

Приведена система участников транспортно-логистической компании позволит управлять загалльною вартістю перевезень. Таким чином при вдосконаленні роботи інтегрованих транспортно-логістичних систем, необхідно враховувати, що вони є сукупністю функціонально і суб'єктно взаємозв'язаних елементів, а головним завданням експедитора є пошук, реалізація і при необхідності коригування рішень, вигідних для усіх учасників транспортного процесу.

#### Література

1. Нагорный, Е. В. Развитие и современное состояние транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий и организаций в Украине [Текст]: сб. науч. тр. / Е. В. Нагорный, В. С. Наумов // Вестник ХНАДУ. — 2009. — Вып. 44. — С. 63–67.
2. Иванова, С. С. Формирование интегрированной логистической системы предприятия машиностроения на основе информационно-компьютерных технологий [Текст]: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С. С. Иванова. — Саратов, 2006. — 203 с.
3. Вовчик, Е. А. Конкурентные преимущества интегрированной логистики в цепях поставок [Текст] / Е. А. Вовчик // Российское предпринимательство. — 2007. — Вып. 1(90), № 5. — С. 34–38.
4. Pride, W. M. Marketing (International Edition) [Electronic resource] / W. M. Pride, O. C. Ferrell. — Houghton Mifflin Company Boston, 1995. — Available at: \www/URL: http://trove.nla.gov.au/work/28296078
5. Prahalad, C. K. The Core Competence of the Corporation [Electronic resource] / C. K. Prahalad, G. Hamel. — Harvard Business review, 1990. — Available at: \www/URL: https://hbr.org/1990/05/the-core-competence-of-the-corporation
6. Boulding, W. A Dynamic Process Model of Service Quality: From Expectations to Behavioral Intentions [Text] / W. Boulding, A. Kalra, R. Staelin, V. A. Zeithaml // Journal of Marketing Research. — 1993. — Vol. 30, № 1. — P. 7–27. doi:10.2307/3172510
7. Schnaars, S. P. Marketing Strategy: Customers & Competition [Text] / Steven P. Schnaars. — New York: Free Press, 1998. — 216 p.
8. Fisk, R. P. Tracking the evolution of the services marketing literature [Text] / R. P. Fisk, S. W. Brown, M. J. Bitner // Journal of Retailing. — 1993. — Vol. 69, № 1. — P. 61–103. doi:10.1016/s0022-4359(05)80004-1
9. Долинская, Г. Маркетинг и конкурентоспособность промышленной продукции [Текст] / Г. Долинская, И. Соловьев. — М., 1991. — 178 с.
10. Edvinsson, L. Intellectual Capital. Realizing Your Company's True Value by Finding Its Hidden Brainpower [Text] / L. Edvinsson, M. S. Malone. — New York: Harper Business, 1997. — 240 p.

#### АНАЛИЗ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА ПРИМЕРЕ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ КОМПАНИИ

В статье исследуется построение интегрированной логистической системы на примере работы транспортно-экспедиторской компании. Данная система будет способствовать оптимальной организации перевозки грузов и предоставления услуг. За счет чего будет обеспечено повышение эффективности работы транспортно-экспедиторской компании ее производственно-коммерческой деятельности, что приведет к повышению конкурентоспособности транспортно-экспедиторской компании за счет привлечения дополнительных объемов грузов.

**Ключевые слова:** цепь поставок, транспортно-экспедиторская компания, интегрированная логистическая система, услуга, анализ.

*Очеретна Валентина Валеріївна, аспірант, асистент, кафедра експлуатації морських портів, Одеський національний морський університет, Україна, e-mail: fikyss2003@rambler.ru.*

*Очеретная Валентина Валерьевна, аспирант, ассистент, кафедра эксплуатации морских портов, Одесский национальный морской университет, Украина.*

*Ocheretna Valentyna, Odessa National Marine University, Ukraine, e-mail: fikyss2003@rambler.ru*

УДК 656.614.073.235

DOI: 10.15587/2312-8372.2014.31643

**Харчевская И. В.,  
Онищенко С. П.**

## АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ В СЕКТОРЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В данной статье рассмотрен современный рынок контейнерных перевозок в Украине, классифицированы основные участники рынка. Проведен сравнительный анализ изменений за последние 10 лет и сравнение с международным рынком контейнерных перевозок. Выявлена и обоснована необходимость в комплексной государственной поддержке рынка и национальных перевозчиков с целью их развития, выхода на международный рынок и недопущения монополизации украинского рынка крупными международными операторами.

**Ключевые слова:** конкуренция, оператор, идентификация, преимущества, классификация, контейнеры, перевозки, тренд, холдинг.

### 1. Введение

Во всем мире наблюдается тенденция расширения номенклатуры грузов, перевозимых в контейнерах. Любое из предприятий, вовлеченных во внешнеторговую деятельность, тем или иным образом сталкивается с контейнерными перевозками. Фактически контейнерные

перевозки становятся неотъемлемой частью транспортной логистики торговых компаний.

Рынок контейнерных перевозок динамичен: от своевременности получения информации, от ситуации на рынке зависит наличие возможности сократить размер транспортных издержек, и, соответственно, повысить конкурентоспособность продукции. С этим связано

увеличение интереса к любой информации в сфере организации доставки грузов в контейнерах.

Основными «держателями» контейнерных перевозок в широком смысле этого слова являются экспедиторские компании, которые с разной степенью охвата с точки зрения операций организуют процессы доставки грузов в контейнерах. Роль экспедиторских компаний на рынке становится определяющей и позволяет влиять на развитие транспортной инфраструктуры в целом. В совокупности это обосновывает актуальность проведения данных исследований.

## 2. Анализ литературных данных и постановка проблемы

Из печатных изданий Украины основным источником информации продолжает оставаться специализированный журнал «Порты Украины» [1]. Среди электронных ресурсов можно выделить Alphaliner [2], Seaneews [3], Transport Topics [4], Национальный Морской Рейтинг Украины [5].

Контейнерным перевозкам в целом посвящено большое количество работ. Национальными авторами детально рассмотрена роль контейнерных перевозок в развитии мировой торговли и экономики стран [6, 7], проанализирован современный этап развития контейнеризации, выявлены его особенности, а также отличительные признаки предприятий, функционирующих на рынке контейнерных перевозок [8], сформулированы принципы стратегического управления функционированием и развитием портовых контейнерных терминалов в транспортно-логистических системах [8], проведен анализ конкуренции на международном рынке между судоходными линиями [9, 10].

Вопросы организации контейнерной перевозки и гармонизации с документальным сопровождением внешне-торговых операций детально рассмотрены в работах зарубежных авторов, например [11–14]. Достаточно подробный анализ рынка контейнерных перевозок России представлен в труде [15].

В Интернет-ресурсах размещено большое количество информации о состоянии международных рынков контейнерных перевозок [2–4]. Единственным источником информации о рынке контейнерных перевозок Украины является специализированный журнал «Порты Украины» [1] и «Ежегодный Национальный Морской Рейтинг» [5].

В то же время, вопросы классификации экспедиторских компаний на международном и украинском рынках контейнерных перевозок, специфика и конкурентные преимущества экспедиторов различных типов остались малоисследованными. Практически не рассматриваются потенциальные возможности выхода национальных экспедиторских компаний на международный рынок, что в условиях современной глобализации становится актуальным. Так как даже при отсутствии желания отечественных экспедиторов выходить на международный рынок, современные тенденции обуславливают стирание границ в транспортной сфере. Поэтому вопросы определения специфики конкурентной среды отечественных экспедиторских компаний, работающих в секторе контейнерных перевозок, являются актуальными.

## 3. Цель и задачи исследования

Целью данной работы является определение современного состояния конкурентной среды и факторов конкурентоспособности украинских экспедиторских компаний в секторе контейнерных перевозок.

Достижение цели связано со следующими задачами исследования:

- классификация типов конкурирующих компаний на рынке контейнерных перевозок;
- анализ результатов работы ведущих компаний на украинском рынке контейнерных перевозок;
- сравнительный анализ национальных и иностранных компаний;
- определение мероприятий, необходимых для повышения конкурентоспособности национальных компаний на международном рынке контейнерных перевозок.

## 4. Классификация участников рынка

Результаты проведенного авторами анализа литературы, статистических данных и практического опыта специалистов транспортной сферы позволяют сделать вывод о том, что основная конкуренция на рынке международных контейнерных перевозок, в том числе на рынке Украины, происходит между тремя основными типами транспортно-экспедиторских компаний.

Первый тип — *транспортно-экспедиторские компании* в традиционном понимании этого вида деятельности.

Второй тип — *транспортно-экспедиторские компании*, которые являются частью *транспортных холдингов*, не связанных с агентированием судоходных контейнерных линий. В практике транспортного бизнеса такие компании именуется как *логистические операторы*. И третий тип — транспортно-экспедиторские компании, являющиеся частью холдингов, в основе которых — агентирование судоходных контейнерных линий, либо же, непосредственно, агенты судоходных линий — *линейные агенты*. Кроме этого, уместно выделять национальные и иностранные компании (табл. 1).

К сожалению, отсутствует в открытых источниках какая-либо статистическая информация о количестве контейнеров, перевозка которых организована линейными агентами по сквозным коносоаментам. Поэтому в данной работе автор опирается на данные о количестве контейнеров с импортными, экспортными и транзитными грузами, перевозимыми через порты Одесса, Ильичевск, Южный.

Данные в табл. 1 позволяют сделать вывод о том, что рынок контейнерных перевозок в Украине не является развитым. Ни один из его участников не занимает монополистического положения. Доля иностранных операторов сравнительно мала.

Следует отметить что Одесса, Ильичевск являются основными портами Украины, через которые организуется доставка импортных грузов в Украину, но существуют и альтернативные варианты доставки.

Первый альтернативный вариант — доставка грузов через порты Европы (Гамбург, Клайпеда, Гдыня и Гамбург). Эти порты, в большинстве случаев, используются для доставки грузов из Юго-Восточной Азии в Западную Украину, либо в центральную Украину с использованием контейнерного поезда «Викинг».

Таблица 1

Компании, работающие на украинском рынке контейнерных перевозок

№	Позиции на рынке	Тип компании	Количество компаний на рынке		Данные по обрабатываемым контейнерам		Удельная доля на 1-го участника рынка
			Ед.	Доля	Ед.	Доля	
1	ТОП рынка	экспедиторы	13	4,75 %	300 670	19,6 %	1 %
2		линейные агенты	2				
3		иностраный логистический оператор	1				
4		национальный логистический оператор	3				
6	прочие участники рынка	иностраные ТОП операторы	15	3,75 %	1 068 264	80,4 %	0,2 %
7		прочие экспедиторы и агенты	366	91,5 %			
8	Всего в среднем		400	100 %	1 533 006	100 %	—

Ко второму альтернативному варианту относится схема доставки через порты Мариуполь и Херсон в Донецкую, Днепропетровскую и Луганскую области. Доставка осуществляется при использовании нерегулярного контейнерного сервиса из портов Турции, а также Румынии. В периоды открытой речной навигации доставка грузов в контейнерах осуществляется непосредственно до Днепропетровского Речного Порты.

В табл. 2 представлены данные по основным логистическим операторам, работающим на международном рынке контейнерных перевозок. Из 26 указанных компаний ни одна не является украинской либо происхождения из страны СНГ. Ни одна из компаний не является иностранным ТОП оператором рассматриваемыми в табл. 2. При этом первые 4 компании удерживают свои позиции в пятерке основных лидирующих компаний в течение всего анализируемого периода. Но не следует забывать, что весомая доля контейнеров из исследуемых статистических данных были доставлены в Украину на условиях CIE, таким образом, морская перевозка этих контейнеров до порта выгрузки в Украине уже могла быть организована одним из международных логистических операторов.

Таблица 2

ТОП 26 логистических операторов

Ранг	Логистический оператор	Страна происхождения	Представительство в Украине	TEUs	
				2010	2012
1	Sinotrans	China	нет	6 944 000	8 237 000
2	Kuehne+Nagel	Swiss	есть	2 945 000	3 473 000
3	DHL Supply Chain & Global Forwarding	Germany	есть	2 772 000	2 840 000
4	DB Schenker Logistics	Germany	есть	1 647 000	1 905 000
5	Pantos Logistics	South Korea	есть	1 512 444	1 765 246
6	Panalpina World Transport	Swiss	есть	1 241 000	1 388 000
7	Expeditors International of Washington	North America	есть	879 713	868 487

Окончание табл. 2

Ранг	Логистический оператор	Страна происхождения	Представительство в Украине	TEUs	
				2010	2012
8	DSV	Denmark	есть	710 000	725 806
9	Sankyu	Japan	нет	710 000	750 000
10	Bollere/SDV Logistics	Africa	нет	705 000	770 000
11	UPS Supply Chain Solutions	North America	есть	700 000	500 000
12	CEVA Logistics	USA	есть	672 000	783 378
13	Damco	Denmark	есть	610 000	797 700
14	Kerry Logistics	China	нет	576 000	804 000
15	Agility	Kuwait	есть	550 000	550 000
16	UTi Worldwide	Germany	есть	476 000	495 000
17	Kintetsu World Express	Japan	нет	465 047	572 000
18	Yusen Logistics	Japan	есть	440 000	450 000
19	Logwin	Germany	нет	430 000	500 000
20	Hellmann Worldwide Logistics	Germany	есть	407 665	672 569
21	Geodis	France	есть	385 000	420 000
22	Nippon Express	Japan	нет	330 900	719 052
23	C. H. Robinson Worldwide	North America	нет	258 756	500 000
24	Hyundai GLOVIS	Korea	нет	247 545	*
25	Toll Holdings	Australia	нет	185 000	484 000
26	BDP International	USA	нет	*	114 931

В табл. 3 сведена информация по транспортным компаниям, которые в период с 2009 по 2013 годы обеспечивали организацию доставки грузов в контейнерах через порты Одесса, Ильичевск, Южный [5].

Таблица 3

Анализ работы ТОП 19 транспортно-экспедиторских компаний рынка контейнерных перевозок в период с 2009 по 2013 годы (\* — отсутствует информация) [5]

№	Экспедитор	2009		2010		2011		2012		2013		2009–2013 гг.	
		Конт.шт.	%	Конт. шт.	%	Конт. шт.	%	Конт. шт.	%	Конт. шт.	%	Конт. тыс. шт	%
1	Блэк Си Шиппинг	10 452	4,78	11 956	3,95	15 483	4,77	14 699	4,7	17 639	4,71	70, 2	4,6
3	Global Ocean Link	*	*	10 591	3,50	9 111	2,81	12 079	3,86	17 664	4,72	49, 4	3,2
4	Формаг Групп	7 638	3,5	7 229	2,39	8 392	2,59	8 723	2,79	10 066	2,69	42, 05	2,7
2	Юни Ламан Групп (Ламан Шиппинг и Юни-Ориент Шиппинг Эйдженси)	7 068	3,23	10 858	3,59	11 373	3,50	13 296	4,25	16 903	4,52	59, 5	3,9
5	Плейнич Групп	6 454	2,95	7 504	2,48	7 203	2,22	*	*	*	*	—	—
6	АРЕНА МАРИН	4 863	2,23	7 784	2,57	*	*	*	*	*	*	—	—
7	Рада Групп	4 668	2,14	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—
8	ЗВЕРТРАНС ЛОГИСТИК	4 581	2,1	*	*	*	*	*	*	*	*	—	—
9	Ильичевсквнештранс	4 152	1,9	6 712	2,22	*	*	10 029	3,21	12 036	3,22	—	—
10	ЭКСПАКОМ	3 882	1,78	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
11	СМТ Лтд	3 605	1,65	*	*	*	*	*	*	—	—	—	—
12	СМА СИ ДЖИ ЭМ ШИППИНГ	*	*	11 779	3,89	10 597	3,27	*	*	*	*	—	—
13	Транс-Фаворит	*	*	6 946	2,29	11 185	3,45	7 116	2,27	7 088	1,89	—	—
14	Интернешл Карго Сервис	*	*	5 843	1,93	*	*	*	*	*	*	—	—
15	М.А.К. транспорт ЛТД	*	*	*	*	9 622	2,97	8 667	2,77	10 719	2,86	—	—
16	МИКС	*	*	*	*	7 241	2,23	8 623	2,76	*	*	—	—
17	Группа Компаний Сов-фракт УУТ	*	*	*	*	7 697	2,37	11 086	3,54	10 128	2,71	—	—
18	AVANTAGE SERVICE	*	*	*	*	*	*	8 717	2,79	10 041	2,68	—	—
19	Метинвест	*	*	*	*	*	*	*	*	6 954	1,86	—	—
Итого ТОП 10		7 487	26,26	24 568	28,8	46 342	30,18	103 035	32,93	119 238	31,85	300	19,6
Прочие экспедиторы		161 176	73,74	215 520	71,19	226 609,00	69,82	209 847,00	67,07	255 112	68,15	1 068, 2	80,4
Всего		218 539	100	302 722	100	324 513	100	312 882	100	374 350	100	1 533	100

### 5. Конкурентные преимущества экспедиторских компаний

Обобщение практического опыта работы компаний в секторе контейнерных перевозок в Украине позволило установить основные конкурентные преимущества компаний-лидеров (табл. 4). В табл. 5 представлены сильные и слабые стороны участников рассматриваемого бизнеса на национальном и международном уровнях.

Обобщая вышесказанное, можно сделать следующий вывод: отечественный рынок контейнерных перевозок можно будет рассматривать перспективным для иностранных логистических операторов, только когда в Украине будут сформированы стабильные условия для развития бизнеса.

А основные преимущества транспортной компании любого типа обеспечивает степень ее капитализации. Таким образом, можно сделать предположение, что ближайшие годы на рынке Украины будет происходить вытеснение экспедиторских компаний холдинговыми структурами, а именно, операторами логистических услуг и линейными агентами судоходных линий. На международном рынке можно предположить обострение конкуренции между судоходными контейнерными линиями и международными логистическими операторами. Для того чтобы украинские логистические операторы были представлены на международном рынке контейнерных перевозок, должна быть обеспечена соответствующая государственная поддержка развития национальных холдинговых структур на транспорте.

Таблица 4

Анализ конкурентных преимуществ компаний, лидирующих на рынке контейнерных перевозок Украины

№	Экспедитор	Тип компании	Преимущества компании
1	Блэк Си Шиппинг	национальный логистический оператор	* собственные офисы в России и Китае; * собственный склад; * компания продолжительное время была линейным агентом NYK line, BSCS, Admiral в Украине; * 11 лет на рынке; * собственный автотранспорт; * является индивидуальным членом FIATA, действительным членом АМЭУ, членом АСМАП
2	Юни Ламан Групп	национальный логистический оператор	* более 10 лет опыта; * собственный автотранспорт; * компания была агентом Roksolana Container Line; * собственные офисы в России, Китае
3	Global Ocean Link	экспедитор	* собственный автотранспорт
4	Формаг Групп	национальный логистический оператор	* развитая сеть офисов по всему миру; * более 20 лет опыта
5	Олейнич Групп	экспедитор	* собственный автотранспорт; * является индивидуальным членом FIATA, действительным членом АМЭУ, членом АСМАП; * агент в Украине Interbulk Group (оператор танк-контейнерных перевозок и перевозок специализированными балк-контейнерами); * ответственность застрахована в TT Club
6	Ильичевск-внештранс	экспедитор	* собственный складской комплекс и контейнерный терминал и собственный автотранспорт; * инфраструктура созданная на базе В/О «Союзвнештранс»; * член Украинской транспортно-экспедиторской ассоциации «Укрвнештранс», индивидуальный член «ФИАТА» и Ассоциации экспедиторов России «АЭР», член АСМАП Украины и Международной хлопковой ассоциации; * более 50 лет работы; * государственные преференции

Таблица 5

Слабые и сильные стороны компаний рынка контейнерных перевозок

Логистический оператор		Линейный агент		Экспедитор
Национальный	Иностранный	Представитель	Собственный офис линии	
<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ НА РЫНКЕ УКРАИНЫ</b>				
1. Знание рынка Украины и умение приспосабливаться к любым изменениям. 2. Наличие материальных активов (автотранспорт, склады) и сравнительно большие оборотные средства. 3. Возможность предложения оптимального сервиса (цена — качество) за счет синергетического эффекта	1. Наличие pricing centre, с помощью которых клиентам может быть предложена морская перевозка по оптимальной стоимости. 2. Наличие контактов головного офиса с аналогичными европейскими структурами (Metro, Procter&Gamble и т. д.). Т. е. иностранный логистический оператор превращается в оперативный офис, которые обрабатывает грузопотоки, предоставленные другими офиса Холдинга. 3. Относительно высокая ответственность компании за организацию перевозки и сохранность груза, что позволяет привлечь к работе крупных заказчиков, для которых ответственность партнеров является ключевым фактором	У компании-представителя есть «спутник» в виде экспедиторской компании. Если компания представитель не может обеспечить сервис согласно критериев клиента, то этот сервис будет представлен компанией «спутником». Пока линия временно номинирует представителя в качестве своего агента, проверяя рынок, то компания-представитель пользуется временем, чтобы стать сильнее, и когда линия откажется от ее услуг, быть в состоянии продолжить работу самостоятельно по пути компании экспедитора или логистического оператора	1. Большие оборотные средства. 2. Возможность использования методов неценовой конкурентной борьбы	Гибкость и скорость оформления грузов. Эти качества не всегда относятся к экспедиторам, которые являются частью конгломератов или просто компаниями, созданными для обработки существующего грузопотока торговой компании
<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ НА РЫНКЕ УКРАИНЫ</b>				
Слабой стороной отдельных компаний является ненадлежащая организация бизнеса	1. Недостаточные знания о рынке и умение приспосабливаться к изменениям на рынке и экономико-политической среде Украины. 2. Иностранный оператор в своей работе исключает любые сомнительные схемы работы, что существенно урезает сегмент клиентской базы, не позволяет самостоятельно оформлять грузы в портах и существенно сокращает перечень оказываемых услуг	Недопустимость использования методов неконкурентной борьбы. Это обусловлено тем, что принципал не должен получить каких-либо жалоб со стороны клиентов или партнеров. Компания-представитель дорожит тем, что она является хоть и временным, но агентом линии	1. Необходимость согласования любой деятельности с принципалом, который может не понимать особенностей рынка Украины, что является своеобразным тормозом в работе. 2. Узкая направленность. Может быть предложен сервис только 1 линии	1. Недостаточное количество оборотных средств. 2. Отсутствует структура для развития компании в целом. 3. Большую часть грузопотока, как правило, обеспечивают несколько клиентов в случае потери, которых существование компании оказывается под угрозой

Окончание табл. 5

Логистический оператор		Линейный агент		Экспедитор
Национальный	Иностранный	Представитель	Собственный офис линии	
<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ</b>				
1. Не достаточное количество оборотных средств для работы на международных рынках. 2. Отсутствие опыта работы на международных рынках. 3. Отсутствие структуры в рамках европейского стандарта транспортного бизнеса	Слабой стороной отдельных компаний является ненадлежащая организация бизнеса	Аналогичны национальному логистическому оператору	Узкая направленность. Может быть предложен сервис только 1 линии	—
<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ</b>				
При обслуживании грузопотоков, идущих через Украину, — знания, опыт и сильные позиции на рынке Украины	1. Репутация на рынке. 2. Знание рынка. 3. Наличие наработанных договоренностей с судоходными линиями. 4. Наличие наработанных клиентов и постоянных грузопотоков	—	Аналогичны иностранному логистическому оператору	—

## 6. Обсуждение результатов исследования конкурентной среды

Рынок контейнерных перевозок Украины и его участники должны развиваться согласно международного тренда. Это является необходимым условием выхода национальных компаний на международный рынок. Для этого со стороны государства должен быть принят комплекс мер по содействию развития национальных операторов контейнерных перевозок. Деятельность таких операторов будет вносить весомый вклад в экономику Украины и позволит в целом увеличить конкурентоспособность Украины как транзитного коридора для грузов в контейнерах из Азии, Америки в страны СНГ.

К необходимым мерам со стороны государства можно отнести:

- упрощение системы оформления грузов в портах;
- гармонизация национального законодательства в сфере оказания транспортно-экспедиторских услуг с международными нормами;
- создание транспортных кластеров для обеспечения процесса интеграции транспорта с наукой с целью увеличения уровня конкурентоспособности за счет научно-технического прогресса.

## 7. Выводы

В результате проведенных исследований были решены следующие задачи:

1. Проведена классификация основных участников рынка контейнерных перевозок Украины в рамках определенных типов компаний путем изучения доступной информации об истории этих компаний, их активов и качеств, которые предположительно позволяют занимать то или иное положение на рынке. Определена доля иностранных компаний на рынке Украины.

2. В результате изучения статистических данных о количестве обработанных контейнеров проведен сравнительный анализ результатов работы национальных

и иностранных компаний на украинском рынке контейнерных перевозок.

3. Путем выявления схожих качеств, которые присущи каждому из типов компаний определены основные критерии, которые, по мнению авторов, определяют успешность или не успешность их работы.

4. Определены мероприятия, которые влияют на критерии успешности и соответственно являются необходимыми для повышения конкурентоспособности национальных компаний на международном рынке контейнерных перевозок.

В результате решения вышеперечисленных задач нами была достигнута поставленная цель работы, а именно определено современное состояние конкурентной среды и факторы конкурентоспособности экспедиторских компаний в секторе контейнерных перевозок.

## Литература

1. География контейнерных перевозок Украины в 2013 году [Электронный ресурс] // Издательство Порты Украины. — № 01(133). — Режим доступа: \www/URL: <http://portsukraine.com/node/3545>. — 01.01.2014.
2. Alphaliner — TOP 100. Operated fleets as per 01 December 2014 [Electronic resource]. — Available at: \www/URL: <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>. — 01.07.2014.
3. SeaNews [Electronic resource]. — Available at: \www/URL: <http://www.seanews.com.tr/article/worldship/>
4. Transport Topics [Electronic resource]. — Available at: \www/URL: <http://www.ttnews.com/top50/logistics/>
5. Национальный морской рейтинг Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа: \www/URL: <http://rating.portsukraine.com/index.html>
6. Савельева, И. В. Анализ тенденций роста контейнеризации как важного фактора развития мировой торговли [Текст] / И. В. Савельева // Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. — 2009. — Том 12, Вип. 25. — Част. 1: Актуальні питання сучасного розвитку економіки. — С. 204–217.
7. Галаевская, Д. В. Роль контейнерных перевозок в развитии портовой деятельности Украины [Текст] / Д. В. Галаевская // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. — Одеса: ОНМУ, 2011. — № 37. — С. 35–46.
8. Савельева, И. В. Экономические основы управления функционированием и развитием морской перевалочной базы контейнерной транспортно-логистической системы [Текст]: дис. ... д-р эконом. наук / И. В. Савельева. — Одесса, 2012. — 414 с.

9. Верещака, Ю. А. Роль контейнерных перевозок в условиях новой экономики [Электронный ресурс] / Ю. А. Верещака // Экономика Транспортного Комплекса. — 2012. — Вып. 20. — Режим доступа: \www/URL: http://cyberleninka.ru/article/n/rol-konteynernyh-perevozok-v-usloviyah-novoy-ekonomiki
10. Деркачева, И. В. О монополизации рынка контейнерных перевозок [Электронный ресурс] / И. В. Деркачева, Я. А. Горшков. — Режим доступа: \www/URL: http://www.sworld.com.ua/konfer33/1245.pdf
11. Мацинина, А. С. Организация управления интермодальными контейнерными перевозками в логистических цепях поставок продукции [Текст]: автор. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А. С. Мацинина. — Москва, 2011. — 29 с.
12. Малиндретос, Г. Транспортная логистика и интермодальные перевозки [Текст]: учеб. пособие / Г. Малиндретос, И. Христодоуло-Варотси, М. Я. Постан, И. М. Москвиченко, А. О. Балабанов. — Генуя-Афины-Одесса-Ильичевск: «Астропринт», 2004. — 66 с.
13. Лимонов, Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки [Текст] / Э. Л. Лимонов. — изд. 2-е, перераб. — СПб.: ИЦ «Выбор», 2000. — 415 с.
14. Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки [Текст]: учеб. пособие / С. В. Милославская, К. И. Плужников. — М.: РосКонсульт, 2001. — 368 с.
15. Российский Рынок международных контейнерных перевозок: современное состояние и перспективы до 2015 года [Текст]. — Москва: РосБизнесКонсалтинг, 2008. — 248 с.

**АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНОГО СРЕДОВИЩА ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ У СЕКТОРИ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

У даній статті розглянуто сучасний ринок контейнерних перевезень в Україні, класифіковані основні учасники ринку.

Проведено порівняльний аналіз змін за останні 10 років і порівняння з міжнародним ринком контейнерних перевезень. Виявлено та обґрунтовано необхідність в комплексній державній підтримці ринку і національних перевізників з метою їх розвитку, виходу на міжнародний ринок і недопущення монополізації українського ринку великими міжнародними операторами.

**Ключові слова:** конкуренція, оператор, ідентифікація, переваги, класифікація, контейнери, перевезення, тренд, холдинг.

*Харчевская Ирина Викторовна, аспирант, кафедра организации таможенного контроля на транспорте, Одесский национальный морской университет, Украина, e-mail: lucky\_ods@ukr.net.*

*Онищенко Светлана Петровна, доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой организации таможенного контроля на транспорте, Одесский национальный морской университет, Украина, e-mail: onyshenko@gmail.com.*

*Харчевська Ірина Вікторівна, аспірант, кафедра організації митного контролю на транспорті, Одеський національний морський університет, Україна.*

*Онищенко Світлана Петрівна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри організації митного контролю на транспорті, Одеський національний морський університет, Україна.*

*Kharchevska Irina, Odessa National Maritime University, Ukraine, e-mail: lucky\_ods@ukr.net.*

*Onyshchenko Svitlana, Odessa National Maritime University, Ukraine, e-mail: onyshenko@gmail.com*

УДК 004.855.5

DOI: 10.15587/2312-8372.2014.31630

**Кунгурцев А. Б.,  
Калинина С. А.**

## РАЗРАБОТКА АЛГОРИТМА РАБОТЫ ОБУЧАЕМОГО С МОДЕЛЬЮ ВЫЯВЛЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ К ПРОГРАММНОМУ ПРОДУКТУ

В статье авторы ставят задачу моделирования процесса выявления требований к программному обеспечению. Опираясь на ранее разработанную статическую математическую модель, авторы приводят алгоритм работы обучаемого с моделью. Предполагается использовать модель в обучении аналитиков сферы информационных технологий, поэтому значительное внимание в статье уделено механизму оценивания действий и качества знаний обучаемого.

**Ключевые слова:** модель выявления требований, алгоритм работы обучаемого, предметная область, оценка знаний.

### 1. Введение

Разработка программного продукта «под заказ» предусматривает тщательное исследование и анализ соответствующей предметной области через общение с представителями заказчика и изучение необходимой документации. В процессе анализа собираются и формулируются требования к будущей программной системе. В последних два десятилетия проведено много исследований, которые свидетельствуют о том, что стоимость исправления ошибок в программном продукте на позд-

них стадиях реализации значительно превышает стоимость качественного выявления требований [1]. Такую работу обычно выполняет высококвалифицированный IT-специалист (системный аналитик), имеющий опыт общения с заказчиками.

В рамках обучения специалистов по компьютерным наукам в университете можно дать рекомендации по выявлению и формулированию требований к новому программному продукту, однако чрезвычайно трудно имитировать работу аналитика в условиях реальной организации заказчика. Возможно проводить практическое