

*Ю. Мерлян,
студентка 3 курса
факультета Економіки і менеджмента,
Міжнародний гуманітарний університет*

*А. Чванова,
студентка 3 курса
факультета Економіки і менеджмента,
Міжнародний гуманітарний університет
руководитель – канд. техн. наук, доцент Н. А. Лебедева*

ОСОБЕННОСТИ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

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 экспертов – маркетологов, формирующих область эффективных альтернатив этапного развития структуры и мощности мультимодальных транспортных коридоров лежит вопрос создания инвестиционных проектов обеспе-

чиваючих економічну привлекательність мультимодальної транспортної мережі України для експортно – импортних перевізників.

Створення таких інвестиційних проектів сопряжено з пошуком шляхів реалізуючих наступні основні задачі:

- збільшення швидкості доставки вантажів і пасажирів;
- забезпечення збереженості вантажів і покращення контролю за їх слідом;
- зменшення витрат при перевізці вантажів і пасажирів.

Головна мета експертів-маркетологів, впливати на реалізацію цих завдань за рахунок покращення технічного стану елементів системи, що в свою чергу, повинно підвищити швидкість доставки вантажів і пасажирів, покращити експлуатаційні показники, впливаючі на величину експлуатаційних витрат і, як наслідок знизити собівартість перевезень.

В той же час, при зміні структури і потужності мультимодальної транспортної мережі і її елементів необхідно забезпечити: безпеку, безперебійність і плавність руху рухомого складу всіх видів транспорту.

Ураховуючи велику розмірність при формуванні області ефективних альтернатив змін структури і потужності мультимодальної транспортної мережі при реалізації запропонованої методології по аналогії з роботою [2] пропонується використовувати декомпозицію в наступній ієрархічній послідовності:

- мультимодальна транспортна мережа ділиться на множину входять в неї мультимодальних транспортних коридорів (наприклад – Критські коридори № 3, 5, 7, 9);
- мультимодальні транспортні коридори розглядаються як сукупність мультимодальних транспортних вузлів і мультимодальних транспортних ланок (наприклад мультимодальний транспортний вузол – Ільичевський морський торговельний порт);
- мультимодальне транспортне ланка в межах будь-якого з видів транспорту беручою участь в роботі мультимодального транспортного коридору, може розглядатися по ділянках адміністративного або галузевого підпорядкування (наприклад, ділянки залізничних мультимодальних транспортних ланок можна розглядати в межах доріг, Одеська залізниця, що дозволяє привернути до оптимізації розвитку структури і потужності арсенал результатів досліджень учених залізничників);
- мультимодальні транспортні вузли розглядаються, як транспортні комунікації дозволяючі забезпечити агрегування взаємодіючих мультимодальних транспортних ланок з урахуванням збалансованості їх потужності. При цьому в мультимодальних транспортних вузлах слід виділяти головні елементи забезпечуючі реалізацію потужності системи в цілому. Це може бути порт, якщо взаємодіє морський і будь-який з наземних видів транспорту або сортувальна станція, якщо взаємодіє залізниця і автомобільний транспорт.

В дослідженнях, проведених в роботі [2], наочно показано багато можливих варіантів розвитку структури і потужності в межах одного виду транспорту. Спільне розгляд етапного перспективного розвитку мультимодальної транспортної мережі або її елементів з урахуванням різних видів транспорту в вузлах і створення збалансованих з вузлами потужності ланок на порядок збільшує розмірність задачі, що вимагає, в свою чергу, застосування методів і методик дозволяючих організувати в початку процедури моделювання початкового множини проектних технічних станів системи по елементам і мультимодальної транспортної мережі в цілому, а потім включити в методологію прийому скорочення розмірності початкового

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 мультимодального 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 потребуются дополнительно пропускать 90–100 пар поездов в сутки, при этом, даже если распределить между автодорожными подходами и железной дорогой, то потребуются 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... канд техн. наук / Н. А. Лебедева. — Хабаровск, 2009. — 179 с.