

При формуванні пасажирських тарифів на приміські перевезення (як найбільш соціально спрямовані) необхідно враховувати показники доступності сплати транспортних послуг для населення. Для цього необхідно враховувати наступні показники:

- індекс транспортної рухливості населення, який характеризує забезпеченість населення транспортними послугами по відношенню до нормативної величини і можливості ними скористатися;
- індекс доступності транспортних послуг – як здатність населення сплатити соціально значущу послугу.

Соціально – економічна ефективність пасажирських перевезень значною мірою залежить від розміру інвестиційних вкладень у розвиток та модернізацію рухомого складу, інфраструктури, підвищення рівня управління перевезеннями, а також впровадження досягнення науково – технічного прогресу.

УДК 338.47.009.12

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ

*Зорина Е.В., д.э.н., профессор,
Сиволовская Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Реформирование экономики Украины, вступление ее в систему мировых экономических отношений поставили перед железнодорожным транспортом задачи, связанные с адаптацией работы к рыночным условиям, с обеспечением выполнения растущих требований к качеству транспортных услуг и с повышением экономической эффективности деятельности железнодорожных предприятий.

В условиях переходной экономики железнодорожный транспорт столкнулся с проблемами уменьшения объемов перевозок, усиления конкуренции со стороны автомобильного транспорта и, как следствие, уход пассажиров и грузоотправителей с железнодорожного транспорта.

В современных условиях основной целью транспортного производства является наиболее полное удовлетворение потребностей клиентуры в перевозках при достижении требуемого уровня качества транспортного обслуживания и обеспечение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг.

Конкуренция на транспорте представляет собой процесс состязательности или сопоставления

отличительных характеристик транспортных услуг по объему, качеству и стоимости транспортного обслуживания клиентуры одним видом транспорта (смешанном) по сравнению с другими видами транспорта. Конкурентами железных дорог являются все другие виды транспорта. В этих условиях железнодорожный транспорт Украины стремится не только сохранить лидирующее положение на рынке грузовых перевозок, но и завоевать новые позиции. Для этого необходимо постоянное потенциальных конкурентов и потребителей транспортной продукции.

Конкурентоспособность транспортной услуги – это, прежде всего ее способность выдерживать конкуренцию со стороны аналогичных услуг конкурентов для завоевания той доли рынка, которая может обеспечить рост доходов транспортных предприятий. Поэтому важно соотносить фактические показатели качества перевозок, выполняемые различными видами транспорта.

Перспективными для предприятий железнодорожного транспорта следует считать услуги, которые значительно расширяют круг клиентуры и укрепляют позиции железнодорожного транспорта на рынке при позитивном воздействии на общий экономический результат. Поэтому значительное внимание необходимо уделять вопросам разработке услуг рыночной новизны, что предусматривает: разработку предложений по организации новых услуг; новые методы реализации услуг на рынке; повышение качества работы в сфере продвижения соответствующих услуг на рынке; совершенствование ценовой политики и др.

Для повышения эффективности рыночной деятельности транспортных предприятий необходимо регулярно оценивать конкурентоспособность услуг на базе целого ряда показателей: временных (скорость доставки грузов и обслуживания); пространственных (размещение пунктов обслуживания); экологических; экономических; технических; комфортных; показателей, которые характеризуют взаимодействие железнодорожного вида транспорта с другими видами транспорта.

Конкурентоспособность оценивается как отдельно для железнодорожного транспорта, так и в сравнении с другими видами транспорта по соотношению «количество – качество – цена», т.е. как отношение выполненного объема перевозок (с учетом интегральной оценки качества) к затратам потребителя:

$$E_u = \frac{P_o \cdot \varphi \cdot \sum a_i u_i}{C_n + Z_{номп}}$$

где P_o – потенциальный объем перевозок или совокупный технологический потенциал, т; φ -

коэффициент интенсивности использования потенциала; u_i – показатели качества профильных услуг, оказываемых клиентуре: доступность, регулярность, сохранность, экологичность, безопасность и т.д.; a_i – удельный вес (ранг) каждого из показателей качества ($\sum a_i = 1$).

В современных условиях развитие и совершенствование экономики Украины немислимо без ефективного и слаженного транспортного обеспечения, а этот процесс, в свою очередь, связан с повышением качества перевозочного процесса, расширением перечня предоставляемых услуг и, как следствие, привлечением дополнительного объема перевозок.

УДК 658

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІ КЛАСТЕР-ОРІЄНТОВАНОЇ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ

Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Процеси глобалізації, посилення міжнародної конкуренції, що сьогодні характеризують світову економіку, є об'єктивною передумовою реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку на підприємствах України, що на сьогодні є ключовою теорією в процесі забезпечення їх ефективності.

Кластер являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності взаємопов'язаних різних галузей, об'єднаних в єдину організаційну структуру, елементи якої знаходяться у взаємозв'язку, в взаємозалежності та спільно функціонують з певною метою.

Формування ефективних технологічних ланцюжків з декількох самостійно господарюючих суб'єктів є стратегічним заходом, що вимагає певних довгострокових вкладень в їх реалізацію і можливе тільки за допомогою їх самоорганізації в результаті взаємодії передумов, що склалися як всередині, так і у зовнішньому середовищі цих потенційних систем. Така взаємодія приводить до додаткових вигод для кожного із суб'єктів, створює певний стимул до формування єдиної системи функціонування, забезпечує цілісну систему.

При реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку обов'язково слід дотримуватись ключових принципів:

- стратегічні принципи, на яких будується кластер: глобального позиціонування; безальтернативності; наростаючої ефективності; поглиблення поділу праці; пов'язності максимальної кількості елементів системи; перманентної поліфокусної освіти; взаємодоповнення; довгих циклів;

- принципи взаємодії суб'єктів кластера: наростаючого трасту; базова пара; необхідності іншого; точного позиціонування (або цілерациональності).

Крім того, реалізуючи зазначену концепцію, особливу увагу слід приділити розробці механізмів по недопущенню побічних явищ, які можуть виникнути під час взаємодії підприємств. Серед них слід виділити:

- вразливість - спеціалізація може викликати вразливість підприємства (технологічна уривчастість може підірвати певні переваги кластера);

- ефект замкнутості - надмірна впевненість щодо локальних контактів і «мовчазного» знання, в комбінації із зневагою зовнішніми зв'язками і недоліком передбачення, може пояснити ефект замкнутості, обумовлений перевагою усталених практик (тому в даний час все більше підприємств використовують практику відкритих інновацій);

- зменшення конкурентних тисків - кооперація може викликати скорочення конкурентних тисків і, отже, рушійних сил інновації;

- синдром самодостатності - звикаючи до минулих успіхів, кластер може бути не в змозі розпізнати мінливі тенденції.

УДК 330.341.1:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ТА МОЖЛИВІ НАСЛІДКИ АКЦІОНУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи (УкрДУЗТ)

На сьогодні українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком залізничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії. Високою також є відносна частка залізниць в транспортній роботі України: даним видом транспорту виконується понад 61% загального вантажообігу та 34% пасажирообігу країни. Це не йде у жодне порівняння з країнами Європейського Союзу, де частка залізниць хоч і зростає, але становить всього 18% вантажообігу та 7,4% пасажирообігу.

Питання реформування залізничного транспорту розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, необхідність запровадження ринкових умов діяльності – все це вимагає масштабної реструктуризації галузі.

Ще 23 лютого 2012 року був прийнятий Закон