

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ЛУЧНИКОВА ТЕТЯНА ПЕТРІВНА

УДК 338.47:656.073.28(043.3)

МЕХАНІЗМ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

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

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Карпенко Оксана Олександрівна,
Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України,
завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Міщенко Максим Іванович,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна,
професор кафедри економіки та менеджменту

кандидат економічних наук
Белінська Марина Григорівна,
АТ «Укрзалізниця»,
менеджер-начальник відділу фінансової звітності, доходних надходжень з пасажирських та вантажних перевезень Департаменту бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології

Захист відбудеться «30» вересня 2020 року о 12⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.05 Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ вул. Івана Огієнка, буд. 19.

Автореферат розісланий «28» серпня 2020 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
к.е.н., професор



М. В. Ковбатиук

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Транспортна система є стратегічною галуззю України, від ефективності виробничо-господарської діяльності якої суттєво залежить соціально-економічний розвиток країни, рівень інтеграції її у світову транспортну мережу. Провідну роль у забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків України відіграють міжнародні залізничні вантажні перевезення, зокрема транзитні. Це спонукає підприємства залізничного транспорту до ефективного використання транзитного потенціалу, пошуку нових і вдосконалення вже відомих засобів забезпечення належного рівня його використання. Вирішення проблем забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України можливе шляхом формування та реалізації відповідних механізмів управління, що дозволить підприємствам залізничного транспорту досягнути економічних і соціальних цілей їхньої діяльності. Саме тому удосконалення механізму використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень є актуальним практичним завданням для підприємств залізничного транспорту України.

Дослідження особливостей, стану та перспектив формування транзитного потенціалу України дістало узагальнення та обґрунтування у працях таких науковців, як: О. О. Бакаєв, Т. В. Блудова, С. М. Боняр, А. М. Брайковська, О. О. Карпенко, О. О. Кравченко, О. А. Липинська, М. В. Макаренко, О. В. Мініна, А. М. Новікова, Ю. Є. Пащенко, Д. К. Прейгер, І. П. Садловська, О. В. Собкевич, Н. Ю. Ткаченко, Ю. М. Цветов, В. Г. Шинкаренко та інші. Вагомий внесок у розвиток теоретико-методичних основ ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень зроблено також такими вітчизняними дослідниками, як: М. Г. Белінська, О. В. Бойко, Н. І. Богомоллова, О. В. Васильєв, З. П. Двуліт, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, О. І. Никифорок, Н. М. Колесникова, М. І. Міщенко, А. М. Пасічник, Є. М. Сич, В. В. Чорний, В. П. Яновська та інші, у наукових роботах яких запропоновано низку заходів щодо підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу країни.

Варто зазначити, що незважаючи на існування значної кількості теоретичних та практичних напрацювань щодо проблем використання транзитного потенціалу країни, все ж залишається потреба у подальшому їхньому поглибленому дослідженні, зокрема з погляду специфіки управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту. Таким чином, наукова та практична значущість проблем ефективного використання транзитного потенціалу країни у сучасних умовах господарювання зумовили вибір теми представленої дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація має безпосередній зв'язок з Законом України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР із змінами та доповненнями; Законом України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-XIV із змінами та доповненнями; Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р; Планом заходів з

реформування залізничного транспорту, затвердженим Розпорядженням КМУ від 27 грудня 2019 р. № 1411-р.

Результати, отримані в дисертації, використані при проведенні науково-дослідних робіт на тему: «Проблеми розвитку транспортних послуг в умовах глобалізації: зарубіжний досвід та його використання в Україні» (2011-2015 рр., номер держреєстрації № 0111U005977), в якій автором досліджено процес становлення та регулювання єдиного ринку транспортних послуг в Європейському Союзі; «Дослідження ефективного використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях» (2015-2016 рр., номер держреєстрації № 0116U002818), де автором запропоновано методичні підходи щодо забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень; «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств України в умовах глобалізації» (2019-2022 рр., номер держреєстрації № 0118U100624), в якій автором досліджені фактори забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на міжнародному ринку вантажних перевезень в умовах глобалізації.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо формування та розвитку механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Для досягнення мети було визначено такі завдання дослідження:

- охарактеризувати та доповнити понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень;
- узагальнити теоретико-методичні засади використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;
- оцінити стан використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання;
- визначити передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;
- сформулювати концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;
- удосконалити механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;
- обґрунтувати методичні підходи до формування тарифної політики, спрямовані на підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту;
- розробити методичний підхід до оцінки ефекту від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту.

Об'єктом дослідження є процес використання транзитного потенціалу

підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень для підвищення ефективності їхньої діяльності.

Методи дослідження. Під час дослідження використано методи: аналізу і синтезу, логічного узагальнення – для критичного дослідження понятійно-категоріального апарату транзитного потенціалу; системного аналізу – для розробки концептуальних основ ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; ретроспективного аналізу – для дослідження теоретико-методичних підходів до використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; економіко-математичного моделювання – для забезпечення підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень; структурно-динамічний, таксономічний та АВС-аналіз – для оцінки використання транзитного потенціалу; графічний – для наочного представлення інформації та результатів дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів. Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням вирішення науково-практичного завдання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. До найвагоміших результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

удосконалено:

- концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту шляхом удосконалення його механізму як взаємопов'язаної сукупності структурних елементів зі зворотним зв'язком, який, на відміну від відомих, містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та практичну реалізацію. Впровадження даного механізму забезпечить баланс між рівнем реально затребуваної та рівнем потенційно затребуваної транспортних систем, а також між рівнем потенційно затребуваної транспортної системи та рівнем використання транзитного потенціалу;

- перелік передумов удосконалення механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу, до яких віднесено інтелектуальні, геополітичні, інноваційні, інфраструктурні, правові, організаційні, політичні, економічні та інформаційні. Виділення зазначених передумов дозволить підвищити ефективність використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень та сприятиме закріпленню за Україною статусу потужної країни-транзитера;

- сутність поняття «використання транзитного потенціалу», яке запропоновано розуміти як створення належних умов та запровадження відповідних принципів з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів. При цьому належні

умови мають сприяти раціональному використанню природно-територіальних, інфраструктурних, інформаційних, людських та виробничо-обслуговуючих потенціалів, які є неодмінними складовими транзитного потенціалу;

- зміст поняття «ефективне використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень», яке запропоновано розглядати як таке використання, за якого величини показників, що характеризують потенційно затребувану на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортну систему наближаються до величин показників транзитного потенціалу країни, а величини показників реально затребуваної на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортної системи країни наближаються до величин показників потенційно затребуваної на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортної системи, що відображає системність та збалансованість розвитку транспортної системи країни;

- науково-методичні основи використання транзитного потенціалу, які, на відміну від існуючих, враховують прямий вплив підприємств залізничного транспорту на привабливість транзитних вантажних перевезень територією України шляхом удосконалення транспортної інфраструктури, рівня її інноваційності, розвитку логістичних систем та впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Це дозволяє підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та забезпечує привабливість і конкурентоспроможність вантажних перевезень територією України;

дістали подальшого розвитку:

- теоретичний базис транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, зокрема, за допомогою введення таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система», виділення яких сприяє підвищенню ефективності управління транспортною системою країни та зближенню рівнів реально та потенційно затребуваних транспортних систем;

- методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на умовах встановлення взаємовигідних тарифів для клієнтів і підприємств залізничного транспорту. Вони визначаються виходячи з умов рівновигідності в різних ситуаціях на ринку з урахуванням зміни тарифів на конкурентних напрямках, що дає можливість проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень та сприяє ефективнішому використанню транзитного потенціалу України;

- методичний підхід до обґрунтування стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, базується на оцінюванні доцільності технологічних і структурних трансформацій внаслідок запровадження інновацій на підприємстві, обґрунтуванні напрямів пріоритетного інноваційного розвитку та визначенні стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій. Його застосування дозволяє підвищити ефективність інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту та як результат забезпечити їхню

конкурентоспроможність на ринку транзитних перевезень.

Практичне значення одержаних результатів полягає у використанні результатів дослідження в процесі управління підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень щодо використання транзитного потенціалу України, а також при підготовці й реалізації заходів щодо забезпечення підвищення його ефективності. Результати дослідження використовуються в діяльності Філії «ЦТС «ЛІСКИ» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 10/1705/1 від 24.06.2020 р.) та ТОВ «ВВМ Транс» (акт впровадження № 13/10 від 26.09.2019 р.) Результати дисертації також використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при підготовці фахівців з економіки та менеджменту (акт впровадження № 01/11 1145а від 19.12.2019 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дисертації обговорювалися на 9 науково-практичних конференціях, з яких 8 міжнародних: «Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и стороительного комплексов» (м. Гомель, Білорусь, 2018 р.); «Mezinárodní vědecko-praktická konference «Moderní vymoženosti vědy»» (м. Прага, Чехія, 2016 р.); «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2016 р.); «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (м. Харків, 2016 р.), «Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті» (м. Кам'янець-Подільський, 2015 р.); «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2014 р.); «Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки» (м. Київ, 2013 р.); «Інтеграція України в міжнародну транспортну систему» (м. Дніпропетровськ, 2009 р.); «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління» (м. Київ, 2008 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 23 роботи загальним обсягом 9,49 друк. арк. (з яких автору належить 8,11 друк. арк.), у тому числі дві публікації у колективних монографіях, 8 наукових статей у фахових виданнях України (з них 4 – у виданнях, внесених до наукометричних баз), 4 наукові статті у наукових періодичних виданнях інших держав (з них одна – у виданні, внесеному до наукометричної бази Scopus), 9 публікацій у виданнях апробаційного характеру.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 236 сторінок друкованого комп'ютерного тексту. Основний зміст дисертаційної роботи викладено на 187 сторінках. Робота містить 18 таблиць та 22 рисунки, список використаних джерел із 257 найменувань розміщено на 28 сторінках, 7 додатків – на 21 сторінці.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «Теоретичні засади використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» удосконалено понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень; досліджено теоретичні основи формування та використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; розглянуто методичні підходи щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень.

Встановлено, що в основі поняття економічного потенціалу закладено такі ознаки, як сукупність ресурсів та потенційні можливості їх використання для отримання певного результату в економічних відносинах між суб'єктами господарської діяльності. Однією з важливих складових економічного потенціалу країни є транспортний потенціал, основою якого є транспортна система держави, що спрямовується на задоволення власних потреб та потреб закордонних клієнтів у перевезеннях вантажів різними видами транспорту. При цьому, особливою сферою використання транспортного потенціалу є транзитний потенціал. Транзитний потенціал країни з вантажних перевезень є сукупністю наявних можливостей й ресурсів держави (рис.1), ефективно використовуючи які можна досягти підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи та максимально наблизити реально затребувану транспортну систему до потенційно затребуваної. *Реально затребувану* транспортну систему в рамках транзитних перевезень кількісно характеризує обсяг вантажопотоків, що є відображенням транспортно-економічних зв'язків між третіми країнами, та сума доходів й прибутків, які отримують підприємства залізничного транспорту від транзиту. *Потенційно затребувану* транспортну систему характеризує потенційний обсяг транзитних вантажопотоків через територію України та ймовірна сума доходів й прибутків від таких перевезень.

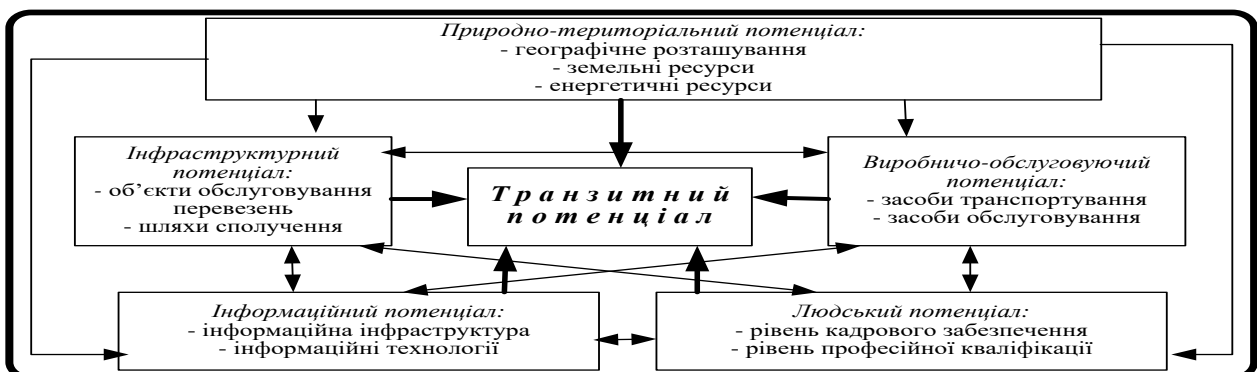


Рис. 1. Складові транзитного потенціалу країни

Поняття «використання транзитного потенціалу» визначено як створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально використовувати природно-територіальний, інфраструктурний, інформаційний, людський та виробничо-обслуговуючий потенціали з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів.

При цьому «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів і прибутків з вантажних перевезень для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

Визначено, що проблема ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є важливою і актуальною, але по суті не вирішеною. Усе це зумовлює необхідність удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень України.

У другому розділі «Оцінка використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» визначено роль підприємств залізничного транспорту у використанні транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, проаналізовано використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання; обґрунтовано передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Визначено, що за період 2008-2018 рр. відбулось зменшення обсягів транзиту вантажів підприємствами залізничного транспорту майже в п'ять разів (рис. 2). Цю негативну тенденцію зумовили суспільно-політичні події в Україні, зокрема, анексія Автономної Республіки Крим і м. Севастополя, проведення антитерористичної операції на частині Донецької та Луганської областей, оскільки на вищезгаданих територіях знаходились головні входи та виходи з країни, які забезпечували використання транзитного потенціалу (рис. 3).

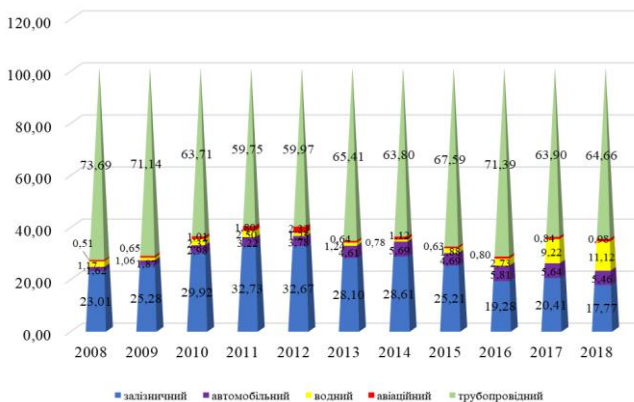


Рис. 2. Структура транзитних вантажопотоків за видами транспорту, %

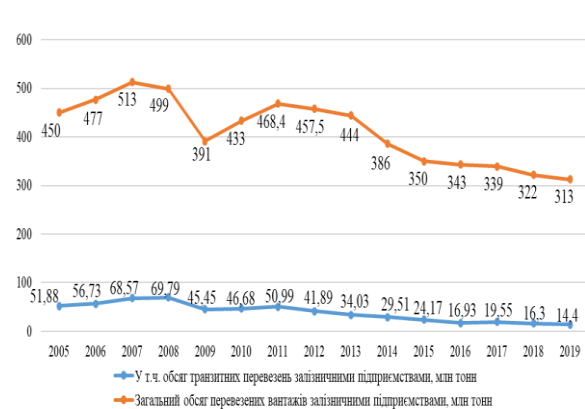


Рис. 3. Обсяги загальних та транзитних залізничних вантажних перевезень, млн т

Встановлено, що за період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45 %, а обсяги транзитних перевезень – на 72,24 %. Ці дані є підтвердженням того, що українська залізнична мережа має значний невикористаний транзитний резерв.

Проведено структурно-динамічний аналіз доходів АТ «Укрзалізниця» від транзитних вантажних перевезень (рис. 4).

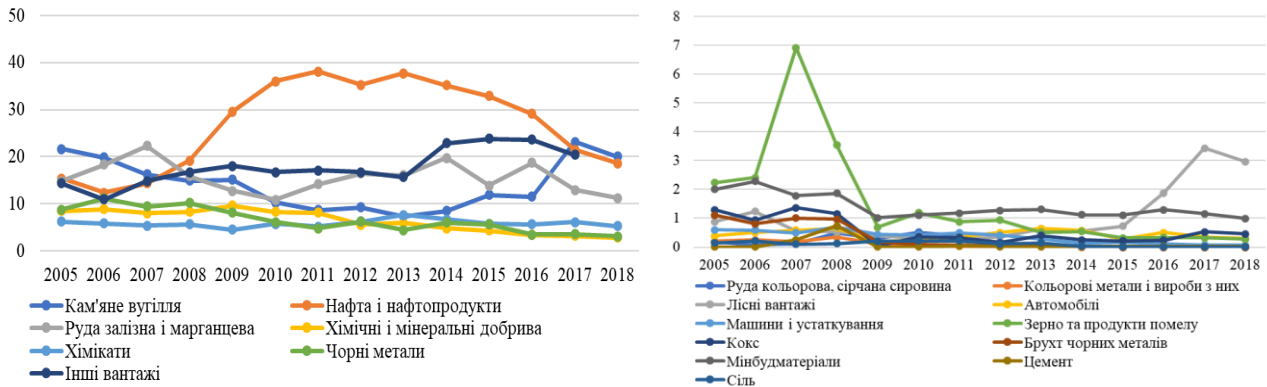


Рис. 4. Питомі ваги доходів від транзитних перевезень за родами вантажів, %

На основі результатів структурно-динамічного, таксономічного та ABC-аналізу визначено необхідність розробки інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Виявлено, що передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень значною мірою визначаються наявними, але не використаними з різних причин ресурсами та можливостями, а також проблемами економічного, техніко-технологічного, організаційного, політичного характеру. Необхідність усунення зазначених перешкод створює інтелектуальні (підвищення ефективності використання людського потенціалу), геополітичні (використання вигідного географічного положення), інноваційні (впровадження інноваційних технологій на основних транзитних маршрутах), інфраструктурні (досягнення європейського рівня розвитку інфраструктури), правові (нормативно-правове врегулювання транзитних перевезень, адаптація законодавства України до вимог та стандартів Європейського Союзу), організаційні (створення європейської моделі ринку залізничних перевезень та розвитку конкуренції), політичні (стратегічний курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію); економічні (обґрунтування виваженої тарифної політики), інформаційні (належне інформаційне обслуговування на шляху транзиту) передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу для остаточного закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигод від цього статусу.

У третьому розділі «Реалізація механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» сформовано концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; розроблено методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного

використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; оцінено ефект від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень.

Підприємства залізничного транспорту в процесі здійснення перевізної діяльності, зокрема, транзитних перевезень, не можуть функціонувати як окремі структурні елементи без взаємодії із іншими. Тому їх слід розглядати як структурні елементи «макропідприємства», яке здійснює транзитні перевезення. В якості такого макропідприємства можна розглядати АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії. Таке макропідприємство може здійснювати прямий вплив на формування транзитного потенціалу держави, підвищуючи привабливість залізничних, перш за все вантажних, перевезень територією України. Це може відбуватися за рахунок підвищення якості перевізної діяльності, швидкості перевезень за рахунок впровадження новітніх транспортних технологій, а також удосконалення залізничної мережі та оновлення рухомого складу.

Ступінь і ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту залежить від множини факторів, які мають різну природу та ступінь впливу на використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Виділено чотири групи факторів. Тоді модель підвищення ефективності використання транзитного потенціалу (TP) можна представити у вигляді такого функціоналу:

$$TP(t) = f(ST, LS, TI, IM, t), \quad (1)$$

де ST – множина інструментів державної політики, спрямованих на підтримку та підвищення транзитного потенціалу країни; LS – множина параметрів, що характеризують розвиток логістичних систем в країні; TI – множина якісних і кількісних показників, що відображають стан транспортної інфраструктури, у тому числі, і за окремими видами транспорту; IM – сукупність технологій управління процесом вантажних перевезень, у тому числі й транзитних; t – параметр часу.

Обґрунтовано, що удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень базується на шести основних принципах: адекватності, адаптивності, системності, раціональності, ефективності, інноваційності, дотримання яких сприяє не лише формуванню ефективного механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, а й здійсненню раціонального переходу від його поточного стану (реально затребувана транспортна система) до майбутнього (потенційно затребувана транспортна система). Це також дозволяє досягти необхідного ступеня відповідності кількісних і якісних характеристик підприємств залізничного транспорту вимогам зовнішнього середовища.

У процесі дослідження удосконалено механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень (рис. 5).

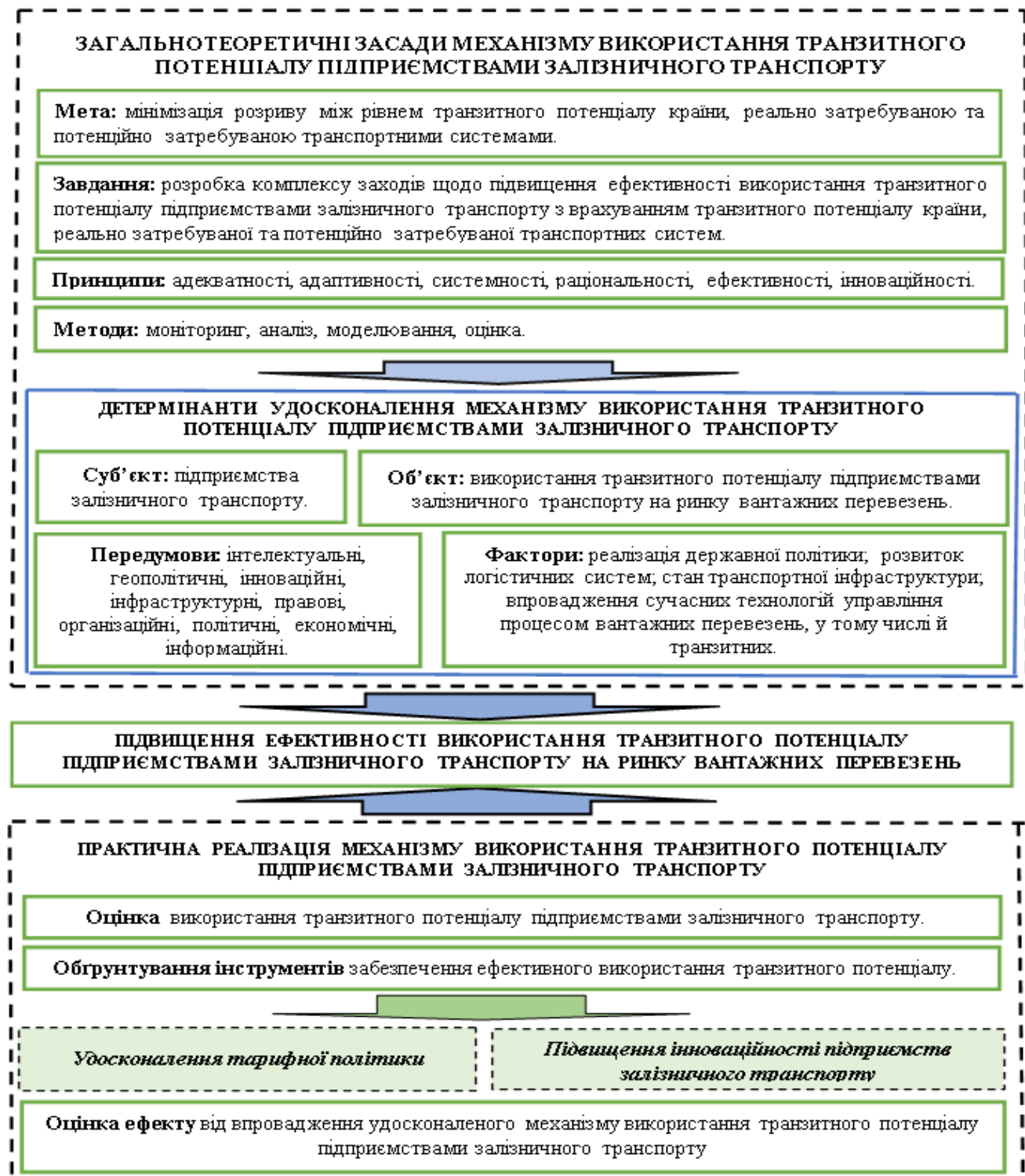


Рис. 5. Схема механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень

Метою сформованого механізму є мінімізація розриву між рівнем транзитного потенціалу країни, реально затребуваною та потенційно затребуваною транспортними системами. При цьому його основним завданням є розробка інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

Встановлено, що основними інструментами удосконалення механізму

використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні держави є сприяння удосконаленню формування тарифної політики, а на рівні підприємства залізничного транспорту – підвищення рівня інноваційності.

Тарифи на транзит вантажів встановлюються у відповідності до тарифної політики, яка розробляється учасниками Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення. АТ «Укрзалізниця» має право два рази на рік підвищувати тарифи та за необхідності знижувати тарифи – протягом фрахтового року. Основні конкурентні напрямки для вітчизняних підприємств залізничного транспорту проходять територією Молдови, Білорусі та Росії. Залежно від тарифної політики конкурентів розроблено методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

Методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту

Ситуація 1. На конкурентних напрямках тарифи залишаються незмінними	
Залізниця буде рівновигідно понижати чи не понижати тарифи, якщо при зниженні тарифів і збільшенні обсягів транзитних перевезень прибуток залишиться незмінним. Тобто це буде нижня межа рівня тарифу.	$d_n < d_{дог} < d_{ск}$, $d_{дог}$ – рівень тарифу, про який домовились клієнт і залізниця; d_n – нижня межа тарифу; $d_{ск}$ – рівень тарифу, який склався за нинішніх умов.
Ситуація 2. На конкурентних напрямках тарифи підвищуються	
Варіант 2.1. Тарифи зростають, а обсяг перевезень падає	
При збільшенні тарифів в n разів (як і у конкурентів) досліджено, в скільки разів знизиться обсяг перевезених транзитних вантажів.	$k_{зм} = \frac{\sum Ql_n}{\sum Ql_{ск}}$ де $k_{зм}$ – коефіцієнт, який показує, у скільки разів зменшився обсяг перевезених транзитних вантажів. Якщо $P_n \geq P_{ск}$, то для залізниці це вигідно; де $P_{ск}$ – прибуток від транзитних перевезень, який склався наразі, грн; P_n – прибуток від перевезення транзиту після збільшення тарифів. Якщо $P_n < P_{ск}$, то необхідно визначити верхню межу для n_b . $n_b = \frac{d_{ск} + C_{ск} * \Upsilon_{зав}(k_{зм} - 1)}{d_{ск} * d_{ск}}$ При $n < n_b$, вигоду отримує і клієнт, в порівнянні з перевезенням на конкурентних напрямках, і залізниця.
Варіант 2.2. Тарифи не змінюються в обмін на збільшення обсягів перевезень.	
Визначено, у скільки разів клієнт має збільшити обсяг перевезень, щоб залізниця було рівновигідно підвищувати чи не підвищувати тарифи.	При збільшенні тарифу в $n_{досл}$ разів обсяг перевезень вантажів залишається $\sum Ql_{ск}$. При цьому можливий прибуток $P_{можл}$ дорівнює зміненому прибутку P_3 . Тоді $k_3 = \frac{d_{ск} * n_{досл} - C_{ск}}{d_{ск} - C_{ск} \Upsilon_{зав}}$ k_3 – нижня межа збільшення обсягу перевезень клієнтом у випадку, якщо тарифи залишаються незмінними.
Варіант 2.3. Зменшуємо тарифи в обмін на збільшення обсягів перевезень (аналогічно, як у Ситуації 1).	
Ситуація 3. На конкурентних напрямках тарифи знижуються	
Залізниця буде рівновигідно понижати чи не понижати тарифи, якщо при зниженні тарифів і збільшенні обсягів перевезеного транзиту прибуток залишиться незмінним. Тобто це буде нижня межа рівня тарифу.	$d_n \leq d_{дог} < d_{ск}$, У випадку $d_{дог} = d_n$ залізниця отримає той самий обсяг прибутку.

Застосування АТ «Укрзалізниця» розроблених методичних підходів в практичній діяльності дозволить довести реально затребувану транспортну систему до рівня потенційно затребуваної, а потенційно затребувану – до рівня використання транзитного потенціалу.

У сучасних умовах особливої актуальності набуває проблема інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання транзитного потенціалу. Під інноваційно-орієнтованим розвитком підприємств залізничного транспорту розуміється безперервний процес якісних змін в структурі та управлінні транспортним виробництвом у результаті створення, застосування й поширення нових знань, техніки, технологій, матеріалів, видів енергії, форм і методів організації та управління, підвищення кваліфікації працівників, що здійснюються з метою зростання економічної ефективності виробництва.

Для підприємств залізничного транспорту інноваційно-орієнтований розвиток має передбачати, передусім, впровадження новітньої техніки і відповідних перевізних технологій. При обґрунтуванні стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою формування та використання транзитного потенціалу постає проблема обґрунтування напрямів пріоритетного інноваційного розвитку.

Специфіка виробничої та економічної діяльності підприємств залізничного транспорту проявляється у співвідношенні факторів виробництва, а саме основного капіталу, оборотного капіталу і праці. Дослідити співвідношення між цими ресурсами можна шляхом побудови відповідної трифакторної виробничої функції. В процесі досліджень доведено, що для АТ «Укрзалізниця» виробнича функція, яка показує вплив окремих факторів виробництва на доходи від транзиту вантажів, має вигляд:

$$Q = 0,890 \cdot X_1^{1,227} \cdot X_2^{0,005} \cdot X_3^{-0,009}. \quad (2)$$

де Q – обсяг виробленої продукції; X_1 – витрати основного капіталу; X_2 – витрати оборотного капіталу; X_3 – витрати праці. Оскільки параметри виробничої функції (2) показують вплив окремих факторів виробництва на обсяг виробництва (доходи від транзитних перевезень), тому її використано як критерій при обґрунтуванні інноваційної стратегії.

Було розглянуто два варіанти формування об'єктів (підприємств залізничного транспорту), на яких будуть впроваджувати інноваційні техніку та технологію першочергово.

Варіант 1 – інноваційний розвиток усіх підприємств залізничного транспорту здійснюється пропорційно їхньому розміру, за яким кошти будуть розподілені між залізницями пропорційно їхній операційній довжині мережі. Визначено, що відбудуться лише незначні зміни коефіцієнтів еластичності основного капіталу, тобто значного підвищення «якості» підприємств залізничного транспорту в результаті реалізації цієї інноваційної стратегії не спостерігатиметься. Відповідно, це не матиме позитивного впливу на транзитні потоки і, як наслідок, на ступінь використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

Варіант 2 – пріоритетне вкладання коштів у підприємства, які більше задіяні в процесі транзитних перевезень. Аналіз виробничих показників залізниць України показав, що найбільше транзитних вантажів перевозить Південно-Західна та Одеська залізниці. На ці залізниці також припадає й найбільша частина вантажних перевезень. Розрахунок здійснювався на припущенні, що доступні фінансові ресурси будуть переважно розподілені між Південно-Західною та Одеською залізницями (80% запланованих коштів), а інші 20% – між Південною, Придніпровською, Донецькою та Львівською залізницями пропорційно до їхньої операційної довжини.

Результати розрахунків за обома варіантами наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Розподіл інвестицій між залізницями та очікуваний прибуток
АТ «Укрзалізниця»

Залізниця (регіональні філії)	Частка операційної довжини мережі, %	Інвестиції, млн дол. США		Очікуваний прибуток, млн дол. США	
		Варіант 1	Варіант 2	Варіант 1	Варіант 2
Донецька	8,2	58,6	20,3	1,7	1,7
Львівська	22,5	160,7	55,5	8,4	8,2
Одеська	20,1	143,6	272,8	13,5	31,1
Південна	14,2	101,4	35,0	7,2	6,9
Південно-Західна	22,0	157,1	298,6	17,6	40,5
Придніпровська	13,0	92,9	32,1	5,3	4,9
Всього	100,0	714,3	714,3	53,7	93,3

Так, концентрація інвестицій на двох ділянках залізничної мережі, на яких здійснюються найбільші перевезення, дозволить отримати прибуток у сумі 93,3 млн дол. США. Це також вплине на виробничу функцію, яка набуде такого вигляду:

$$Q = 0,892 \cdot X_1^{1,243} \cdot X_2^{0,004} \cdot X_3^{-0,008}. \quad (3)$$

При запропонованому у другому варіанті розподілі фінансових ресурсів буде відбуватися нормалізація виробничої функції підприємств залізничного транспорту за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу і витрат праці. Це також матиме й додатковий позитивний результат, а саме: отриманий прибуток може бути спрямований на подальший інноваційний розвиток.

Проведені розрахунки підтвердили, що практична реалізація запропонованого механізму сприятиме підвищенню ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання наукового завдання щодо підвищення ефективності використання транзитного потенціалу

підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. Поглиблено теоретичний базис транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень шляхом введення таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система». Доповнено і уточнено понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни визначенням поняття транзитного потенціалу країни на ринку вантажних перевезень як сукупності наявних можливостей й ресурсів держави, яке включає комплекс природно-територіального, інфраструктурного, виробничо-обслуговуючого, інформаційного та людського потенціалів, ефективне використання яких забезпечує підвищення ефективності управління та конкурентоспроможності національної транспортної системи країни на світовому рівні.

2. Удосконалено поняття «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», яке полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів та прибутків по транзитних вантажних перевезеннях для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

3. Встановлено, що за період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45%, а обсяги транзитних перевезень – на 72,24%. Так, 2019 р. став критичним для підприємств залізничного транспорту, а показник обсягів транзитних перевезень – найнижчим за аналізований період. Це підтвердило, що транзитний потенціал підприємствами залізничного транспорту використовується неповною мірою.

4. Виділено передумови удосконалення механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень, до яких віднесено інтелектуальні, геополітичні, інноваційні, інфраструктурні, правові, організаційні, політичні, економічні та інформаційні. Виокремлення зазначених передумов дозволить підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень з метою закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигод від цього статусу.

5. Визначено, що підприємства залізничного транспорту слід розглядати як структурні підрозділи «макропідприємства» (АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії), яке здійснює транзитні перевезення. Таке «макропідприємство» і підприємства як його підрозділи можуть здійснювати прямий вплив на привабливість транзитних вантажних перевезень територією України за рахунок удосконалення інфраструктури, рівня її інноваційності, розвитку логістичних систем і впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Врахування цього дозволить підвищити ефективність

використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та підвищити привабливість транзитних перевезень вантажів територією України.

6. Удосконалено механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, що містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та його практичну реалізацію. Удосконалений механізм є взаємопов'язаною сукупністю структурних елементів зі зворотним зв'язком, що ґрунтується на принципах адекватності, адаптивності, системності, раціональності, ефективності, інноваційності. Реалізація цього механізму дозволить довести реально затребувану транспортну систему до рівня потенційно затребуваної, а потенційно затребувану транспортну систему – до рівня використання транзитного потенціалу.

7. Розроблено методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, які ґрунтуються на умовах встановлення рівновигідного рівня тарифів для клієнтів та підприємств залізничного транспорту. Цей рівень визначається виходячи з умов рівновигідності за різних ситуацій на ринку з урахуванням зміни тарифів на конкурентних напрямках. Це дає можливість проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень та сприяє більш ефективному використанню транзитного потенціалу України.

8. Запропоновано методичний підхід до обґрунтування стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту. Він базується на оцінюванні доцільності технологічних і структурних трансформацій в результаті впровадження інновацій, обґрунтуванні напрямів пріоритетного інноваційного розвитку та визначенні стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій. На основі розробленого підходу, що ґрунтувався на розрахунку трифакторної виробничої функції, було оцінено доцільність реалізації двох варіантів інноваційного розвитку: рівномірний розподіл коштів між всіма залізницями та пріоритетне фінансування залізниць, які здійснюють найбільші обсяги вантажних транзитних перевезень. Доведено доцільність реалізації другого варіанта, що дозволить нормалізувати виробничу функцію підприємств залізничного за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу й витрат праці, а також збільшити інноваційність транспортного виробництва (транзитних перевезень).

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, а також удосконаленні механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної та транспортної науки.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Luchnikova T., Dvulit Z., Yarmolitska O. Transit freight transport by railways in the system of the european integration policy of Ukraine. *Association agreement: driving integrational changes. Collective Monograph*. Chicago, Illinois, USA, 2019. P. 386-399 (0,8 друк.арк.). *Особистий внесок: надано оцінку системи транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту (0,4 друк.арк.).*

2. Лучникова Т.П. Особливості функціонування залізничних підприємств на ринку транзитних вантажних перевезень. *Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: монографія*. За ред. О.В. Ареф'євої. Київ: ФОП Маслаков, 2018. С. 331-347 (0,91 друк.арк.).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:

3. Лучникова Т.П. Фактори формування транзитного потенціалу транспортної інфраструктури. *Scientific Journal Natural Science Readings*, Bratislava, Slovakia, 2019. №1. P. 39-45. [Фахове видання Словаччини]. (0,53 друк.арк.).

4. Luchnikova T., Shpak N., Dvulit Z., Sroka W. Strategic developmen of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. №10(4), P. 76-84. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024> [Фахове видання Польщі, Scopus]. (0,83 друк.арк.). *Особистий внесок: структурно-динамічний аналіз обсягів транзитних перевезень вантажів підприємствами залізничного транспорту та доходів від них методами ABC-аналізу і таксономічних показників. (0,4 друк.арк.).*

5. Лучникова Т.П. Систематизация факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: науч.-практ. журнал*. Гомель, 2016. №. 1. С. 277-281. [Фахове видання Білорусі]. (0,44 друк.арк.).

6. Лучникова Т. П. Значение предприятий железнодорожного транспорта в использовании транзитного потенциала Украины. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: науч.-практ. журнал*. Гомель, 2016. №. 2 (33). С. 93-95. [Фахове видання Білорусі]. (0,35 друк.арк.).

Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:

7. Лучникова Т.П. Удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. *Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія: «Економіка»*, 2020. № 2(87). С. 96-111. [Фахове видання України, НМБД Index Copernicus, ResearchBib]. (0,81 друк.арк.).

8. Лучникова Т. П. Управління інвестиціями АТ «Українська залізниця» з метою нарощення транзитного потенціалу України. *Причорноморські економічні студії: наук. журн.; Причорномор. н.-д. ін-т екон. та інновацій*. Одеса, 2019. №48(2). С. 72-76. [Фахове видання України, НМБД Index

Sopernicus]. (0,63 друк.арк.).

9. Лучникова Т.П., Карпенко О.О. Інтеграція підприємств залізничного транспорту в європейську транспортну систему як напрям ефективного використання транзитного потенціалу України. *Modern Economics*: електрон. наук. фахове вид.; Миколаїв. нац. аграр. ун-т. Миколаїв, 2019. № 16 (2019). С. 21-26. [Електронний ресурс]. URL: [https://doi.org/10.31521/modecon.V16\(2019\)-03](https://doi.org/10.31521/modecon.V16(2019)-03) [Фахове видання України, НМБД DOAJ, CrossRef, CiteFactor]. (0,62 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтовано напрями інтеграції підприємств залізничного транспорту України в європейську транспортну систему.* (0,31 друк.арк.).

10. Лучникова Т.П. Сутність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Економічний форум*: наук. журн.; Луцький нац. техніч. ун-т. Луцьк, 2016. № 3. С. 206-210. [Фахове видання України, НМБД *Ulrich's Periodicals Directory (США)*, *Google Scholar*, *Index Sopernicus*]. (0,41 друк.арк.).

11. Лучникова Т.П., Марченко О.П. Сучасний стан локомотивного господарства залізниць України. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2016. № 36. С. 122-128. [Фахове видання України]. (0,48 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтована необхідність капітальних інвестицій для оновлення локомотивного парку АТ «Укрзалізниця».* (0,24 друк.арк.).

12. Лучникова Т.П. Дослідження сутності, специфіки та складових транзитного потенціалу України. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2015. № 32. С. 20-30. [Фахове видання України]. (0,77 друк.арк.).

13. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2012. № 20. С. 15-19. [Фахове видання України]. (0,35 друк.арк.).

14. Лучникова Т.П. Ефективність функціонування міжнародних транспортних коридорів як умова реалізації транзитного потенціалу. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2009. №13. С. 26-31. [Фахове видання України]. (0,61 друк.арк.).

Опубліковані праці апробаційного характеру:

15. Лучникова Т.П. Оценка влияния внешних факторов на использование транзитного потенциала Украины предприятиями железнодорожного транспорта. *Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и стороительного комплексов*: материалы IV междунар. научно-практ. конф. посвящ. 65-летию БИИЖТа-БелГУТа (Гомель, Белорусь, 11–12 октября 2018г.). Гомель, 2018. С. 288-290. (0,19 друк.арк.).

16. Лучникова Т.П. Фактори впливу на використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажним перевезенням. *Moderní vymožen ostivědy*: Materiály XII mezinárodní vědecko - praktická konference (Praha, Česká republika, 22 – 30 ledna 2016). Praha, 2016. Díl 2. *Ekonomická vědy*. С. 55-56. (0,11 друк.арк.).

17. Лучникова Т.П. Науково-практичні здобутки у використанні транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях. *Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті*: матеріали XI міжнарод. науко-практ. інтернет-конф. (Київ, 9-15 вересня 2016 г.). Київ, 2016. С. 34-35. (0,06 друк.арк.).

18. Лучникова Т.П. Передумови удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажних перевезеннях. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика*: тези доп. за матеріалами XII науко-практ. міжнар. конф. (Харків, 2-4 червня 2016 р.). Харків, 2016. С. 117-118. (0,11 друк.арк.).

19. Лучникова Т.П. Роль залізничного транспорту в реалізації транзитного потенціалу. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті*: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф. (Кам'янець-Подільський, 29 вересня – 2 жовтня 2015 р.). Кам'янець-Подільський, 2015. С. 77-78. (0,12 друк.арк.).

20. Лучникова Т.П. Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи. *Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті*: матеріали IX міжнарод. науко-практ. інтернет-конф. (Київ, 17 листопада – 14 грудня 2014 г.). Київ, 2014. С. 252-253. (0,08 друк.арк.).

21. Лучникова Т.П. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України. *Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки*: матеріали XIII наук.-практ. конф. молодих учених, аспірантів і студентів (Київ, 12 грудня 2013 р.). Київ, 2013. С. 245-245. (0,1 друк.арк.).

22. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Інтеграція України в міжнародну транспортну систему*: тези I міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 21-22 травня 2009 р.). Дніпропетровськ, 2009. С. 34-35. (0,1 друк.арк.).

23. Лучникова Т.П. (Сопова Т.П.) Інтеграція залізниць України у міжнародну транспортну систему. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. Серія «Економіка і управління». (Київ, 2008 р.) Київ, 2008. С. 134. (0,08 друк.арк.).

АНОТАЦІЯ

Лучникова Т.П. Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України, Київ, 2020.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності

використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Поглиблено теоретичний базис ефективного використання транзитного потенціалу з вантажних перевезень. Оцінено сучасний стан використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Визначено передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Сформовано концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту України на ринку вантажних перевезень. Удосконалено механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Обґрунтовано методичні підходи до формування тарифної політики, спрямовані на підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Розроблено методичний підхід до оцінки ефекту від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту. Отримані результати впроваджено в практичну діяльність підприємств залізничного транспорту та у навчальний процес.

Ключові слова: транзитний потенціал, механізм використання транзитного потенціалу, підприємства залізничного транспорту, ринок вантажних перевезень.

АННОТАЦИЯ

Лучникова Т.П. Механизм использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок.. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный университет инфраструктуры и технологий МОН Украины, Киев, 2020.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методических положений и практических рекомендаций по повышению эффективности использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок.

Углубленно теоретический базис эффективного использования транзитного потенциала по грузовым перевозкам. Оценено современное состояние использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта. Определены предпосылки совершенствования механизма использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок.

Сформированы концептуальные основы эффективного использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта Украины на рынке грузовых перевозок. Усовершенствован механизм использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок. Обоснованы методические подходы к формированию тарифной политики, направленные на повышение

эффективности использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта. Разработан методический подход к оценке эффекта от инновационно-ориентированного развития предприятий железнодорожного транспорта. Полученные результаты внедрены в практическую деятельность предприятий железнодорожного транспорта и в учебный процесс.

Ключевые слова: транзитный потенциал, механизм использования транзитного потенциала, предприятия железнодорожного транспорта, рынок грузовых перевозок.

ABSTRACT

Luchnikova T.P. Mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market. – Qualified research as the manuscript copyright.

Thesis for candidate's degree in Economics, specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020.

The thesis provides theoretical and methodical regulations and guidelines to improve the efficiency of use transit potential by rail enterprises in the market on the freight market.

The theoretical background of effective using the transit potential on the freight market is deepened. The current state of using the transit potential by rail-enterprises on the freight market is assessed. The prerequisites for improving the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market are determined.

Conceptual bases of using the transit potential by Ukrainian rail enterprises on the freight market are suggested. The mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market is improved. Methodological approaches to the tariff policy formation aimed at increasing the efficiency of using the transit potential by rail enterprises are substantiated. A methodological approach to assess the effect of innovation-oriented development of rail enterprises is developed. The obtained results are implemented in the practical activities of rail enterprises and in the learning process.

Keywords: transit potential, mechanism of using the transit potential, rail enterprises, freight market.