

УДК 656.2: 338.47

ПРИНЦИПИ ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Сиволовська О.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Конкурентоспроможність послуги – це властивість послуги виступати на ринку поруч з аналогічними послугами конкурентів. В свою чергу в конкурентоспроможності транспортних послуг відображаються можливості підприємства, рівень кваліфікації робітників, організаційний рівень виробництва. Конкурентоспроможність транспортних послуг характеризується: технічними (параметри відповідності призначенню, нормативні параметри, екологічні параметри); економічними (рівень тарифів, система скидок, рентабельність); організаційними (своєчасність надання послуг, збереження вантажів, безпека перевезень).

При оцінці конкурентоспроможності транспортних послуг можна виділити 6 основних особливостей оцінки:

- 1) об'єктом конкурентоспроможності послуг є діяльність підприємства невиробничої сфери;
- 2) особливості оцінки послуг в першу чергу пов'язані з оцінкою якості процесу обслуговування;
- 3) клієнт сам оцінює якість послуги на місці її виконання і вона повинна відповідати перш за все вимогам цього клієнта;
- 4) оцінка конкурентоспроможності послуги повинна враховувати тимчасову характеристику, тобто терміни виконання роботи, час обслуговування, термін виконання замовлення та ін.
- 5) при оцінці конкурентоспроможності необхідно враховувати застосування специфічних стандартів для різних видів послуг;
- 6) шоста особливість пов'язана з разовим характером ряду нематеріальних послуг.

Конкурентоспроможність транспортної послуги може бути оцінена:

$$I_k = \frac{E_u}{E_u^*}, \quad (1)$$

де E_u – конкурентоспроможність пропонованого варіанту; E_u^* – показник конкурентоспроможності базового аналога.

Рішення вибирається, якщо $I_k \geq 1$. База порівняння постійно міняється через коливання кон'юнктури транспортного ринку, інноваційних процесів і т.п., унаслідок чого порівняння приймає динамічний характер.

В якості показника конкурентоспроможності E_u може бути обраний груповий технічний, економічний або організаційний показник, що характеризує відповідність між потребами клієнтів та можливостями фірми:

$$E_T = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i, \quad E_E = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i,$$

$$E_{ope} = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i, \quad (2)$$

$$q_i = \frac{q_k}{q_{баз}}, \quad (3)$$

де E_T , E_E , E_{ope} – груповий технічний, економічний та організаційний показники;

q – одиничний показник по i -му параметру;

a – питома вага параметричного показника по відношенню до узагальненого задоволення потреб;

n – кількість параметрів, які підлягають оцінці.

Оскільки на транспортному ринку існує жорстка конкуренція між різними видами транспорту, це змушує перевізників боротися за конкурентну позицію та підвищувати рівень конкурентоспроможності транспортних послуг, які пропонуються споживачу.

УДК 330.322:656.2 (477)

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

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

Транспортно-експедиторська робота, що виконується державними і недержавними транспортними структурами, не відповідає в повній мірі сучасним ринковим вимогам

(надані послуги мають обмежений асортимент, низьку якість та ін.).

Особливо це проявляється в конкурентних сегментах ринку, одним з яких, безперечно є ринок транспортно-логістичних послуг. На українському транспортному ринку все більше захоплюють позиції експедиторські компанії закордонних країн, які надають більш якісні і більш повні послуги споживачам транспорту. Проблема ринку масових транспортних послуг полягає також у надмірній і, найчастіше, несумлінній конкуренції, недосконалості правових, організаційних, технічно-технологічних відносин.

В результаті, в цілому Україна і її залізничний транспорт багато в чому втрачають, а саме: відтік вантажопотоків в обхід її мережі, втрати валютних надходжень; втрата робочих місць транспортників; погіршення транспортної інфраструктури через відсутність коштів на її підтримку та ін.

Власні кошти підприємств залізничного транспорту не забезпечують повне покриття потреб в коштах на розвиток галузі, а їх сьогодні спостерігається немало: майже повне зношення рухомого складу та спеціалізованої техніки, недосконалість організації процесу перевезень, застарілість технологічного забезпечення процесу перевезень та ін.

В зазначених умовах господарювання в Україні особливу актуальність набувають питання, пов'язані із фінансуванням залізничного транспорту, а саме: створення системи державного і приватного фінансування при одночасній мобілізації внутрішніх ресурсів галузі з метою максимально повного фінансування оновлення основних фондів і реалізації транспортних проектів.

Найбільшу увагу в такій ситуації варто приділити стратегічній кооперації транспортних, промислових, банківських, експедиторських організацій у єдиному інформаційно-транспортному просторі, а також проектному фінансуванню, що дозволить отримати спільні вигоди, не досяжні для державного і приватного сектора окремо, розподілити ризики між учасниками інвестиційного проекту, а також знизити їх через механізм державних гарантій.

УДК 656.025.4(4)

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

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

На сьогоднішній день європейський ринок вантажних залізничних перевезень переживає глибокі зміни. Якщо до цього часу багато мільйонні прибутки залізнична галузь забезпечувала за рахунок постійного зростання попиту на фоні розвитку економік європейських країн та значної державної підтримки розвитку інфраструктури і послуг залізниць, то наразі ситуація кардинально змінилася. В умовах послаблення державного фінансування проектів розвитку залізниць та процесів економічного зростання країн Європи, а, відповідно, і стагнації попиту на послуги вантажних перевезень, для утримання стабільних темпів розвитку на ринку вантажних перевезень залізниці більшості європейських країн змушені укріплювати конкурентні позиції за рахунок інтеграції з конкуруючими видами транспорту.

Фактично наразі автомобільний транспорт не тільки технологічно, але й організаційно, економічно готовий задовольняти сучасні запити вантажовласників, тим самим претендуючи на певну долю ринку залізничних перевезень. Отже, сьогочасна ситуація на європейському ринку вантажних перевезень демонструє посилення конкуренції між автомобільним і залізничним транспортом і змушує операторів вантажних залізничних перевезень постійно запроваджувати різного роду технологічні й управлінські зміни.

Для уникнення втрат і, відповідно, збереження свої конкурентних позицій оператори вантажних залізничних перевезень вдаються не лише до підвищення привабливості послуг з перевезень за рахунок покращення експлуатаційної готовності вагонного парку, але й використовують власні стратегічні можливості. Однією з таких