

УДК 658.5:656.224

Т. Ю. ЧАРКІНА¹¹ Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна

ДОСЛІДЖЕННЯ ПОКАЗНИКІВ ІНТЕНСИВНОСТІ КОНКУРЕНЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У статті запропоновано результати розробки методичного підходу щодо управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на ефективність їх функціонування на ринку транспортних послуг.

Ключові слова: узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції, шкода суспільству та довкіллю, інвестиції, рентабельність перевезень, соціальна спрямованість тарифів

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями

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 більша за транспортний податок автомобільних компаній та підприємств. Такий винятковий підхід до визначення конкурентоспроможності різних видів транспорту не дозволяє встановити пріоритети для розвитку державою найбільш економічних видів транспорту на ринку пасажирських транспортних послуг.

Дана стаття виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010–2019 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106 «Про внесення

змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390»; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442-IV; Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року № 4443-IV.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела

В останні п'ять років дослідженням даної проблеми займалися І. П. Корженевич [1], В. В. Чорний [8], Ю. С. Бараш [1, 2], О. О. Коввіхіна [4], О. І. Калініченко [3]. Але ці дослідження вивчали проблему конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг без врахування багатьох впливових факторів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячена стаття

Жодна з перерахованих вище статей не стосується визначення узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції будь-якого виду транспорту на ринку пасажирських транспортних послуг.

Формування цілей статті (постановка завдання)

Розробка методичного підходу щодо управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на ефективність їх функціонування на ринку транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Для визначення виду пасажирського транспорту, який має найбільші переваги на ринку транспортних послуг, автором було запропоновано новий узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції (1), який на відміну від американського має додатково два показники інтенсивності $K_{\text{шк}}$, $K_{\text{інв}}$.

$$\text{УПК} = \sqrt[5]{K_{\text{шк}} \cdot K_{\text{інв}} \cdot K_p \cdot K_{\text{др}} \cdot K_{\text{оп}}} \quad (1)$$

Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{шк}}$ враховує шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей. В основному цей показник знижує величину загального показника інтенсивності конкуренції автомобільного та авіаційного транспорту.

Для визначення $K_{\text{шк}}$ запропонована формула (2):

$$K_{\text{шк}} = 1 - \frac{\text{ШК}}{100}, \quad (2)$$

де ШК – значення витрат на ліквідацію шкоди, яку завдає суспільству даний вид транспорту, у % від загальної шкоди. За попередніми розрахунками І. П. Корженевича [2] та дослідженням, що проведені автором [6], вони для України відповідно становлять для залізничного транспорту – 7 %, для автомобільного транспорту – 82 %.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{інв}}$ враховує необхідність вкладання дотацій на підтримання діяльності та інвестицій на розвиток інфраструктури даного виду транспорту. Він належить до показників, який знижує загальний показник інтенсивності конкуренції тра-

нспорту, оскільки потребує коштів від Уряду або від місцевих органів влади і визначається за формулою (3):

$$K_{\text{інв}} = 1 - \frac{\text{Інв}^i}{\text{Інв}^3}, \quad (3)$$

де Інв^i – дотації на підтримання діяльності та інвестиції на розвиток інфраструктури конкретного виду транспорту на прогностичні роки, млрд грн, а Інв^3 – дотації на підтримання діяльності та інвестиції на розвиток інфраструктури усіх видів транспорту разом на прогностичні роки, млрд грн.

Показник інтенсивності конкуренції K_p враховує рентабельність перевезень на ринку транспортних послуг. Цей показник підвищує конкуренцію будь-якого виду транспорту. Для його визначення автор пропонує формулу (4). Чим рентабельність вища, тим більша величина K_p .

$$K_p = P = \frac{\Pi}{B}, \quad (4)$$

де P – рентабельність будь-якого виду транспорту в частках, яка у свою чергу залежить від прибутку (Π) та витрат (B), які вимірюються у млн грн. Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{др}}$ враховує частку, яку на ринку займає даний вид транспорту. Він суттєво підвищує загальний показник інтенсивності конкуренції будь-якого виду транспорту. Для визначення цього показника запропонована формула (5):

$$K_{\text{др}} = \frac{\text{ПП}^i}{\text{ПП}^3}, \quad (5)$$

де ПП^i – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік даним видом транспорту, чол.;

ПП^3 – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік усіма видами транспорту, чол.

Для визначення частки ринку окремого перевізника на певному напрямку або полігоні розраховується кількість перевезених пасажирів саме на цьому напрямку або полігоні. Для визначення частки ринку галузі в цілому ці по-

казники розраховуються саме для цієї галузі та її конкурентів.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{оп}$ враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку за останні 10 років. Для його визначення автор пропонує формулу (6):

$$K_{оп} = \frac{ППК^i - ППП^i}{ППП^i}, \quad (6)$$

де $ППК^i$ – кількість пасажирів, перевезених за перший рік десятирічного періоду даним видом транспорту, чол.;

$ППП^i$ – кількість пасажирів, перевезених за десятий рік десятирічного періоду даним видом транспорту, чол.

Для правильного визначення величини узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції для заданого напрямку або полігону слід усі показники розраховувати для даного конкретного полігону, а якщо УПК визначається для галузі в цілому, то відповідні показники слід розраховувати для всієї галузі.

Перед тим як конкретно обґрунтувати значення всіх показників інтенсивності конкуренції, які входять до формули (1), слід визначити питому вагу кожного з них (табл. 1).

Для цього було запропоновано метод експертних оцінок. Експертами в даному випадку були фахівці Головних управлінь пасажирських (4 особи) і приміських (4 особи) перевезень, пасажирської (3 особи) та приміської (3 особи) служби Придніпровської залізниці, науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту (10 осіб), а також представники державних (2 особи) та місцевих (3 особи) органів влади. Експерти (разом 29 осіб) визначали питому вагу кожного з показників інтенсивності конкуренції окремо з позицій: пасажирів; перевізника пасажирів у дальньому та приміському сполученні; суспільства.

Слід сказати, що погляди на процес розвитку пасажирських перевезень у дальньому, регіональному, приміському та місцевому сполученні у пасажирів, представників пасажирських компаній-операторів, Укрзалізниці, Уряду та місцевих органів влади зовсім різні, оскільки всі мають різні цілі.

Але майже всі експерти заявили про необхідність виключення показника інтенсивності, який враховує рентабельність перевезень, оскільки він для значної кількості видів пасажирських перевезень має від'ємне значення. Це означає, що для Уряду та місцевих органів влади він не становить значного інтересу. У той же час для них суттєве значення має складова рентабельності, яка залежить від соціальної спрямованості тарифів. Тому було запропоновано замість K_p включити величину K_{cc} – показник інтенсивності конкуренції, що враховує соціальну спрямованість даного виду транспорту.

Показник K_{cc} визначається тільки для соціально спрямованих перевезень як співвідношення середньозваженої ціни TAR^{c36} на перевезення різними видами транспорту до середньої ціни перевезень даним видом транспорту TAR^i на заданому полігоні за формулою (7):

$$K_{cc} = \frac{TAR^{c36}}{TAR^i}, \quad (7)$$

Для перевезень, які не належать до соціально спрямованих, K_{cc} приймається рівним – 0,1.

Крім того, експерти одностайно запропонували виключити з узагальнюючого показника УПК показник інтенсивності конкуренції $K_{оп}$, що враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку за останні 10 років, оскільки цей показник в умовах нестабільної економіки та перманентних криз в останні роки не відображає реальний стан транспортного ринку.

Після того як було враховано пропозиції експертів і визначено питому вагу кожного з показників інтенсивності конкуренції (табл. 1), можна розрахувати реальний узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції за допомогою формули (8). Вид транспорту, який має найбільше значення показника УПК, має найбільші переваги на ринку транспортних послуг.

Наприклад, на погляд Уряду України, нижче проведені розрахунки щодо визначення показників УПК для залізничних та автомобільних пасажирських перевезень. З табл. 2 випливає, що залізничний транспорт має перевагу перед автомобільним, оскільки УПК в нього вище.

$$УПК = \sqrt[4]{(j_{шк} K_{шк}) \cdot (j_{інв} K_{інв}) \cdot (j_{сс} K_{сс}) \cdot (j_{др} K_{др})}, \quad (8)$$

де $j_{шк}$, $j_{інв}$, $j_{сс}$, $j_{др}$ – питома вага кожного показника інтенсивності конкуренції.

Висновки даного дослідження

У роботі розроблено новий узагальнюючий показник оцінки інтенсивності конкуренції на транспортному ринку пасажирських послуг, який дозволяє порівнювати між собою конкуре-

нтоспроможність різних видів транспорту з урахуванням:

- шкоди, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей;
- інвестицій на розвиток конкретних видів транспорту;
- соціальної спрямованості даного виду перевезень на ринку транспортних послуг;
- частки ринку, яку займає даний вид транспорту.

Таблиця 1

Визначення питомої ваги показників інтенсивності конкуренції

Фактори, що враховує показник інтенсивності конкуренції	Питома вага показника при визначенні конкурентоспроможності на погляд, частка		Значення показника при визначенні конкурентоспроможності на погляд, частка	
	перевізника	Уряду	перевізника	Уряду
Шкода довкіллю та суспільству	0,10	0,30	від 0 до 1	від 0 до 1
Субсидії та інвестиції на утримання та розвиток	0,35	0,35	від 0 до 1	від 0 до 1
Соціальна спрямованість перевезень	0,20	0,25	від 0 до 2	від 0 до 2
Частка ринку	0,35	0,10	від 0 до 1	від 0 до 1
Разом	1,00	1,00	–	–

Таблиця 2

Визначення показників інтенсивності конкуренції для залізничного та автомобільного транспорту

Показник конкуренції	Вид перевезень	Значення показника	Питома вага	Показник інтенсивності
Шкода довкіллю та суспільству	Залізничні	0,930	0,30	0,2790
	Автомобільні	0,180	0,30	0,0540
Субсидії та інвестиції на утримання та розвиток	Залізничні	1,000	0,35	0,3500
	Автомобільні	0,400	0,35	0,1400
Соціальна спрямованість перевезень	Залізничні	1,330	0,25	0,3325
	Автомобільні	0,800	0,25	0,2000
Частка ринку	Залізничні	0,385	0,10	0,0385
	Автомобільні	0,401	0,10	0,0401
Загальна сума	Залізничні			0,0013
	Автомобільні			0,0001
УПК	Залізничні			0,1900
	Автомобільні			0,1000

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бараш, Ю. С. Теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Ю. С. Бараш, А. А. Покотілов, Т. Ю. Чаркіна // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 38. – С. 233 – 237.
2. Бараш, Ю. С. Сравнение видов транспорта с учетом устойчивого развития общества / Ю. С. Бараш, И. П. Корженевич, П. А. Лихопек // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 28. – С. 210–214.
3. Калініченко, Л. Л. Інноваційна діяльність - основа конкурентних переваг залізничного транспорту / Л. Л. Калініченко // Вісн. економіки трансп. і промисловості : зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2008. – № 24. – С. 53–57.
4. Коковіхіна, О. О. Аналіз наукових підходів до управління конкурентоспроможністю підприємства / О.О.Коковіхіна, Д. І. Бойко // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 21. – С. 81-84.
5. Чаркіна, Т. Ю. Економічний критерій для порівняння конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 36. – С. 314 – 317.
6. Чаркіна, Т. Ю. Принципи прогнозування витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту / І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – Вип. 3. – С. 102 – 109.
7. Чаркіна, Т. Ю. Методика проведення досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 36. – С. 289-296.
8. Чорний, В. В. Сутність та зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / В. В. Чорний // Зб. наук. пр. Держ. економ-технолог. ун-ту тр-ту. Сер. Економіка і управління. –2012. – Вип. 19. – С. 26–32.

Т. Ю. ЧАРКИНА¹

¹ Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина

ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИНТЕНСИВНОСТИ КОНКУРЕНЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье предложены результаты разработки методического подхода по управлению конкурентоспособностью пассажирских перевозок в условиях современного рынка с учетом всех возможных факторов, которые влияют на эффективность их функционирования на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: обобщающий показатель интенсивности конкуренции, вред обществу и окружающей среде, инвестиции, рентабельность перевозок, социальная направленность тарифов

T. Yu. CHARKINA¹

¹ Department «Economics and Management» of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, 49010, Dnepropetrovsk, Ukraine

STUDY OF INTENSITY OF COMPETITION PASSENGER TRANSPORT SERVICES IN THE MARKET

In the article the results of the development of the methodical approach for managing the competitiveness of passenger traffic in today's market, taking into account all the possible factors that affect the efficiency of their operation in the transport market.

Keywords: general indicator of the intensity of competition, harm to society and the environment, investments, return on transportation, social orientation of tariffs

Надійшла до редколегії 17.09.2012.

Прийнята до друку 25.10.2012.