бараш Ю.С.	+														+
2007	Оцінка конкурентоздатності транспортно-експедиторських підприємств та інструменти її підвищення	Семесько В.М.	+	+					+		+						
2007	Влияние института бенчмаркинга на повышение конкурентоспособности организаций. — Волгоград. (дис. к.е.н. 08.00.05)	Сидорова Е. Е.	+							+							
2007	Оценка конкурентоспособности транспортных компаний на рынке перевозок грузов черной металлургии. — Москва. (дис. к.е.н., 08.00.05)	Дзигунов А.П.	+	+							+						+
2007	Управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства на основі системи менеджменту якістю. — Харків. (дис. к.е.н., 08.00.04)	О.Г. Шаля	+	+			+		+								+
2007	Організаційно-економічний механізм функціонування транспортних підприємств на ринку морських контейнерних перевезень. — НАН України. Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. (дис. к.е.н. 08.00.04)	В.В. Щербина		+							+	+	+				+

Продовження додатку Д.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2007	Формування тарифів на змішані перевезення вантажів. – КНТУ (дис. к.е.н. 08.00.04)	Карпенко О.О.								+	+		+	+			
2006	Економіко-математичне моделювання функціонування системи контейнерних перевезень./ Міжнародний науково-навчальний центр інформаційних технологій та систем НАН України та МОН України. – Київ (дис. к.е.н. 08.03.02)	Корнієнко В.П.								+	+						
2006	Повышение конкурентоспособности ОАО "РЖД" на основе дерегулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка грузовых перевозок. – Санкт-Петербург(дис. к.э.н., 08.00.05)	Смирнова Л. А.	+	+	+	+											+
2006	Использование бенчмаркинга в разработке и реализации инновационной стратегии промышленных предприятий. – Москва (дис. к.э.н., 08.00.05)	Морозов А. Г.							+								
2005	Система сбалансированных показателей в управлении логистическими предприятиями. – Москва (дис. к.э.н., 08.00.05)	Каширин М. В.		+			+	+									
2005	Маркетинг в железнодорожной операторской компании в условиях демонополизации транспортного рынка. – Москва (дис. к.э.н., 08.00.05)	Тарасова О. А.			+	+											+
2004	Развитие системы операторских компаний в условиях демонополизации железнодорожного транспорта. – Москва (дис. к.э.н., 08.00.05)	Хусаинов Ф. И.			+												+
2002	Анализ и стратегическое планирование работы транспортно-экспедиторской компании - оператора мультимодальной перевозки. – Санкт-Петербург. (дис. к.э.н., 08.00.05)	Дружинин а О.М.			+						+		+				

Додаток Д.2

Акти впровадження результатів дисертаційного дослідження



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО

"УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЦЕНТР ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ «ЛІСКИ»

вул. Довбуша, 22, м.Київ-092, 02092
www.liski.ua, e-mail: liski@liski.com.ua



(+38044) 567-34-60, 568-76-90
факс: (+38044) 568-77-05

30 Вересня 2013 рк

2-10/224
З А Т В Е Р Д Ж У
Директор ДП ДЦТС «Ліски»
К.т.н. Слободян А.В.

[Signature]
"30" Вересня 2013 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Брайковської А.М. на тему: «Забезпечення конкурентоспроможності
операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних
перевезень» на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук
за спеціальністю 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами»
(за видами економічної діяльності)**

Цей Акт засвідчує, що результати та пропозиції, обґрунтовані в дисертаційному дослідженні Брайковської А.М. щодо організаційно-економічного забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень, використані ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски».

З метою удосконалення господарської діяльності підприємства було враховано та заплановано до впровадження такі результати дослідження:

- стратегію забезпечення конкурентоспроможності підприємства транспорту шляхом впровадження бенчмаркінгу та удосконалення логістично-маркетингової діяльності відповідно до ланцюга цінності, що в результаті забезпечує формування сталої конкурентної переваги підприємства;
- методичні підходи до вибору оптимальної схеми перевезень, що забезпечує подальшу мінімізацію витрат як підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності підприємства;
- підходи до оцінки економічної ефективності перевезення вантажу на принципах мультимодальності з врахуванням рівня наскрізної тарифної ставки, зміни собівартості та швидкості перевезення. Зокрема обґрунтовано доцільність перевезення залізного прокату в міжнародному змішаному сполученні на мультимодальних умовах.

033419

Результати дисертаційного дослідження Брайковської А.М., а саме обґрунтування доцільності створення контейнерно-контрейлерної мережі маршрутних потягів, що ходить за графіком незалежно від завантаження у відповідності з розкладом судноплавних ліній, були використані в рамках реалізації спільного проекту транспортно-експедиторської компанії «Левада Карго», «Контейнерного терміналу Іллічівськ» і ДП «УДЦТС «Ліски» – запуску контейнерного потяга «Іллічівець». Серед основних конкурентних переваг поїзда є зниження вартості доставки вантажів на даному напрямку на 15-30% порівняно з перевезеннями автотранспортом.

Голова комісії

Директор ДП «УДЦТС «Ліски»
Кандидат технічних наук



А.В. Слободян

Члени комісії:

Заступник директора підприємства
Кандидат технічних наук

В.О. Зайцев

Начальник сектору
Кандидат економічних наук

Ю.П. Труханов



Міністерство освіти і науки України
Державний
економіко-технологічний
університет транспорту

03049, м. Київ-49, вул. М. Лукашевича, 19
E-mail: detut@detut.edu.ua
код ЄДРПОУ 01116223

тел.: 591-51-89, 248-94-91
591-51-18, 465-42-80
факс 245-46-88

« 03 » 10 2013 р.

№ 25-1190



«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Проректор з науково-педагогічної роботи
д.е.н., проф. Н.М. Колесникова

« 03 » 10 2013р.

АКТ

про впровадження основних положень та результатів
кандидатської дисертаційної роботи Брайковської Анни Миколаївни
«Забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку
залізнично-морських вантажних перевезень»
у навчальному процесі
Державного економіко-технологічного університету транспорту

Дисертаційне дослідження старшого викладача кафедри менеджменту організацій і логістики Брайковської Анни Миколаївни направлено на вирішення актуального науково-прикладного завдання щодо розробки організаційно-економічних підходів до формування конкурентних переваг операторських компаній на міжнародному ринку змішаних вантажних перевезень.

Основні теоретичні положення, методичні підходи та практичні рекомендації дисертації Брайковської А.М., зокрема:

- стратегічно-цілісний підхід забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній;
- класифікація змішаних перевезень за рахунок їх виокремлення за організаційно-правовими та техніко-технологічними ознаками;
- методичні підходи до вибору оптимальної схеми перевезень та встановлення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки;
- особливості використання бенчмаркінгу в сфері організації змішаних вантажних перевезень;
- оцінювання ефективності в процесі забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на основі збалансованої системи показників та

* 01506

методичний підхід до розрахунку економічної доцільності перевезення вантажну на мультимодальних умовах тощо;
відображені у змісті лекційних та практичних занять, передбачених навчальними та робочими програмами дисциплін «Маркетинг», «Маркетинг транспортних послуг», «Логістика», «Управління конкурентоспроможністю» які викладаються для студентів ОКР «бакалавр» напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент», а також у дипломному проектуванні студентів спеціальності 7.03060101, 8.03060101 «Менеджмент організації і адміністрування» (за видами економічної діяльності).

Голова методичної комісії
Декан факультету «Економіки і менеджменту»
к.е.н., професор

І. Г. Бакаєва

Секретар методичної комісії
К.е.н., доцент



О. О. Кравченко

Завідувач кафедрою
«Менеджмент організації и логістики»
д.е.н., професор

Л.О. Бакаєв