

Т. Ю. ЧАРКІНА (ДПТ)

ЕКОНОМІЧНИЙ КРИТЕРІЙ ДЛЯ ПОРІВНЯННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

Робота присвячена розробці економічного критерію для порівняння конкурентоспроможності різних видів пасажирського транспорту з урахуванням їх негативного впливу на довкілля та утримання власної інфраструктури.

Ключові слова: конкурентоспроможність різних видів транспорту; інтенсивність конкуренції; рентабельність пасажирських перевезень

Работа посвящена разработке экономического критерия для сравнения конкурентоспособности разных видов пассажирского транспорта с учетом их негативного влияния на окружающую среду и содержания собственной инфраструктуры.

Ключевые слова: конкурентоспособность разных видов транспорта; интенсивность конкуренции; рентабельность пассажирских перевозок

The work is devoted to developing the economic criterion to compare the competitiveness of the different modes of passenger transport, taking into account their negative impact on the environment and the maintenance of their own infrastructure.

Keywords: competitiveness of different modes of transport, intensity of competition, profitability of passenger traffic

Вступ

Кожний з видів транспорту має на ринку пасажирських послуг свою нішу відповідно до умов ринку, вартості та якості перевезень. Як було зазначено в статті [1] порівнювати конкурентоспроможність різних видів перевезень без врахування шкоди, яку вони завдають довкіллю та витрат на утримання власної інфраструктури, не коректно, оскільки автомобільний транспорт завдає навколишньому середовищу шкоди майже у 6 разів більше ніж усі інші види транспорту разом. Крім того утримання автомобільних доріг та їх будівництво виконуються за кошти уряду або місцевих органів влади, величина яких значно більш за транспортний податок автомобільних компаній та підприємств. Такій винятковий підхід до визначення конкурентоспроможності різних видів транспорту не дозволяє встановити пріоритети для розвитку державою найбільш економічних видів транспорту на ринку пасажирських транспортних послуг.

Постановка задачі

Для рішення вказаної проблеми необхідно розробити економічний критерій, який би відповідав новому теоретико-методичному підходу до визначення конкурентоспроможності різних видів транспорту [1] і додатково враховував витрати на:

- боротьбу зі шкідливими викидами у зовнішнє середовище;
- компенсацію збитків від аварій (травматизм, смертність та ін.);
- затримання пасажирів, які перебувають в технологічних заторах;
- на утримання та будівництво транспортної інфраструктури.

Результати

Для цього пропонується узагальнюючий показник конкурентоспроможності УПК, який математично можна представити за допомогою формули (1):

$$\text{УПК} = (K_{\text{шк}} \cdot K_{\text{то}} \cdot K_{\text{сс}} \cdot K_{\text{с}} \cdot K_{\text{і}}) \cdot (K_{\text{р}} \cdot K_{\text{др}} \cdot K_{\text{оп}}) \times \\ \times (K_{\text{шп}} \cdot K_{\text{рт}} \cdot K_{\text{яп}} \cdot K_{\text{ш}} \cdot K_{\text{з}} \cdot K_{\text{оч}} \cdot K_{\text{бп}}) \cdot 1000, \quad (1)$$

де $K_{\text{шк}}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей;

$K_{\text{то}}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує техногенну обстановку, яку створює транспорт у місті та шляху перевезення;

K_{cc} – показник інтенсивності конкуренції, що враховує соціальну спрямованість даного виду транспорту;

K_c – показник інтенсивності конкуренції, що враховує необхідність субсидування даного виду транспорту;

$K_{инв}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує необхідність вкладання інвестицій на розвиток даного виду транспорту;

K_p – показник інтенсивності конкуренції, що враховує рентабельність перевезень даного виду транспорту на ринку;

$K_{др}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує долю ринку даного виду транспорту;

$K_{оп}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку;

$K_{цп}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує ціну, за якою надається послуга даним видом транспорту;

$K_{рт}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує ритмічність перевезення пасажирів даним видом транспорту;

$K_{яп}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує якість перевезень надану даним видом транспорту;

$K_{ш}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує швидкість доставки пасажирів даним видом транспорту до пункту призначення;

K_3 – показник інтенсивності конкуренції,

що враховує зручність та термін поїздки пасажира до місця отримання послуги та в зворотному напрямку;

$K_{оч}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує термін та зручність очікування поїздки даним видом транспорту;

$K_{бп}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує безпечність поїздки для життя пасажира даним видом транспорту.

Оскільки показників інтенсивності конкуренції 16, а їх добуток може дуже малою величиною, то автором введено коефіцієнт 1000, що дозволить підвищити значення УПК.

Для більш наглядного визначення показників інтенсивності конкуренції у окремі дужки були взяті чинники Уряду, перевізників з надання транспортних послуг та пасажирів. Виникає важливе питання – чи усі перелічені показники інтенсивності конкуренції однаково впливають на загальний показник УПК? Для цього слід провести додаткові дослідження окремо по кожному показнику.

По-перше, слід сказати, що всі показники інтенсивності конкуренції крім $K_{бп}$, на які спрямовані погляди пасажирів, є повним відображенням показника K_p , оскільки останній враховує не тільки доходи від перевезень, а й експлуатаційні витрати і більш повно враховує ефективність діяльності даного виду транспорту. Враховуючи сказане, показники інтенсивності конкуренції $K_{цп}$, $K_{рт}$, $K_{яп}$, $K_{ш}$, K_3 , $K_{оч}$ слід виключити з узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції УПК. Після перетворень формула (1) набуде виду (2):

$$УПК = (K_{шк} \cdot K_{то} \cdot K_{cc} \cdot K_c \cdot K_{инв} \cdot K_p \cdot K_{др} \cdot K_{оп} \cdot K_{бп}) \cdot 1000. \quad (2)$$

Але тепер стало зрозумілим те, що для суттєвого підвищення рентабельності пасажирських перевезень, яка визначається показником інтенсивності конкуренції K_p , та $K_{др}$ необхідно:

1. Визначати оптимальні тарифи на перевезення пасажирів різними видами транспорту, які б дозволили позитивно впливати на рентабельність перевезень;

2. Підвищити ритмічність перевезень пасажирів, за умови визначення оптимального співвідношення між кількістю рейсів транспорту та витрат на перевезення;

3. Суттєво підвищити якість послуг, що надаються перевізниками різних видів транспорту;

4. Підвищити швидкість руху пасажирських видів транспорту з урахування зручності курсування на протязі доби;

5. Оптимізувати час проїзду та зручність доставки пасажира до місця отримання послуги (пасажирського вокзалу) в прямому та зворотному напрямку;

6. Суттєво скоротити термін очікування послуги на пасажирському вокзалі, або а в аеропорту;

7. Значно скоротити експлуатаційні витрати на перевезення пасажирів за рахунок новітніх технологій, науково обґрунтованої організації руху транспорту, впровадження нового рухомого складу та ін.

Запропонований узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції УПК відрізняється

від показника $U_k = \sqrt[3]{U_p U_d U_T}$ показниками інтенсивності конкуренції на які повинні звертати увагу Уряд країни та місцеві органи влади і стосується це сталого розвитку суспільства та підтримкою державою саме цих безпечних видів перевезень.

Кількість показників інтенсивності конкуренції, які слід запропонувати Урядом, можна також скоротити за рахунок врахування показників K_{cc} , K_c показником інтенсивності конкуренції K_p , при розрахунку якого необхідно вилучити самостійного утримання інфраструктури окремими видами транспорту, оскільки автомобільний транспорт ці витрати не несе.

Крім того подальші дослідження показали, що витрати, пов'язані з безпекою життя пасажирів $K_{оп}$, враховані показником $K_{шк}$, а показник інтенсивності конкуренції $K_{то}$ не можливо розрахувати в сучасних умовах, оскільки така статистика в Україні не ведеться.

З урахуванням всього сказаного вище та з огляду на те, що кількість показників інтенсивності значно скоротилася, узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції УПК буде мати такий вигляд (3):

$$УПК = \sqrt[5]{K_{шк} \cdot K_{инв} \cdot K_p \cdot K_{др} \cdot K_{оп}} \quad (3)$$

Далі слід досконально дослідити та визначити $K_{шк}$, оскільки він раніше в наукових працях вітчизняних вчених не досліджувався. Цьому дослідженню присвячено науково-дослідна робота. Вплив факторів, які раніш були позначені як показники інтенсивності конкуренції $K_{шт}$, $K_{рт}$, $K_{яп}$, $K_{ш}$, K_3 , $K_{оч}$, на K_p

Математичне значення інших показників інтенсивності конкуренції та узагальнюючого показника УПК наведені нижче в цьому підрозділі.

Спочатку визначимо різницю між узагальнюючим показником УПК, за формулою (3) та узагальнюючим показником формулою $U_k = \sqrt[3]{U_p U_d U_T}$. Вони відрізняються не тільки двома новими показниками $K_{шк}$ та $K_{инв}$, а й сутністю показників інтенсивності конкуренції U_p , U_d , U_T , які відрізняються від аналогічних показників, K_p , $K_{др}$, $K_{оп}$, запропонованих автором.

У підручнику [1, с. 40-41] U_p розраховується за формулою (4):

$$U_p = 1 - \frac{\Pi}{V_p}, \quad (4)$$

де Π_p – прибуток ринку, грн;

V_p – об'єм ринку транспортних послуг, грн.

У нашому випадку показник інтенсивності конкуренції, який враховує рентабельність даного виду транспорту, розраховується за формулою (6) і має інший сенс:

$$K_p = 1 - \frac{\Pi_s}{V_p}, \quad (5)$$

де Π_i – прибуток даного виду пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг з урахуванням витрат держави на утримання відповідної інфраструктури, грн. Для автомобільного транспорту, який самостійно не утримує інфраструктуру шляхів сполучення та місцевих шляхів, з прибутку слід вирахувати ці витрати.

У підручнику [1, с. 41] U_d розраховується за формулою (6):

$$U_d = 1 - \sqrt[n]{(1/n) \sum (D_i - 1/n)^2}, \quad (6)$$

де n – кількість видів перевезень, що конкурують на ринку транспортних послуг між собою;

D_i – доля i -го конкурента на ринку транспортних послуг, частка.

Для нашого випадку, де на ринку транспортних послуг всього шість конкурентів – шість видів перевезень пасажирів, формула (6) значно спрощується та набуває виду (7):

$$K_{др} = 1 - D_i, \quad (7)$$

Показник інтенсивності конкуренції U_T , в літературі [1, с. 41] визначається за формулою (8):

$$U_T = (140 - T_p) / 70, \quad (8)$$

де 140 та 70 – межа значення річних темпів зростання об'ємів продажу;

T_p – річний темп зростання обсягів продаж на даному товарному ринку без урахування інфляції, %.

У нашому випадку показник інтенсивності конкуренції, який враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту, розраховується за формулою (9) і має також інший сенс, оскільки визначається за останні 10 років циклу, що досліджується:

$$K_{он} = 1 - (ОП_i^k - ОП_i^n) / ОП_i^n, \quad (9)$$

де OP_i^n – обсяги перевезень пасажирів і-тим видом транспорту на початку 10-річного циклу, пас.-км;

OP_i^k – обсяги перевезень пасажирів і-тим видом транспорту на кінець 10-річного циклу, пас.-км.

Аналіз показників інтенсивності конкуренції $K_p, K_{др}, K_{оп}$ показує, що всі вони мають значення менше одиниці, оскільки розраховуються як частки від цілого. Показник $K_{інв}$ слід визначати за формулою $K_{інв} = I_{інв}^i / I_{інв}^3$, як співвідношення інвестицій держави відповідно в і-тий вид перевезень та в загальні інвестиції в усі види транспорту, яке вимірюється часткою

Якщо перемножити одночасно п'ять показників інтенсивності конкуренції, які усі мають значення менше одиниці, то добуток їх буде величина дуже малою. Для того, щоби добуток мав сенс з нього слід добути корінь п'ятого ступеня. Остаточний вид формули для розрахунку узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції УПК (3) залишається без змін і для найкращого варіанту конкурентоспроможності буде мінімальним.

Висновки

Автором розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності пасажирських послуг, що нада-

ються 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 01.11.2010.

Прийнята до друку 03.11.2010.