

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

Робота присвячена теоретико-методичному підходу до визначення конкурентоспроможності різних видів пасажирського транспорту з урахуванням їх негативного впливу на довкілля та утримання власної інфраструктури.

Ключові слова: конкурентоспроможність пасажирського транспорту, інтенсивність конкуренції; пасажирообіг

Работа посвящена теоретико-методическому подходу к определению конкурентоспособности разных видов пассажирского транспорта с учетом их негативного влияния на окружающую среду и содержания собственной инфраструктуры.

Ключевые слова: конкурентоспособность пассажирского транспорта; интенсивность конкуренции; пассажирооборот

The work is devoted to theoretical and methodological approach to determining the competitiveness of different types of passenger transport, taking into account their impact on the environment and the content of their own infrastructure

Keywords: competitiveness of public transport, the intensity of competition; passenger turnover

Вступ

Пасажирські перевезення є послугою, які надаються різними видами транспорту. Кожний з видів транспорту має на ринку пасажирських послуг свою нішу відповідно до умов ринку,

вартості та якості перевезень. Перевезення пасажирів між різними видами транспорту розподіляється на ринку транспортних послуг наступним чином.

Таблиця 1

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту, млн пас.

Вид транспорту	Роки										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Залізничний	499	468	465	477	452	446	448	447	445	426	427
Автомобільний	2557	2722	3069	3297	3720	3837	3988	4173	4369	4014	3719
Міський	4717	4459	4168	3926	3809	3901	3789	3579	3502	2822	2678
Морський	4	5	5	7	10	11	11	8	7	6	6
Річний	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Авіаційний	1	1	2	2	3	4	4	5	6	5	6
Усі види транспорту	7780	7657	7711	7711	7996	8201	8242	8214	8331	7275	6838

З табл. 1 випливає, що на протязі 11 років між окремими видами транспорту точиться боротьба за збільшення своєї частки на ринку транспортних послуг, але не всі вони досягають встановленої мети. Тільки два види транспорту досягли зростання обсягів своїх послуг – це автомобільний, що зайняв на ринку транспортних послуг найбільшу нішу, та авіаційний, який в п'ять разів збільшив свої об'єми перевезень.

Аналогічна картина на ринку між видами перевезень за пасажирооборотом (табл. 2). Знову автомобільний транспорт витіснив з першого місця залізничний транспорт, а авіаційний транспорт у 2008 році в 6,35 рази збільшив свої обсяги перевезень та випередив міський транспорт, який дуже зменшив свої обсяги перевезень в основному за рахунок неврахування значної долі перевезень маршрутними таксі.

Таблиця 2

Пасажирооборот за видами транспорту, млрд пас.-км

Вид транспорту	Роки										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Залізничний	51,8	49,7	50,5	52,6	51,7	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,0
Автомобільний	28,8	31,0	35,8	40,1	47,5	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,1
Міський	30,7	30,2	28,3	24,6	23,8	24,4	23,7	22,2	21,7	17,4	16,6
Морський	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Річний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Авіаційний	1,7	1,8	2,5	3,8	5,5	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0
Усі види транспорту	113,1	112,8	117,2	121,2	128,5	135,8	139,3	140,9	147,0	130,0	129,8

Далі постає питання, чи можна за показниками табл. 1 та 2 визначати конкурентоспроможність кожного з видів транспорту. На це питання можна чітко відповісти – ні, оскільки не всі види пасажирських перевезень знаходяться в однакових ринкових умовах.

По-перше, не усі види пасажирського транспорту провели реформування та пристосувалися до умов сучасного ринку. Залізничний транспорт лише почав реформування, але знаходиться у самих незручних умовах, оскільки тарифи на перевезення пасажирів залізничним транспортом є соціально спрямовані і затверджуються Урядом. В той же час державний та місцеві бюджети країни не повністю компенсують перевезення пільгової категорії громадян.

По-друге, Уряд країни не закупляє для Укрзалізниці рухомий склад, як це передбачено Законом «Про залізничний транспорт». А якщо

закупляє, то виконує це без достатнього економічного обґрунтування. У якості прикладу можна сказати про закупівлю поїздів корейського виробництва для Євро 2012, які значно дорожче ніж вагони вітчизняного виробництва Україна-2 та електровоз ДС-3.

По-третє, залізничний транспорт самостійно утримує свою інфраструктуру (залізничні колії, мости, станції, лінії автоблокування, СЦБ, зв'язок та інше), в той же час автомобільний транспорт не утримує автомобільні дороги і за рахунок цього знаходиться у вигідних умовах.

По-четверте, Уряд країни не дозволяє адекватно зростанню цін на паливо, електроенергію та матеріали підвищувати тарифи на залізничні перевезення пасажирів. Завдяки цьому збитковість пасажирських залізничних перевезень у дальньому та приміському сполученні постійно зростає.

Постановка задачі

На основі сказаного вище виникає питання – як можна оцінювати конкурентоспроможність видів транспорту з урахуванням перспективи його розвитку, шкідливих викидів у зовнішнє середовище, кількості аварій, смертності, травматизму та технологічних заторів, ціни послуги, ритмічності, та швидкості руху, якості наданих послуг, інвестиційної привабливості та долі, яку будь-який вид транспорту займає на ринку транспортних послуг?

Результати

Спочатку слід визначити, скільки показників необхідно включати в узагальнюючий показник конкурентоспроможності. Наприклад, у США з 1968 по 1984 рік використовувався чотириохчастковий показник, за допомогою якого визначалася конкуренція в окремій галузі [1, с. 40].

$$CR_4 = \sum_{i=1}^4 V_i / V_p \leq 0,75, \quad (1)$$

де V_i – обсяг продаж продукції (послуг) даної асортиментної групи i -ою фірмою, $i = 1, 2, 3, 4$;

V_p – об'єм ринку даної асортиментної групи продукції (послуг).

Якщо значення CR_4 більше за 0,75, то уряд впроваджував обмеження на об'єднання фірм. Такий же показник використовувався в Німеччині, Англії та Канаді.

Починаючи з 1984 року в США запроваджено індекс Херфіндала-Хершмана (IХХ), який визначався за формулою (2):

$$I_h = \sum D_i^2, \quad (2)$$

де D_i – частка на ринку i -тої фірми.

Якщо I_h більше за 0,18, то мова іде про низьку конкуренцію та високу концентрацію ринку, що потребує негайного втручання уряду для нормалізації ситуації на ринку.

Більшу кількість факторів конкурентної боротьби враховує узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції, який визначається за формулою (3):

$$U_k = \sqrt[3]{U_p U_d U_T}, \quad 0 \leq U_k \leq 1 \rightarrow \min, \quad (3)$$

де U_p – показник інтенсивності конкуренції, враховує рентабельність ринку;

U_d – показник інтенсивності конкуренції, що враховує частки конкурентів на даному ринку;

U_T – показник інтенсивності конкуренції, що враховує темпи росту об'ємів продажу.

Розрахунок сили конкуренції на конкретному товарному ринку дозволяє визначити його форму та зробити аналіз у відповідності до рекомендацій, наведених у табл. [1, табл. 1.1].

Але ці фактори, на наш погляд, не зовсім відображають ситуацію на ринку транспортних послуг, оскільки не враховують відношення до певного виду перевезень самого перевізника, Уряду країни та пасажирів (рис. 1).

Уряд мусить розвивати в першу чергу ті види транспорту, які:

- менш наносять шкоди навколишньому середовищу, здоров'ю громадян та потребують менше коштів на боротьбу з їх усуненням;
- менш впливають на техногенну обстановку у місті (технологічні пробки, швидкість поїздки усіх видів транспорту);
- мають соціальну спрямованість;
- потребують менше коштів на їх субсидування;
- потребують менше інвестицій на розвиток з урахування вартості землі на їх розвиток.

Погляди перевізників пасажирів зовсім інші. Їх насамперед турбують економічні питання:

- рентабельність перевезень на ринку транспортних послуг;
- доля ринка, яка дозволяє отримувати максимальні прибутки;
- отримання дотацій від Уряду, що дозволить підвищити ефективність перевезень;
- зростання обсягів перевезень з мінімальними витратами на захват ринку.

Погляди пасажирів стосуються забезпечення його потреб з найбільшим задоволенням, а це насамперед такі чинники:

- ціна послуги, яка стимулює пасажирів пересідати з одного виду транспорту на інший;
- ритмічність перевезення пасажирів, оскільки автомобільний ринок саме цим приваблює пасажирів при виборі перевізника;
- якість перевезень, яка суттєво впливає на вибір виду транспорту;
- швидкість поїздки, першочергово впливає на вибір виду транспорту;
- зручність та термін поїздки пасажира до місця отримання послуги та повернення до дому;
- термін та зручність очікування поїздки;
- безпечність поїздки для життя пасажира.

Практичні дослідження показали, що пасажирів звертають в першу чергу увагу на ціну, швидкість та безпеку перевезень.

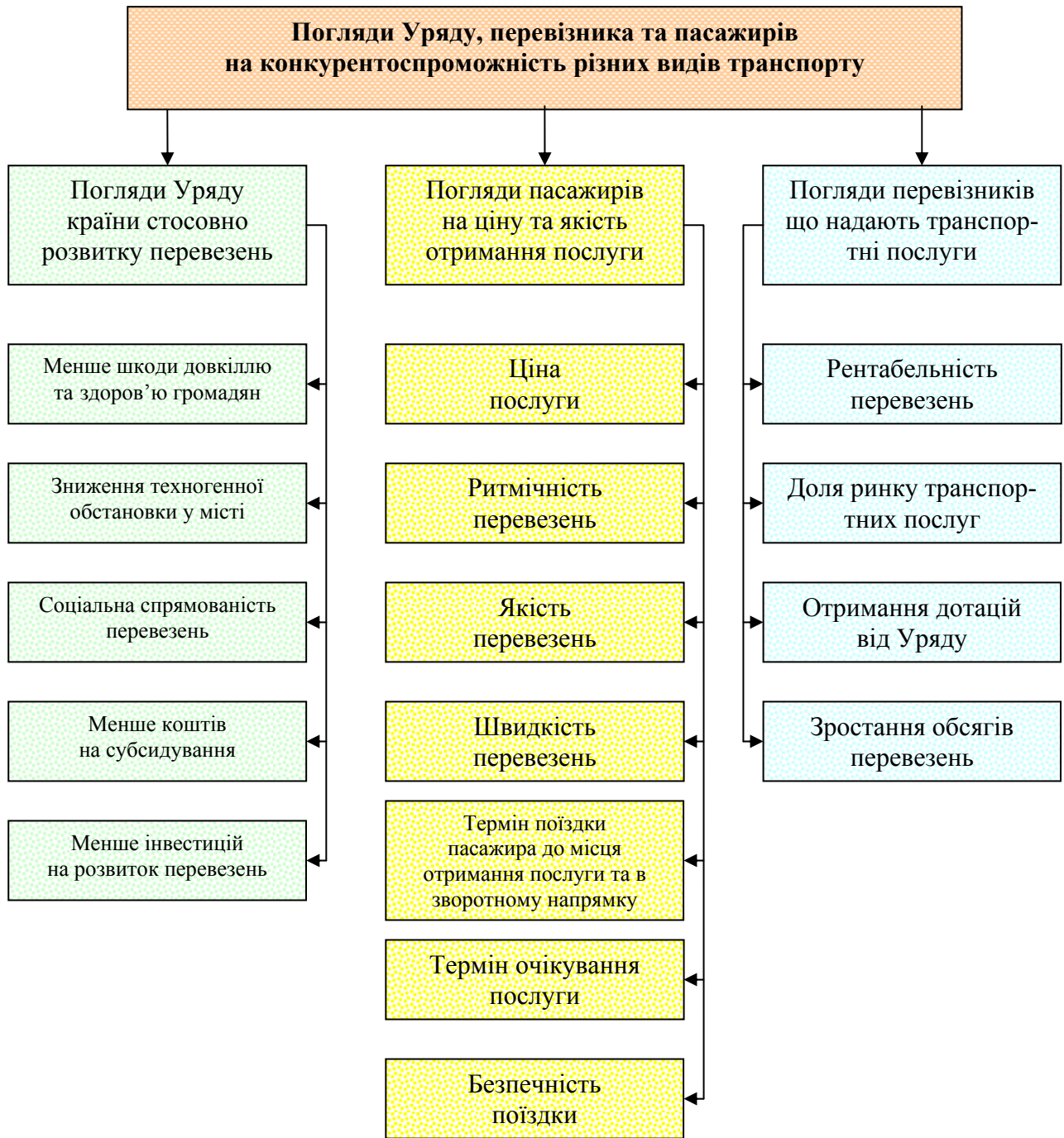


Рис. 1. Погляди Уряду, перевізників та пасажирів стосовно конкурентоспроможності різних видів транспорту

З урахуванням сказаного вище слід розробити економічний критерій за яким слід визначати конкурентоспроможність будь-якого виду транспорту.

Висновки

В роботі розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності пасажирських послуг, що надаються будь-якими видами транспорту на ринку транспортних перевезень, з урахуванням показників інтенсивності конкуренції, що враховують:

- шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей;
- необхідність вкладання інвестицій на розвиток даного виду транспорту;
- рентабельність перевезень даного виду транспорту на ринку;
- долю ринку, яку займає даний вид транспорту;

- темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку;

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Фатхутдинов, Р. А. Управление конкурентоспособностью организации [Текст] : учеб. пособие / Р. А. Фатхутдинов. – М.: Изд-во «Эксмо», 2004. – 544 с.
2. INFRAS/IWW 2000: External Costs of Transport: Accident, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe [Text]. – Zurich/ Karlsruhe, 2000.
3. INFRAS/IWW 2004: External Costs of Transport: Update Study. Final Report [Text]. – Zurich/ Karlsruhe, 2004.

Надійшла до редколегії 16.05.2011.

Прийнята до друку 24.05.2011.