

РІШЕННЯ
разової спеціалізованої вченої ради ДФ 073.09.23 (26.059.020)
про присудження ступеня доктора філософії
Малицькому Віталію Валерійовичу

Разова спеціалізована вчена рада Національного транспортного університету
(повне найменування закладу вищої освіти (наукової
Міністерства освіти і науки України, місто Київ прийняла рішення
установи), підпорядкування (у родовому відмінку), місто)
про присудження ступеня доктора філософії галузі знань Управління та адміністрування
(галузь знань)

на підставі прилюдного захисту дисертації «Управління стратегічним ціноутворенням
при наданні підприємством - залізничним перевізником послуг з використання вантажних
вагонів»

(назва дисертації)

за спеціальністю 073 «Менеджмент»
(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і
спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

«12» лютого 2024 року.

Малицький Віталій Валерійович 1981 року народження,
(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача)

громадянин України,
(назва держави, громадянином якої є здобувач)

освіта вища: закінчив у 2008 році Магістратуру Української державної академії залізничного
транспорту

(найменування закладу вищої освіти)

у 2023 році Аспірантуру Національного транспортного університету
(найменування закладу вищої освіти)

за спеціальністю 073 «Менеджмент»
(за дипломом)

Працює заступником директора
(посада)

Філії «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» АТ «Укрзалізниця»

(місце основної роботи,

м. Київ

відомче підпорядкування, місто)

з 2016 р. до цього часу.

Дисертацію виконано у Національному транспортному університеті
(найменування закладу вищої освіти (наукової установи),

Міністерства освіти і науки України, місто Київ

підпорядкування, місто)

Науковий керівник (керівники) Бакалінський Олександр Вікторович
(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності),

доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор
кафедри менеджменту

науковий ступінь, вчене звання, місце роботи, посада)

Здобувач має 25 наукових публікацій за темою дисертації, з них 1 стаття у
періодичному науковому виданні інших держав, 7 статей у наукових фахових виданнях
України:

1. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Оновлення комплексу принципів ціноутворення як
наслідок дерегуляції цін користування вантажними залізничними вагонами. Дніпровський
національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Review of

transport economics and management. 2020, Випуск 4 (20), Дніпро, стор. 115.
<https://doi.org/10.15802/rtem2020/212796>.

URL: <http://pte.diit.edu.ua/article/view/212796>

2. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Світовий досвід ціноутворення на послугу з використання залізничних вантажних вагонів — початок розробки новітньої моделі для АТ «Укрзалізниця». *Український Державний університет залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості (Збірник науково-практичних статей) №72-73, 2021, стор. 106. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.72-73.280496>*

URL: <http://btie.kart.edu.ua/article/view/280496>

3. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Удосконалення ціноутворення при встановленні ціни на послугу з використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця». *Науково-практичний журнал «Залізничний транспорт України». № 2 (143), 2022, стор. 52. DOI:10.34029/2311-4061-2022-143-2-52-58.*

4. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Оновлення процедури встановлення ціни на послугу з використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на основі підходу Ф. Ремсі. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. Випуск 2 (52), 2022, стор. 22. DOI: 10.33744/2308-6645-2022-2-52-022-032*

URL: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/52/022_032.pdf

5. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Проблеми та тенденції ринку використання вантажних вагонів. *Науково-практичний журнал «Залізничний транспорт України». № 4 (145), 2022, стор. 7. DOI: 10.34029/2311-4061-2022-145-4-07-15.*

6. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Аналіз дії ринкових чинників, які викликають новітні тенденції ринку використання вантажних вагонів. *Науковий журнал «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво». Випуск 112 (2022), стор. 401. DOI: 10.33744/0365-8171-2022-112-401-414.*

URL: http://publications.ntu.edu.ua/avtodorogi_i_stroitelstvo/112/401-414.pdf

7. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Вимірювання чутливості клієнтів до ціни на послугу з використання вантажних вагонів. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. Випуск 2 (56), 2023, стор. 27 DOI: 10.33744/2308-6645-2023-2-56-027-039.*

URL: <http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/56/027.pdf>

8. Malitskiy Vitalii V., & Reznik Nadiia P. (2023). *STUDY OF THE ELASTICITY OF CUSTOMER DEMAND FOR THE PRICE OF THE USE OF FREIGHT WAGONS. International Journal of Innovative Technologies in Economy, (3(43).*

https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30092023/8074

У дискусії взяли участь голова і члени разової спеціалізованої вченої ради та присутні на захисті фахівці.

Рецензент Бондар Н.М., д-р екон. наук, професор, професор кафедри економіки, Національний транспортний університет. Зауваження:

1. У першому розділі роботи у таблиці 1.2. на стор. 55 наведено ключові ризики компанії при запровадженні стратегічного ціноутворення. З огляду на останні події, які пов'язані з війною росії проти України, чи враховувався у дослідженні такий ризик?

2. У другому розділі на стор. 105 при аналізі причин зміни попиту на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» зазначається, що «зниження інтересу клієнтів до вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» лише частково обумовлене економічним спадом, зниженням швидкості доставки товарів залізницею, можливістю транспортування вантажів іншими (альтернативними) видами транспорту, а важливішим, на думку авторів, є негнучкість існуючого ціноутворення» Наскільки таке твердження є справедливим в умовах війни з росією? І вживання в дисертації виразу «на думку авторів» є не зовсім коректним. Дисертація має одного автора, то логічно було б зазначити у роботі вираз «на думку автора».

3. У другому розділі у таблиці 2.2. на стор. 112 наведено розподіл замовлених клієнтами вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» у 2021 році по діапазонах замовлення. Однак для більш детального аналізу обрано лише 4 типи вантажних вагонів, а саме напіввагони, зерновози, цистерни, універсальні платформи. Чому не проведено аналітичних досліджень щодо інших типів вантажних вагонів (наприклад, цементовозів, вагонів думпкарів та хопер-дозаторів)?

4. У другому розділі у формулі (9) на стор. 140 наводиться додатковий коефіцієнт, що враховує поведінку конкурентів. Однак в подальшому цей напрям дослідження не розвинутий.

Рецензент Волинець Л.М., канд. екон. наук, професор, професор кафедри транспортного права і логістики, Національний транспортний університет. Зауваження:

1. В аналізі останніх досліджень та публікацій, що виконані автором на стор. 25 дисертаційної роботи, не повною мірою розкрито які саме є прогалини в попередніх дослідженнях і в чому їхня відмінність від виконаного дослідження.

2. При опрацюванні особливостей цінової конкуренції на внутрішньому ринку на стор. 79 автором вказується, що до дерегуляції вагонної складової тарифу попит на вантажні вагони становив 40%, а потім знизився до 28%, але не розкриваються причини, що цьому сприяли.

3. У третьому розділі дисертації на стор. 171 зазначається, що автором проведено опитування 135 компаній, але не конкретизується з ким саме проводилися такі інтерв'ю.

4. У третьому розділі роботи на рис. 3.б. (стор. 174) автором наводяться супутні фактори, які впливають на попит клієнтів, що замовляють послугу з використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», однак не розкривається взаємозв'язок, яким саме чином вони впливають на ціноутворення.

Опонент Кравченко О.О., д-р екон. наук, професор, професор кафедри фінансів, обліку і оподаткування, Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ). Зауваження:

1. У параграфі 1.2. на рисунку 1.2. (стор. 65) автором наводяться три підходи до ціноутворення, що застосовуються на залізницях розвинутих країн. Однак переваги та недоліки кожного підходу повною мірою не розкрито.

2. У параграфі 1.3. при дослідженні особливостей цінової конкуренції на внутрішньому ринку України (стор. 80) автором зазначається, що приватними власниками передаються вантажні вагони в оренду своїм клієнтам. Чи не досліджувалося це питання відносно вагонів АТ «Укрзалізниця»? Можливо це було б вигідніше?

3. У параграфі 1.3. (стор. 89) та у параграфі 2.2. роботи (стор. 125) наводиться твердження, що АТ «Укрзалізниця» має досвід у встановленні ринкової ціни послуги в умовах наближених до реального часу із застосуванням ЕТС «ProZorro.Продажі». Чому цей досвід не можна поширити на усіх клієнтів?

4. У параграфі 2.1. у таблиці 2.3. (стор. 115) одним із чинників, що формують сучасні тенденції ринку використання вантажних вагонів зазначено «Високий рівень бюрократизації взаємодії клієнта та залізниці». Що саме ви мали на увазі під цим чинником?

Опонент Пашкуда Т.В., канд. екон. наук, доцент кафедри економіки та фінансів підприємства, Державний торговельно-економічний університет, (м. Київ). Зауваження:

1. У першому розділі дисертаційної роботи на с. 50 автором наводиться власне бачення визначення «цінова тактика». Прот, не аргументовано, чим таке визначення відрізняється від вже існуючих.

2. У другому розділі дисертаційної роботи на с. 106-107 (таблиця 2.1) автор систематизує причини, що вплинули на попит використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця». Однак в самій таблиці наведено чинники впливу. Таким чином виникає суперечність в застосуванні термінології.

3. У другому розділі дисертаційної роботи на с. 133-134 автор окреслює загрози запровадження ціноутворення на користування вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця» за Ф. Ремсі, визначає, що вартість послуг може суттєво зрости для всіх сегментів ринку, що в перспективі може призвести до зменшення сукупного попиту. Також автор вказує, що на ціни компанії впливає не лише попит з боку клієнтів, а й ціни конкурентів. Однак, варто провести конкурентний аналіз ринку послуги використання залізничного вантажного вагону, оцінити зменшення сукупного попиту при підвищенні ціни, враховуючи поведінкову модель конкурентів.

4. У другому розділі дисертаційної роботи на с. 140 у формулі (9) автором наводиться коефіцієнти: « K_s – коефіцієнт сезонності, K_p – коефіцієнт, що враховує еластичність попиту клієнтів, K_k – коефіцієнт, що враховує поведінку конкурентів». Однак, у роботі не представлена методика розрахунку зазначених коефіцієнтів.

5. У третьому розділі дисертаційної роботи на с. 175-177 (таблиця 3.5) автором систематизовано вплив супутніх факторів на попит послуги з використання вантажних вагонів, що надаються АТ «Укрзалізниця». Проте, оцінка інтенсивності впливу цих факторів не проведена.

6. У третьому розділі дисертаційної роботи на с. 169 (таблиця 3.3.) наведено розподіл клієнтів за кількістю замовлення послуги, де найбільша їх частка замовляє напіввагони. На стор. 172 (таблиця 3.4) автором представлено узагальнені результати проведеного опитування клієнтів щодо цінових пропозицій на вагони зерновози у вересні 2022 року, проте критерій вибору саме такого типу вагону не зазначено.

Висновок разової спеціалізованої вченої ради ДФ 073.09.23 (26.059.020) щодо розгляду дисертаційної роботи:

1. Дисертаційна робота відповідає освітньо-науковій програмі за спеціальністю 073 «Менеджмент».

2. Метою роботи є збільшення доходності послуги з використання залізничних вантажних вагонів, яку надає АТ «Укрзалізниця», через запровадження управління стратегічним ціноутворенням в умовах переходу до конкуренції.

3. Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці теоретичних засад удосконалення існуючих в АТ «Укрзалізниця» підходів до ціноутворення на послугу з використання вантажних вагонів з використанням принципів ціноутворення Ф.Ремсі та врахування індивідуальної еластичності попиту клієнтів.

Найбільш суттєвими науковими результатами дослідження є:

удосконалено:

- методичний інструментарій встановлення ціни послуги використання вантажних вагонів, що надаються АТ «Укрзалізниця», з урахуванням індивідуальної еластичності попиту клієнтів в умовах, наближених до реального часу. На відміну від існуючого цей методичний інструментарій дозволяє враховувати мінливу поведінку ринку, пропонувати клієнтам ринкову ціну послуги та збільшити рівень доходу Товариства;

набули подальшого розвитку:

- підходи щодо визначення основних ознак, чинників та наслідків стратегічного ціноутворення при наданні послуг з використання вантажних вагонів;

- методи сегментації великих груп клієнтів, що замовляють вантажні вагони для використання;

- підходи щодо адаптації ціноутворення за Ф.Ремсі в ринкових умовах господарювання на прикладі встановлення ціни на послугу з використання вантажних вагонів;

- методичні засади врахування індивідуальної еластичності попиту клієнтів та поведінки конкурентів при встановленні ціни на послугу з використання вантажних вагонів в умовах ринку;

- методичні засади вимірювання індивідуальної еластичності попиту клієнтів за ціною в умовах, наближених до реального часу.

4. Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які спрямовані на вирішення актуальних завдань удосконалення існуючої процедури ціноутворення на послугу використання залізничних вантажних вагонів, що наразі використовується АТ «Укрзалізниця».

5. Результати дисертаційної роботи впроваджено на підприємстві АТ «Укрзалізниця».

6. Рада визначає високий науковий рівень дисертації, кваліфікує її як роботу, в якій отримано нові науково обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення важливої науково-практичної задачі управління стратегічним ціноутворенням при наданні підприємством залізничним-перевізником послуг з використання вантажних вагонів. У дисертаційній роботі вирішено актуальне науково-прикладне завдання, що полягає у розробці методичного інструментарію та рекомендацій до впровадження управління стратегічним ціноутворенням на послугу з використання вантажних вагонів, що ґрунтується на вимірюванні індивідуальних еластичностей попиту клієнтів і реалізує ціноутворення за Ф. Ремсі на державному підприємстві, яке працює в умовах переходу до ринкової конкуренції. Матеріали дисертації прийняті для впровадження на підприємстві АТ «Укрзалізниця».

7. Дисертаційна робота є завершеним науковим дослідженням, і разом з публікаціями здобувача відповідають положенням «Вимоги до оформлення дисертації», Наказ Міністерства освіти і науки України № 40 від 12.01.2017 р. (редакція від 12.07.2019 р.), та

п. 6 – 9 «Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії», Постанова Кабінету Міністрів України № 44 від 12.01.2022 р. (редакція від 22.03.2022 р.).

Результати відкритого голосування:

«За» 5 членів ради,

«Проти» — членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує / ~~відмовляє у присудженні~~ Малицькому Віталію Валерійовичу

(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача у давальному відмінку)

ступінь / ~~ступеня~~ доктора філософії з галузі знань Управління та адміністрування
(галузь знань)

за спеціальністю 073 «Менеджмент»

(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

Голова разової
спеціалізованої вченої ради,
д-р екон. наук, професор



Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА
(Ім'я, ПРІЗВИЩЕ)