

жадно хватала самые прибыльные, мощные, современные государственные предприятия, недра, богатые нефтью, газом, рудами, нефтеперерабатывающие и химические предприятия, могучие заводы ВПК. Всё транжирилось. Стали появляться первые схемы сращивания госаппарата и дельцов, замаячили на горизонте первые олигархические семейства, влияние которых на Кремль стремительно возрастало» [14, с. 41–42]. Можно вспомнить в связи с этим и печальную судьбу одной из самых больших в мире судоходных компаний – Черноморского морского пароходства, приватизированного в первую очередь – быстро, решительно, безжалостно. Оно исчезло с экономического горизонта, поглощённое черной дырой жадности, алчности и корысти, – как если бы его никогда и не было. По закону сохранения, вырученные за ЧМП деньги, конечно, никуда не пропали. Они были отправлены на чьи-то счета куда-то «в оффшоры», чтобы составить основу богатства будущих миллионеров и миллиардеров. Это первые миллионы из того же разряда, о которых говорил Рокфеллер: «Я могу рассказать историю всех своих миллионов – кроме первого, тайну происхождения которого никто и никогда не узнает»...

ЛИТЕРАТУРА

1. С. Кара-Мурза, Потерянный разум / С. Кара-Мурза. – Москва : Эксмо «Алгоритм», 2008. – 735 с.
2. Кургиян С. Суть времени – 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kurginyan.ru/publ.shtml?-cmd=add&cat=4&id=77>.
3. Kotler P., Andreasen A. Strategic marketing for nonprofit organizations, 4th ed. – Prentice Hall: New Jersey, 1991].
4. Фукуяма Ф. Доверие : социальные добродетели и путь к процветанию / Френсис Фукуяма [пер. с англ. Д. Павловой, В. Кирющенко, М. Колопотина]. – М. : ООО «Издательство АСТ» : ЗАО НПП «Ермак», 2004. – 730 с.
5. Соловьёв С. М. История России с древнейших времён / С. М. Соловьёв. Кн. 1. Т. 1–2. – М. : Мысль, 1988. – 797 с.
6. Зиновьев А. Планируемая история : Запад. Посткоммунистическая Россия. Гибель русского коммунизма : [сборник] / Александр Зиновьев. – М. : АСТ МОСКВА, 2009. – 542 с.
7. Belbin R. M. Management teams: why they succeed or fail. – London : Heinemann, 1986. – 179 с.
8. Коваленко И. Н., Коваленко Н. П. Об одном нетривиальном примере группового единомыслия / И. Н. Коваленко, Н. П. Коваленко // Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного Університету : серія Економіка і менеджмент. – 2011. – № 3. – С. 36–42.
9. Одайник В. Психология политики / В. Одайник. – СПб : Ювента, 1996. – 382 с.
10. Дырин С. П. Российская модель управления персоналом в условиях промышленного предприятия / С. П. Дырин. – СПб. : Питер, 2006. – 224 с.
11. McClelland D. Human motivation. – Cambridge: Cambridge University Press, 1987. – 663 с.
12. Коваленко И. Н., Коваленко Н. П. Наука и искусство власти менеджера / И. Н. Коваленко, Н. П. Коваленко. – Одесса: Феникс, 2011. – 512 с.
13. Хинштейн А. Ельцин. Кремль. История болезни / А. Хинштейн. – М. : ЗАО «ОЛМА Медиа Групп», 2006. – 576 с.
14. Хасбулатов Р. И. Преступный режим. «Либеральная тирания» Ельцина / Р. И. Хасбулатов. – М. : Яуза-пресс, 2011. – 416 с.

Н. А. Лебедева,

*кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ОСОБЕННОСТИ МАРКЕТИНГА В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ

Как известно, Украина занимает выгодное географическое и геополитическое положение, позволяющее теоретически активно участвовать в обслуживании международного обмена товарами и услугами. При этом Украина имеет хорошо

развитую транспортную систему всех видов транспорта, способную освоить достаточно большие объемы международных перевозок.

Проходящая в настоящее время эволюция международных экономических отношений, сопряженная с ней глобализация, интеграция и кооперация в сфере развития мирового хозяйства дают огромную базу транспортных услуг, необходимых для освоения. С другой стороны, возникает конкурентная борьба за освоение сегментов этой базы транспортных услуг международного обмена.

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

Как отмечено в работе [1] мировой экспорт транспортных услуг с 2001 года перевалил за 340 млрд. долларов и постоянно растет.

Бурный рост экспорта транспортных услуг и увеличение в разы грузооборота и пассажирооборота потребовало создания новой техники, развития транспортной инфраструктуры, внедрения современных транспортно-логистических технологий [1]. Как отмечено в [1], логика проста – возрастающая конкуренция между товаропроизводителями заставила их искать новые возможности для снижения транспортной составляющей в конечной цене товара, что за два истекших десятилетия в ведущих западных странах удалось снизить транспортную составляющую в конечной цене товара до 10–12 %. На Украине этот показатель в 2-3 раза выше на различных видах транспорта.

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

Проведению полномасштабных маркетинговых исследований должно предшествовать формирование мультимодальной транспортной сети (МТС) на территории страны. При этом в настоящей работе предложено под МТС по аналогии с [2] понимать совокупность мультимодальных транспортных коридоров обеспечивающих транзитные международные транспортно-экономические связи.

По территории Украины проходит четыре Критских международных транспортных коридора (№ 3, № 5, № 7 (водный) и № 9), а также коридоры Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) и Балтийское море – Черное море (Гдыня/Гданск – Одесса/Ильичевск), Евроазиатские коридоры и в том числе транзитный коридор Европа–Азия с выходом на Транссиб.

Несмотря на создание и реализацию Программы функционирования национальной сети международных транспортных коридоров, действующей с 1998 года, транзитный потенциал Украины используется не полностью. Это связано, по мнению авторов, с отсутствием методологии проведения маркетинговых исследований направленных на создание экономической привлекательности МТС и ее элементов.

Для решения этой проблемы необходимо ставить и решать следующие задачи:

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

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

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

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

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

6. Запланировать развитие железнодорожных подходов к портам Южный и Ильичевск, способных пропустить такое количество поездов, которые смогут обеспечить перспективный объем контейнеров.

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

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

Мониторинг существующих и перспективных сегментов и объемов возможной грузовой массы позволяет маркетологам сконцентрировать усилия на прогнозировании формирования мультимодальных коридоров всех уровней иерархии [2] – международных, межрегиональных, региональных.

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

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

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

Создание таких инвестиционных проектов сопряжено с поиском путей реализующих следующие основные задачи:

- увеличение скорости доставки грузов и пассажиров;
- обеспечение сохранности грузов и улучшение контроля за их следованием;
- снижение издержек при перевозке грузов и пассажиров.

Главная цель экспертов-маркетологов, влиять на реализацию этих задач за счет улучшения технического состояния элементов системы, что в свою очередь, должно повысить скорость доставки грузов и пассажиров, улучшить эксплуата-

ционные показатели, влияющие на величину эксплуатационных расходов и, как следствие, – снижение себестоимости перевозок.

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

Учитывая большую размерность при формировании области эффективных альтернатив изменения структуры и мощности мультимодальной транспортной сети при реализации предложенной методологии по аналогии с работой [2] предлагается использование декомпозиции в следующей иерархической последовательности:

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

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

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

- мультимодальные транспортные узлы рассматриваются как транспортные коммуникации позволяющие обеспечить агрегирование взаимодействующих мультимодальных транспортных звеньев с учетом сбалансированности их мощности. При этом в мультимодальных транспортных узлах следует выделять главные элементы обеспечивающие реализацию мощности системы в целом. Это может быть порт, если взаимодействует морской и любой из сухопутных видов транспорта или сортировочная станция, если взаимодействует железная дорога и автомобильный транспорт.

В исследованиях, проведенных в работе [2], наглядно показано множество возможных вариантов развития структуры и мощности в рамках одного вида транспорта. Совместное рассмотрение этапного перспективного развития мультимодальной транспортной сети или ее элементов с учетом различных видов транспорта в узлах и создания сбалансированных с узлами мощности звеньев на порядок увеличивает размерность задачи, что требует, в свою очередь, применение методов и методик позволяющих организовать в начале процедуру моделирования исходного множества проектных технических состояний системы по элементам и мультимодальной транспортной сети в целом, а затем включить в методологию приемы сокращения размерности исходного множества технических состояний систем до допустимой. Рассмотрим эту процедуру на примере формирования множества возможных технических состояний Ильичевского морского торгового порта базирующуюся на программе 4М [3].

Данная программа предлагает проведение пяти независимых друг от друга мероприятий позволяющих этапно наращивать мощность порта как мультимо-

дального транспортного узла до переработки трех миллионов контейнеров. Из пяти независимых друг от друга мероприятий с учетом зависящего состояния по принципу каждая с существующим каждая с каждым и со всеми остальными можно сформировать 32 технических состояния, что в свою очередь, дает $2^{(32-2)}$ возможных альтернатив этапного развития системы.

Ранжирование полученных технических состояний системы по объему потребных инвестиций и приращению мощности, с последующим просеиванием и исключением заведомо не эффективных технических состояний позволяет сформировать оптимальное по Парето допустимое множество технических состояний. В рассматриваемом примере, работа [3], удалось получить 16 оптимальных по Парето технических состояний из которых было сформировано области эффективных альтернатив перспективного этапного развития мультимодального транспортного узла для различных сценариев роста объемов перевозки контейнеров.

Реализация альтернатив показанная в работе [3] позволила бы создать необходимые резервы мощности мультимодального транспортного узла Ильичевский морской торговый порт для реализации перспективных объемов контейнерных перевозок.

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

Для качественного проведения маркетинговых исследований необходимо разрабатывать и внедрять в транспортно-логистических центрах Украины автоматизированные системы мониторингования, в режиме реального времени, с проведением анализа и синтеза результатов, что позволит более эффективно решать перспективные проблемы этапного развития транспортной системы страны.

Решение поставленных задач маркетинговых исследований позволит существенно повысить эффективность работы и экономическую привлекательность мультимодальной транспортной сети Украины для перевозок международного транзита.

ЛИТЕРАТУРА

1. Щербанин Ю. А. Международный обмен и транспорт / Ю. А. Щербанин. — СПб : Лики России, 2003. — 69 с.
2. Методологические основы проектирования этапного развития облика и мощности мультимодальной транспортной сети : [монография] / С. М. Гончарук [и др.]. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2012. — 227 с.
3. Лебедева Н. А. Формирование области эффективных альтернатив изменения облика и мощности мультимодальных транспортных узлов на основе системного подхода: дис.... к. т. н. / Н. А. Лебедева. — Хабаровск, 2009. — 179 с.