

## ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

УДК 656.073

DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).2.68-75](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).2.68-75)

І.О. Кузєв, ст. викл.

*Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського,  
м.Кременчук, Україна**e-mail: Igor-kuzev@ukr.net*

## Модель результативного ринку і технологія вантажних залізничних перевезень

Процеси лібералізації, спроба переходу залізничної галузі на нову модель ринку вільної конкуренції без відповідних змін складової моделі негативно позначаються на ефективності роботи залізничної галузі та на результативності ринку вантажного залізничного сервісу. Пропонується поглянути на проблему не з позицій зміни форми власності в галузі та формування ринку вільної конкуренції, а з позицій пошуку рівноваги технології роботи та моделі ринку вантажних залізничних перевезень, що застосовується. Дослідження ґрунтується на відомій концепції Industrial organization. Результативність ринку вантажних залізничних перевезень багато в чому залежить від технології створення залізничного вантажного сервісу. Пропонується сформулювати ринкову модель орієнтуючись не так на вигляд конкуренції, але в деяку гармонію технології вантажного залізничного сервісу та ринку, точніше рівноваги складових сервісного ринку. За результатами дослідження можуть бути сформульовані рекомендації щодо формування збалансованої моделі ринку вантажних залізничних перевезень та коригування цілей та існуючої моделі ринку.

**поле ринку, учасник процесу, вантажні залізничні перевезення, технологія перевізного процесу**

**Постановка проблеми.** Транспортна галузь та залізнична підгалузь не є винятком. Взаємодіючи з вирішенням проблем економічного вибору та прийняття рішень в умовах невизначеності, багатофакторності та багатозадачності, теорія та практика економіки галузевих ринків дозволяють раціонально та адекватно трактувати проблеми розвитку галузі, використовувати технологічні рішення, визначати стратегію розвитку та поведінки організації для досягнення кращих результатів, орієнтувати та мотивувати персонал тощо. У нашій країні залізничний транспорт, як відомо, був монополією, але в результаті структурних змін стався розподіл вантажних ресурсів (вагонів), точніше, їх передача у приватне володіння, внаслідок чого технологія, яка створювала сервіс, що задовольняє потреби у перевезеннях вантажів, стала втрачати ефективність. По суті створена в часи минулого століття технологія роботи залізничного транспорту втратила систему планування, транспортного виробництва та ефективні технології керування парком порожніх універсальних вагонів: «шахівку» та «регулювання».

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Управління перевізним процесом зараз децентралізоване, інструментарію для управління перевізним процесом, що враховує ці зміни, не запропоновано і не створено, хоча необхідні ресурси та можливості для цього були і поки що залишаються доступними. Йдеться про створення дещо зміненої технології перевізного процесу, що реалізується за допомогою ІТ-рішень, яка дозволить керувати цим процесом в умовах децентралізації системи керування та переходу універсальних вагонів від одного власника до багатьох власників. Ця технологія є динамічною моделлю планування та реалізації перевізного

процесу (якусь «динамічну шахівницю», на базі якої і реалізується планування виробничих ресурсів, що забезпечують процес вантажних залізничних перевезень) за участю власника інфраструктури, перевізника, власників вантажних залізничних вагонів і власників вантажів (вантажовідправки вантажоодержувачів), в основі якої лежить та сама «шахівниця» та відповідність попиту на вантажні перевезення техніко-технологічним можливостям власника інфраструктури, перевізника та власників вантажних ресурсів. Внаслідок зміни моделі ринку та відсутності технологій, що враховують ці зміни, замість підвищення ефективності перевізної діяльності залізничного транспорту в частині вантажних перевезень було досягнуто зниження її ефективності, виникли труднощі у реалізації технологічного процесу перевезення вантажів залізничним транспортом [7].

Дослідження економіки галузевих ринків і, зокрема, ринку вантажоперевезень, ґрунтуються на спробах виміряти велику кількість базисних умов, насамперед: технології виробництва сервісу, переваги та поведінку споживача тощо. Однак у реальних умовах зібрати репрезентативні дані та дати їм однозначне тлумачення дуже важко, а здебільшого і просто неможливо. Про це Ф.М. Шерер та Д. Росс міркували у своїй роботі «Структура галузевих ринків» [1]. З того часу мало що змінилося на краще.

Залізнична галузь перебуває у поганому стані, технологія створення сервісу вантажних перевезень хоч і здатна забезпечувати реалізацію вантажних перевезень, але вкрай неефективна, що відбиває транспортна складова у ціні товарів, що перевозяться залізничним транспортом. У цьому дослідженні зроблено спробу визначити та запропонувати деякі зміни в реалізованій сьогодні моделі ринку вантажних залізничних перевезень [2].

У роботі використані фундаментальні праці: Tirole J., Ross D., Нагорний Е.В., Шраменко Н.Ю., Вінников В.В., Ломотько Д.В. [2,3,4,7,19] та ін., а також власний особистий досвід роботи на залізничному транспорті [18] та в консалтинговій діяльності в галузі менеджменту та логістики [16,17].

**Постановка завдання.** Мета – визначити модель результативного ринку вантажних залізничних перевезень, у якому залізнична галузь зможе показати максимальну ефективність. Методи роботи – експертна оцінка спроби зміни моделі ринку вантажних залізничних перевезень; аналіз причин розбалансування економічного механізму перевізної діяльності у сфері вантажних залізничних перевезень; спроба структурувати цілі результативного ринку вантажних залізничних перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Організація перевезення вантажів залізничним транспортом має певну специфіку на відміну інших галузей. Створюваний при цьому сервіс є масовим обслуговуванням споживачів за однією єдиною технологією організації перевізного процесу, крім того, інфраструктура, тяга, навантажувальні ресурси та забезпечують підрозділи є невід'ємною частиною технології виробництва вантажного залізничного сервісу, над ринком реалізується товар цього виробництва. Ринки монополії відповідають такій технології виробництва. Вкрай важко на таких ринках реалізувати функціонал двох власників процесів або двох процесів у рамках однієї технології. Проблема реформи, як мені здається, полягає в певному дисбалансі технології виробництва сервісу та моделі ринку. По суті, спроба вбудовування моделі ринку досконалої конкуренції в модель ринку природної монополії при цьому не змінюючи технологію виробництва. Ситуацію посилює побудову моделі ринку вантажних залізничних перевезень в розрізі з теорією галузевих ринкових структур (Industrial organization) [5,6] і не враховуючи специфіку залізничної галузі.

Ринок вантажних залізничних перевезень є полем, де реалізуються економічні відносини між власниками процесу залізничних перевезень (виробниками транспортних послуг (насамперед перевізниками), власниками транспортної інфраструктури, власниками рухомого складу) та споживачами транспортних послуг (вантажовласниками, вантажовідправниками, вантажовідправниками). Ринок вантажних залізничних перевезень – це балансує чи розбалансує механізм вантажного залізничного сервісу та попиту на вантажні залізничні перевезення.

Велике охоплення дослідження та значна кількість показників розмивають його, не дозволяючи сфокусуватися на головній меті. Фокусуючись на цілі дуже важливо визначитися з межами дослідження, у випадку із залізничною галуззю, це межі ринку вантажних залізничних сервісів прямих та інтегрованих в модальні сервіси вантажних залізничних перевезень [13]. Усе це лише ускладнило управління перевізним процесом на залізничному транспорті і відбилося на результативності ринку цього сервісу. Індикатори відобразили ці зміни, ціна на перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням усіх витрат власників вантажів пішла вгору, навантаження на мережі залізниць плавно, але дуже впевнено знижується. Наступний крок реформ – збільшення залізничних тарифів на перевезення вантажів, і це за умов переорієнтації бізнесу на ринок автомобільних перевезень [9].

Головне, у чому помилилися реформатори – вони не врахували міру кореляції між ринком та технологією. Друге, якщо робиться спроба зміни моделі ринку, тоді змінюється і технологія виробництва сервісу, статус та взаємодія його учасників. Зміна форми власності на залізничні вантажні ресурси не змінила модель ринку вантажного залізничного сервісу, а лише створила конкурентний ринок залізничних вантажних ресурсів («збоку» ринку вантажних залізничних перевезень), в даному випадку ринок вантажних залізничних вагонів як активів та ринок вантажних ресурсів вантажного залізничного транспорту.

Крім того, зміни призвели до появи нових акторів та перерозподілу доходів від перевізної діяльності, основну частку якого отримує не організатор перевізного процесу, а власник вантажного ресурсу, при цьому практично не беручи участь у перевізному процесі. На жаль, підвищенню результативності ринку, а тим паче ефективності процесу вантажних залізничних перевезень це не сприяє.

Як відомо, парадигма ефективних галузевих ринків складається з уявлень про очікування суспільства від виробників товарів та послуг, яка представляється як «структура – поведінка – результативність» [12]. Що стосується ринку вантажних залізничних перевезень поняття результативності його функціонування багатомірне, втім, як та інших галузевих ринків. Правильне визначення цілей багато в чому визначить ефективність моделі галузевого ринку.

Досягнення мети побудови моделі ринку вимагає звернення до фундаментальних цінностей, застосування нових технологічних рішень та вимірювачів ступеня досягнення поставленої мети.

Зрозуміло, що головна мета досягнення гармонії між виробниками та користувачами досягається лише за умови мінімальних збоїв роботи ринкового механізму технології перевізного процесу на залізничному транспорті [14,15]. Ця модель результативного ринку вантажних залізничних перевезень, у якій зроблено спробу визначити структурні та технологічні параметри, що істотно впливають на ринок вантажних залізничних перевезень.

Справжня модель ґрунтується на Гарвардській парадигмі, проте має деякі відмінності, які перебувають у дещо зміненій схемі класичної Гарвардської парадигми. Ринок представляється як поле, а ефективність взаємодії досягається через консенсус.

Крім того, враховано специфіку роботи вантажного залізничного транспорту в Україні, його інфраструктурну та технологічну модель.

Результативність ринку досягається за допомогою консенсусу складових ринку та балансу попиту та пропозиції на вантажний залізничний сервіс, а також дещо по-іншому вибудованих взаємозв'язків. Така модель дозволяє гармонізувати взаємодію учасників ринку та технологію виробництва сервісу.

Поле ринку – це чіткі межі ринку (арена), що дозволяють побудувати його модель, в рамках якої актори вибудовують свою поведінку, орієнтуючись на позиції та владу кожного з них. Де загальна мета всіх учасників ринку – не видавити слабших за межі поля, а досягти такого становища кожного з учасників, при якому стане можлива стабілізація ринку, що дозволяє ринку виживати та розвиватись її учасникам у відносно довгостроковій перспективі.

Стабільність ринку досягається абсолютно зрозумілими ідентичністю та ієрархією учасників ринку (лідерів та аутсайдерів), де всі вони поділяють концепцію контролю, що спрямовує дії факторів. Справжня модель дозволяє побачити рівноважне становище складових ринку та збалансувати будь-яку з них щодо інших, зображено на рисунку 1, 2.

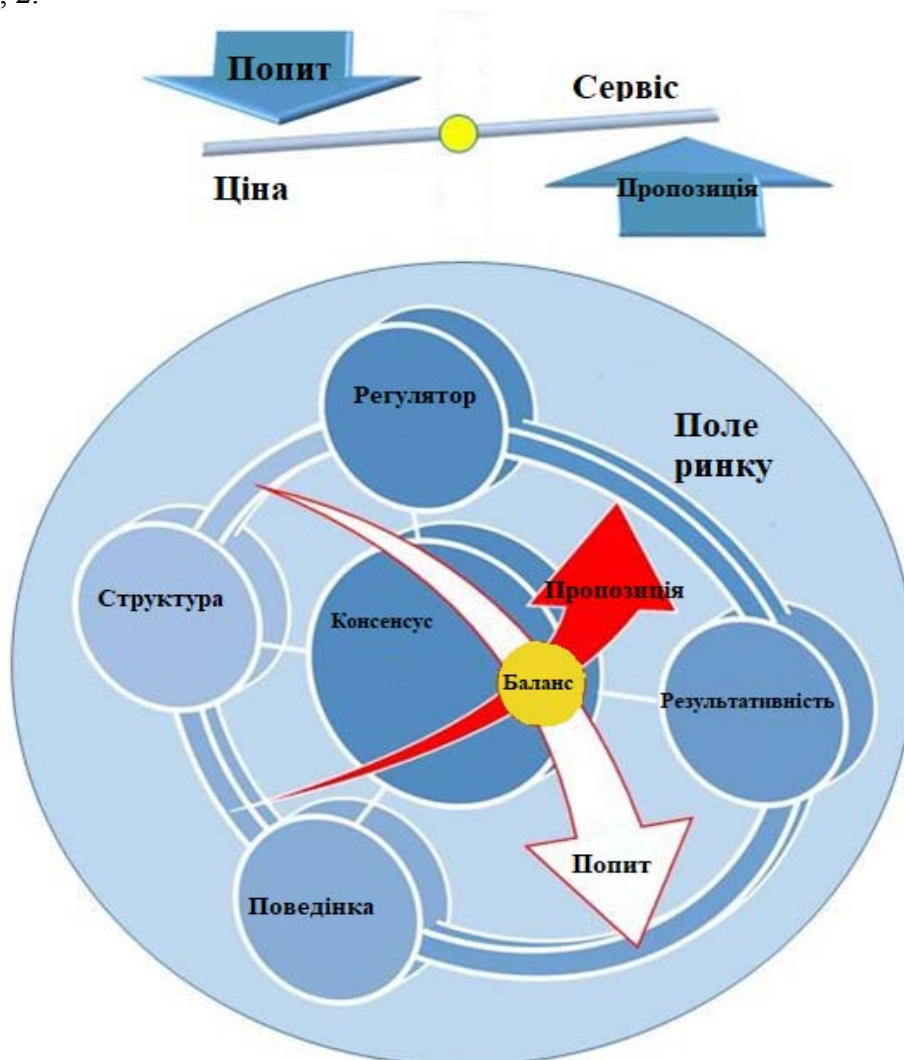


Рисунок 1 – Модель результативного ринку вантажних залізничних перевезень  
Джерело: розроблено автором

Структура	Регулятор	Поведінка	Результативність
Характеристика сервісу	Правила торгівлі	Цілі галузі	Ефективність транспортного виробництва
Продавці	Умови та правила для логістичних інтеграторів	Галузева стратегія	Адекватна транспортна складова
Відправники	Антимонопольне регулювання	Технологічний уклад	Використання ресурсів
Вантажоодержувач	Регулювання фінансово-господарської діяльності	Технологія і процес	Прогресивність технологій
Структура витрат	Податки	Ступінь інтеграції	Зайнятість
Модель розподілу	Субсидії	Показники	Справедливість розподілу
Диверсифікація	Контроль ціни та тарифу	Управління	
Перевізник		Інтеграція	
Логістичний інтегратор		Аутсорсинг	

Рисунок 2 – Блок-схема моделі ринку вантажних залізничних перевезень

Джерело: розроблено автором

У даному випадку стабільне становище ринку може бути досягнуто, якщо його учасники не формують тугий вузол проблем конкуруючи за владу, а вибудовують партнерські взаємини, співпрацюючи та доповнюючи один одного при реалізації перевізного процесу. Рівноважне становище ринку позначиться на транспортній складовій ціні товарів, що перевозяться, залізничним транспортом.

Точки зростання можна визначити при аналізі складових ринку реалізованих у запропонованій моделі ринку: структури, регулятора, поведінки та результативності, становище яких у полі ринку стабілізується за допомогою досягнення консенсусу між акторами при балансі попиту та пропозиції. При цьому необхідно враховувати всі проблемні точки в моделі ринку, інакше не вдасться досягти рівноважного та стабільного стану ринку, а отже ринок не буде результативним.

**Висновки.** Ринок вантажних залізничних перевезень залежить від технології виробництва послуги (технології організації перевізного процесу), мабуть, більше, ніж у інших галузях економіки.

1. Змінюючи цілі та модель ринку, потрібно змінювати і спосіб виробництва сервісу, він має бути більш ефективним, ніж існуючий, тоді і ринок буде результативним, інакше такі зміни не доцільні. Пропонуючи свідомо неефективну або менш ефективну технологію виробництва, і при цьому змінювати модель ринку - означає свідомо орієнтувати ринок на нерезультативність. Важливо не забувати, що максимальна ефективність роботи залізничного транспорту досягається саме в умовах монополії, а транспортної системи – у партнерстві та кооперації, а не у вільній конкуренції її учасників.

2. Представлена в цій роботі модель результативного ринку вантажних залізничних перевезень та сформульовані цілі надають можливість по-новому поглянути на стан залізничної галузі, оцінити доцільність продовження експерименту. Щодо розвитку технологій, враховуючи перехід до шостого технологічного укладу, інтеграційні процеси та нові швидкості розвитку, технології повинні бути орієнтовані не на розвиток конкуренції, а на інтеграцію в єдину систему всіх видів транспорту,

кооперацію, а не конкуренцію учасників перевізного процесу. Можливо, це призведе до трансформації видів транспорту на одну транспортну галузь.

3. Звичайно, при побудові моделі ринку для його стабільності та вдосконалення технології виробництва вантажного залізничного сервісу необхідно забезпечити справедливий розподіл доходів від перевізної діяльності та солідарну відповідальність за якість сервісу перед суспільством. В іншому випадку неминучий дисбаланс на ринку та неефективна робота галузі.

4. Для транспортного ринку та ринку вантажного залізничного сервісу, зокрема, на мою думку, необхідний розвиток і практичне застосування кластерних технологій, їх вбудовування в технологію транспортного виробництва. Це відкриє можливості для інтеграції, кращої логістичної взаємодії партнерів та забезпечить підвищення ефективності перевізного процесу.

5. Визначена ефективна модель результативного ринку вантажних залізничних перевезень, у якому залізнична галузь зможе показати максимальну ефективність. Для вирішення цих проблем запропоновано дещо скоригувати цілі та існуючу модель ринку вантажних залізничних перевезень. Структура галузевого ринку в запропонованій моделі дещо відрізняється від класичної, насамперед інакше вибудованими взаємозв'язками між його складовими, що утворює якийсь балансуєчий механізм (політика консенсусу), що функціонує разом із попитом та пропозицією. Політика консенсусу реалізується у разі як процес пошуку рішень (балансиєчий механізм), у якому буде досягнуто становище відсутності «заперечень», конфліктів між складовими моделі ринку вантажних залізничних перевезень. При недосягненні гармонії (рівноважного, стабільного становища) ринкова модель може бути реалізована.

## Список літератури

1. Scherer F.M., Ross D. *Industrial market structure and economic performance*. Boston: Houghton-Mifflin, 1990. 713 p.
2. Shepherd W.C. *The economics of industrial organization: analysis, markets, policies*. New Jersey: Prentice-Hall International, Inc., 1997. 447 p.
3. Tirole J. *The theory of industrial organization*. Cambridge: MIT Press, 1988. 479 p.
4. Shapiro J.F. *Modeling the supply chain*. Pacific Grove: Duxbury, 2001. 586 p.
5. Bowersox D.J., Closs DJ. *Logistical management: the integrated supply chain process*. New York: McGraw-Hill Companies, 1996. 730 p.
6. Onyshchenko S.P., Koskina Y.A. Cargo delivery systems – structure and forming. *Modern Engineering and innovative technologies*. 2019. № 7, part 2. P. 97–101.
7. Винников В.В., Крушкин Е.Д., Быкова Е.Д. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка). Одесса: Феникс, 2010. 576 с.
8. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки. Киев: Вища школа, 1986. 447 с.
9. Бараш Ю.С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2003. Вип. 1. С. 158–162.
10. Єфименко Т.І. Деякі аспекти реструктуризації підприємств залізничної галузі. *Залізничний транспорт України*. 2002. № 2. С. 13 – 15.
11. Єфименко Т.І. Деякі аспекти реструктуризації підприємств залізничної галузі. *Залізничний транспорт України*. 2008. № 2. С. 100 – 104.
12. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажи́рський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: монографія. К.: Видавництво «Аспект – Поліграф», 2004. 248 с.
13. Самсонкін В.М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті. *Залізничний транспорт України*. 2004. № 1. С. 43-45.
14. Трансформація підприємств через організаційний реінжиніринг. *Економічний часопис*. 1999. № 6. С. 52-59.
15. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р., № 262.
16. Драгобецький В.Г., Кузев І.О., Молоштан Д.В. Морфологічний аналіз технологій ремонту кузовних і облицзовальних деталей наземного вантажного транспорту. *Вісник Кременчуцького*

- національного університету імені Михайла Остроградського. 2022. Вип. 1(132). С. 157-164.
17. Ковцур К.Г., Кузев І.О., Птиця Н.В. Упровадження мотиваційної політики діяльності департаментів логістики на підприємствах. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. (2)(13). С. 53- 63.
  18. Kuziev I., Maloshtan D. Method for calculation and selection of optimal modes of the explosion cladding of flat compositions. *Norwegian Journal of development of the International Science*. No 57/2021. P.27-33.
  19. Nagornyy Y, Vdovychenko V. Formation of methodological levels of assessing city public passenger transport efficiency. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies* . 2016. P.123-131.

## References

1. Scherer, F.M. & Ross, D. (1990). *Industrial market structure and economic performance*. Boston: Houghton-Mifflin [in English].
2. Shepherd W.C. (1997). *The economics of industrial organization: analysis, markets, policies*. New Jersey: Prentice-Hall International, Inc. [in English].
3. Tirole, J. (1988). *The theory of industrial organization*. Cambridge: MIT Press [in English].
4. Shapiro, J.F. (2001). *Modeling the supply chain*. Pacific Grove: Duxbury [in English].
5. Bowersox, D.J. & Closs D.J. (1996). *Logistical management: the integrated supply chain process*. New York: McGraw-Hill Companies [in English].
6. Onyshchenko, S.P. & Koskina, Y.A. (2019). Cargo delivery systems – structure and forming . *Modern Engineering and innovative technologies*. № 7, part 2. P. 97–101 [in English].
7. Vinnikov, V.V., Krushkin, Ye.D. & Bykova, Ye.D. (2010). *Sistemy tehnologiy na morskoy transporte (perevozka i peregruzka) [Technology systems in maritime transport (shipping and transshipment)]*. Odessa : Feniks [in Russian].
8. Vorkut, A.I. (1986). *Gruzovyye avtomobil'nyye perevozki [Freight road transport]*. Kiyev : Vishcha shkola [in Russian].
9. Barash, Yu.S. (2003). Analiz reformuvannya struktur upravlinnya zaliznychnym transportom u rozvynenykh krayinakh Yevropy [Analysis of the reform of railway transport management structures in the developed countries of Europe]. *Visnyk Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana – Bulletin of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*. D.: Vyd-vo Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. trans. im. ak. V. Lazaryana, Issue. 1, 158–162 [in Ukrainian].
10. Yefymenko, T.I. (2002). Deyaki aspekty restrukturyzatsiyi pidpryyemstv zaliznychnoyi haluzi [Some aspects of restructuring of railway enterprises]. *Zaliznychnyy transport Ukrayiny – Railway transport of Ukraine*, 2, 13 – 15. [in Ukrainian].
11. Yefymenko, T.I. (2008). Deyaki aspekty restrukturyzatsiyi pidpryyemstv zaliznychnoyi haluzi [Some aspects of the restructuring of enterprises of the railway industry]. *Zaliznychnyy transport Ukrayiny – Railway transport of Ukraine*, 2, 100 – 104 [in Ukrainian].
12. Sych, Ye.M. & Hudkova, V.P. (2004). *Pasazhyr's'kyy kompleks zaliznychnoho transportu: rozvytok i efektyvnist' [Passenger complex of railway transport: development and efficiency]* . Kyiv: Vydavnytstvo «Aspekt – Polihraf» [in Ukrainian].
13. Samsonkin, V.M. (2004). Pro pidvyshchennya efektyvnosti pasazhyr's'kykh perevezen' na zaliznychnomu transporti [On increasing the efficiency of passenger transportation on railway transport]. *Zaliznychnyy transport Ukrayiny – Railway transport*, 1, 43-45. [in Ukrainian].
14. Transformatsiya pidpryyemstv cherez orhanizatsiynny reinzhynirnyh [Enterprise transformation through organizational reengineering]. *Ekonomichnyy chasopys – Economic journal*. (1999). 6, 52-59. [in Ukrainian].
15. Polozhennya pro Derzhavnu administratsiyu zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Regulations on the State Administration of Railway Transport of Ukraine]. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 29 lyutoho 1996 r., № 262 [in Ukrainian].
16. Drahobets'kyy, V.H., Kuziev, I.O. & Moloshtan, D.V. (2022). Morfolohichnyy analiz tekhnolohiy remontu kuzovnykh i oblytsyval'nykh detaley nazemnoho vantazhnoho transport [Morphological analysis of technologies for the repair of bodywork and facing parts of ground freight transport]. *Visnyk Kremenchuts'koho natsional'noho universytetu imeni Mykhayla Ostrograds'koho – Bulletin of Mykhailo Ostrogradsky National University of Kremenchug*, Vol. 1(132), 157-164. [in Ukrainian].
17. Kovtsur, K.H., Kuziev, I.O. & Ptytsya, N.V. (2022). Uprovadhennya motyvatsiynoyi polityky diyal'nosti departamentiv lohistyky na pidpryyemstvakh [Implementation of a motivational policy for the activities of logistics departments at enterprises]. *Rozvytok transport – Transport development*, 2(13), 53- 63. [in Ukrainian].
18. Kuziev, I. & Maloshtan, D. (2021). Method for calculation and selection of optimal modes of the explosion cladding of flat compositions . *Norwegian Journal of development of the International Science* , No 57, P.27-33 [in English].



19. Nagorny, Y. & Vdovychenko, V. (2016). Formation of methodological levels of assessing city public passenger transport efficiency. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. P.123-131 [in English].

**Ihor Kuziev**, Senior Lecturer

*Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University, Kremenchuk, Ukraine*

### **Result Market Model and Railway Truck Transport Technology**

The processes of liberalization, the attempt to transition the railway industry to a new market model of free competition without corresponding changes in the component model negatively affect the efficiency of the railway industry and the effectiveness of the freight railway service market. It is proposed to look at the problem not from the standpoint of changing the form of ownership in the industry and the formation of a free competition market, but from the standpoint of finding a balance between the work technology and the model of the freight rail transport market that is being used. The study is based on the well-known concept of Industrial organization. The author considers the market as a living mechanism that responds to changes in its components within its field, not only as a place for concluding deals. The effectiveness of the rail freight transport market largely depends on the technology of creating a rail freight service. It is proposed to form a market model based not so much on the appearance of competition, but on some harmony of the technology of freight railway service and the market, or rather the balance of the components of the service market.

The goal is to define a model of an effective rail freight market, in which the railway industry will be able to show maximum efficiency. Work methods – expert assessment of an attempt to change the model of the freight rail transportation market; analysis of the reasons for the imbalance of the economic mechanism of transport activity in the field of freight rail transport; an attempt to structure the goals of an efficient rail freight market.

Based on the results of the research, recommendations can be formulated regarding the formation of a balanced model of the market for freight rail transportation and the adjustment of goals and the existing market model.

**market field, participant in the process, freight railway transportation, transportation process technology**

*Одержано (Received) 10.11.2022*

*Прорецензовано (Reviewed) 21.11.2022*

*Прийнято до друку (Approved) 29.12.2022*

**UDK 656**

DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).2.75-82](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).2.75-82)

**Uliana Plekan**, PhD econ. sci., **Oleg Lyashuk**, Prof, DSc.

*Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine*

**Viktor Aulin**, Prof, DSc.

*Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine*

**Oleg Tson**, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Anatolii Matviishyn**, Assoc. Prof., PhD tech. sci.

*Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine*

*e-mail: kaf\_am@ukr.net*

## **Logistics Strategy of the Motor Transport Enterprise. Organizational Aspects of Creation**

Functioning of the logistics system mechanism of the motor transport enterprise was described in the article. The dependence of the logistics system of the enterprise on external and internal factors was emphasized. The goals of the components of the logistics strategy were determined and the main requirements for the logistics strategy were outlined. Based on the considered indicators of the operation of the logistics system the excessive cost overruns during logistics operations of the motor transport enterprise were identified. An algorithm for choosing a logistics strategy was developed in the article. It is aimed at forming an adequate logistics strategy that correlates with the modern requirements of the functioning of Ukrainian motor transport enterprises.

**logistics system, management, transport company, logistics strategy, logistics costs**

© У.М. Плекан, О.Л. Ляшук, В.В. Аулін, О.П. Цьонь, А.Й. Матвішин, 2022