

маркетингових і рекламних зусиль.

На етапі реалізація плану дій розпочнеться робота з реалізації стратегії, мають активно впроваджуватись заходи та проводиться моніторинг і контроль результатів.

Однією з головних передумов успішності є систематизація зусиль, щоб забезпечити безперервність роботи з антикризового управління на довгостроковій основі. Це може включати в себе розвиток програм з моніторингу та планування, налагодження правильної комунікації та визначення головних процесів, що відбуватимуться в разі кризової ситуації, а також аудит результату за останній період, на основі скомпільованих даних та аналітичних звітів.

УДК 338.47:656

ПРОБЛЕМИ КОНКУРЕНЦІЇ НА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

PROBLEMS OF COMPETITION IN THE DOMESTIC MARKET FOR THE USE OF FREIGHT WAGONS

В.В. Маліцький

Національний транспортний університет, Київ, Україна

V. V. Malitskiy

National Transport University, Kyiv, Ukraine

Конкуренція на внутрішньому ринку використання вантажних вагонів розпочалася з 2009 року. А саме, після введення до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [1] окремого тарифу на перевезення вантажів у власних вагонах, який не враховував вагонної складової.

АТ «Укрзалізниця» стала повноцінним учасником цього ринку з 2018 року. На сьогодні цей ринок налічує більше 600 власників вантажних вагонів. У загальній кількості вантажних вагонів, що пропонуються замовникам послуг, 52% становлять вагони АТ «Укрзалізниця». Однак, частка ринку використання вантажних вагонів, яку займає АТ «Укрзалізниця», поступово знижується.

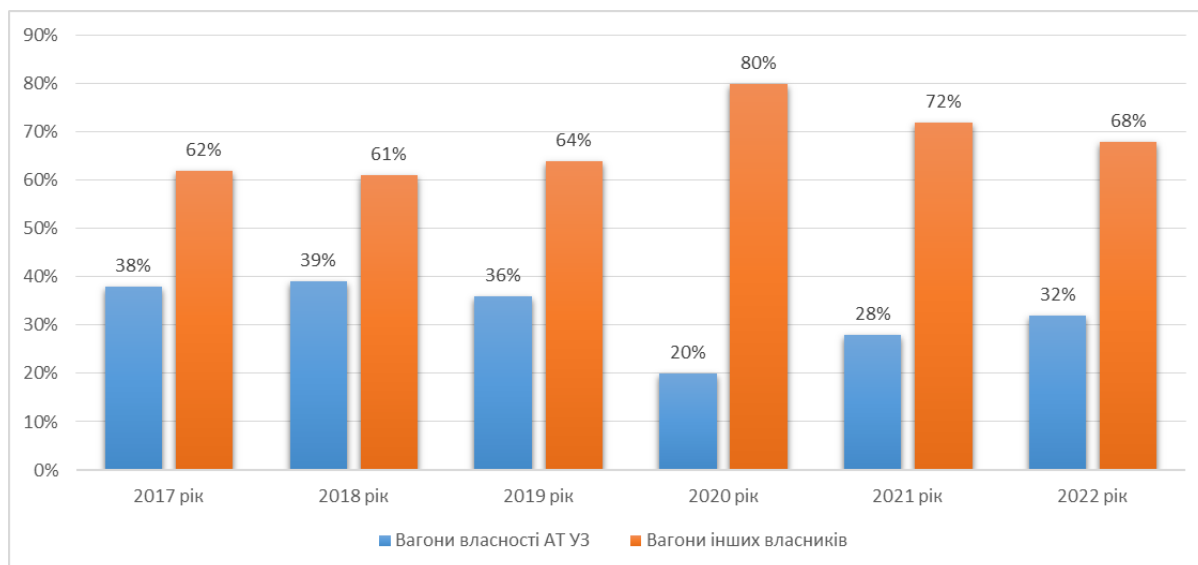


Рис. 1. Графік зміни попиту на вагони АТ «Укрзалізниця»

Як видно з рис. 1 після виходу на конкурентний ринок попит на використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» постійно падає [2, 3, 4]. Навіть в умовах війни, коли було повністю припинено перевезення в росію та Білорусь, а обсяги навантаження знизились практично у 2 рази і спостерігався профіцит на ринку використання вантажних вагонів, частка вагонів товариства не перевищувала 32%.

Серед ключових чинників, що обумовили для АТ «Укрзалізниця» таку ситуацію слід виділити:

- недосконале ціноутворення, що не враховує поточну ситуацію на ринку;
- встановлення цін на послуги з використання вантажних вагонів, використовуючи статистичні дані минулих періодів, які втрачають актуальність на момент запровадження нової ціни;
- пропозиція «старих» вантажних вагонів;
- бюрократичні перепони співпраці з клієнтами.

Для покращення ситуації нами пропонується:

- розглянути можливість запровадження підходу до ціноутворення, що базується на принципах ціноутворення, запропонованих Ф.Ремсі [5];
- впровадити в існуючу процедуру ціноутворення нові процедури, а саме вимірювання індивідуальної еластичності попиту клієнта за ціною послуги, яку він планує придбати в наступному періоді [6];
- враховувати при встановленні ціни послуги фактори, що впливають на індивідуальну еластичність попиту: сезонності бізнесу клієнта, типу та стану рухомого складу, швидкості перевезень, протяжності маршруту;

- проводити комунікації з клієнтами щодо індивідуальної ціни на послугу;
- здійснювати на постійній основі дослідження цін конкурентів.

[1] Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівництво № 1). Офіційний вісник України від 27.04.2009 — 2009 р., № 29, стор. 243, стаття 992.

[2] Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/Docs/doslidzhennya_rynkiv/%2028%2001%202019.pdf

[3] BRDO: Рівень зносу парку вагонів власності АТ «УЗ» критичний. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://urm.media/26549-2/>

[4] Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті». Електронний ресурс. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/32666.html>

[5] Ramsey F.P. A Contribution to the Theory of Taxation, *Economic Journal* (том 37, № 145, 1927 г.). — С. 47-61.

[6] Бакалінський О.В., Маліцький 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

УДК 658

ПОРТРЕТ СУЧАСНОГО УПРАВЛІНЦЯ: ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ

PORTRAIT OF THE PRESENT MANAGER: TODAY'S CHALLENGES

докт. екон. наук Л.В. Марценюк¹, С.М. Файфер¹

¹Український державний університет науки і технологій

L.V. Martseniuk, S.M. Faifer

Ukrainian State University of Science and Technologies

Хто керує човном, так він і попливе. Система менеджменту на підприємстві, в тому числі і транспортному, є важливим елементом досягнення поставлених перед підприємством тактичних та стратегічних цілей. Саме від того, наскільки буде ефективним керівництво на різних рівнях управління, залежатиме кінцевий результат діяльності конкретного суб'єкта господарювання.

На наш погляд, в сучасних умовах, до менеджера повинні