

перевезення. [5]

Для подальшого розвитку залізничного туризму необхідне утворення підрозділу, який буде надавати повний комплекс послуг по організації залізничних подорожей. Це позбавить клієнта від необхідності заключення договорів з декількома організаціями з питань: оренди вагонів, розробки маршруту слідування, надання харчування та інших послуг. Рішенням зазначених проблем по дорученню замовника будуть займатися співробітники туристичного центру.

Висновки. Створення єдиного органу управління залізничним туризмом, в обов'язки якого будуть входити всі питання з організації туристичних перевезень, дозволить змінити рівень залізничних туристичних перевезень, підвищити якість обслуговування та розширити спектр послуг, що надані пасажирів, створити додаткові робочі місця. Такий крок стане серйозною заявкою на підвищення конкурентоспроможності транспортного підприємства і галузі залізничних

перевезень в цілому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. О.Ю. Давидова, І.В. Халіна. Дослідження факторів, що впливають на туристичний попит в Україні. // Комунальне господарство міст. Науково – технічний збірник. Випуск 71. Київ «Техніка», 2006. – С. 372 – 376.
2. Экономическое содержание туризма <http://rnt.com.ua>
3. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития <http://za-granica.ru>
4. Позднякова Л.А. Социально – экономическая модель развития предприятия (на примере железнодорожного транспорта). – Х.: Бизнес Информ, 1998. – 186с.
5. Газков В.Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития // Железнодорожный транспорт, 2006. - № 9. – С. 6 – 7.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека А.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.078

МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Уткина Ю. М., асистент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто механізм формування конкурентних переваг різних видів транспорту. Визначено стратегічні та поточні конкурентні переваги залізничного та автомобільного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Для України розвиток транспортної системи має ключове значення. За умови реформування економіки України, широкого її включення до системи світових господарських зв'язків необхідно буде вирішувати складні проблеми адаптації транспортного комплексу держави до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечення зростаючих вимог до якості й ефективності транспортних послуг.

В епоху глобалізації і міжнародної інтеграції внаслідок об'єктивності тенденцій поглиблення конкуренції все більшого значення для комерціалізації

успіху кожної організації набуває її конкурентоспроможність. Сьогодні конкурентоспроможність виступає універсальною вимогою, що висувається відкритою господарюючою системою до будь-якого національного економічного суб'єкта. Бути конкурентоспроможним означає забезпечувати споживчі, якісні та цінові характеристики товарів та послуг на світовому рівні незалежно від того, де вони будуть реалізовані – на внутрішньому чи зовнішньому ринку.

Створення економічних і соціальних умов для стабільного і безконфліктного розвитку суспільства визначає необхідність економічного регулювання взаємодії залізничного й автомобільного видів транс-

порту, що конкурують на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Розробкою питань щодо визначення конкурентних переваг різних видів транспорту присвятили свої праці наступні вчені-економісти: Лисак І. [3], Мельник Т. С. та Христофор О. В. [5]. Визначення конкурентоспроможності транспорту розкрито у працях Ейтутіса Д. Г. [1], Леонтєва Р. Г., Лаптева Н. Н., Соболева А. Н. [2], Макеева В. А., Ячник Н. С., Евлахова М. В. [4] та Пшинок Н. А., Музикиной Г. И. [6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на значний обсяг досліджень по розглянутій проблематиці, її наукова розробленість далеко не вичерпана. Визнаючи безперечний авторитет багатьох вчених у створенні теоретико-методологічної бази розвитку транспортної системи, необхідно відзначити, що аналіз практичної діяльності залізничного й автомобільного видів транспорту виявляє недостатню методологічну й організаційну розробленість проблем, пов'язаних з оцінкою конкурентоспроможності видів транспорту. Проблеми такого роду на етапі формування конкурентних переваг видів транспорту приводять до нерационального використання наявних ресурсів і, як наслідок, зниження рівня конкурентоспроможності окремих видів транспорту.

Формування цілей статті. Мета дослідження обумовлена необхідністю створення механізму обґрунтування поточних та стратегічних конкурентних переваг залізничного й автомобільного видів транспорту з огляду на підвищення рівня їх конкурентос-

проможності.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Сутністю стратегії забезпечення конкурентоспроможності є всебічне реагування та пристосування підприємства до його зовнішнього середовища. Опосередковано на підприємство впливає дуже багато соціальних, економічних та інших макроекономічних чинників [3]. Проте, галузеві чинники мають вирішальний аспект зовнішнього оточення, оскільки конкурентна боротьба відбувається саме між підприємствами однієї галузі. Тому для розробки стратегії забезпечення конкурентоспроможності необхідно провести поглиблений аналіз всіх факторів досягнення її вищого рівня для підприємства [1].

Одним з основних факторів, які впливають на формування та розвиток конкурентних переваг, є характер і структура споживчого попиту. Величина попиту на внутрішньому ринку сприяє розвитку тих галузей, в яких можуть бути реалізовані ефект масштабу при масовому споживанні існуючих товарів (послуг) або зниження витрат по мірі освоєння нового продукту [2]. На ринку транспортних послуг попит має саме масовий характер. В умовах посилення ролі імпорту та підвищення рівня вимог до якісних і цінових характеристик товарів користувачі транспортних послуг вимагають усе більш високої якості їх обслуговування, особливо в умовах періодичного підвищення тарифів на перевезення та цін на супроводжувальні сервісні послуги [5].

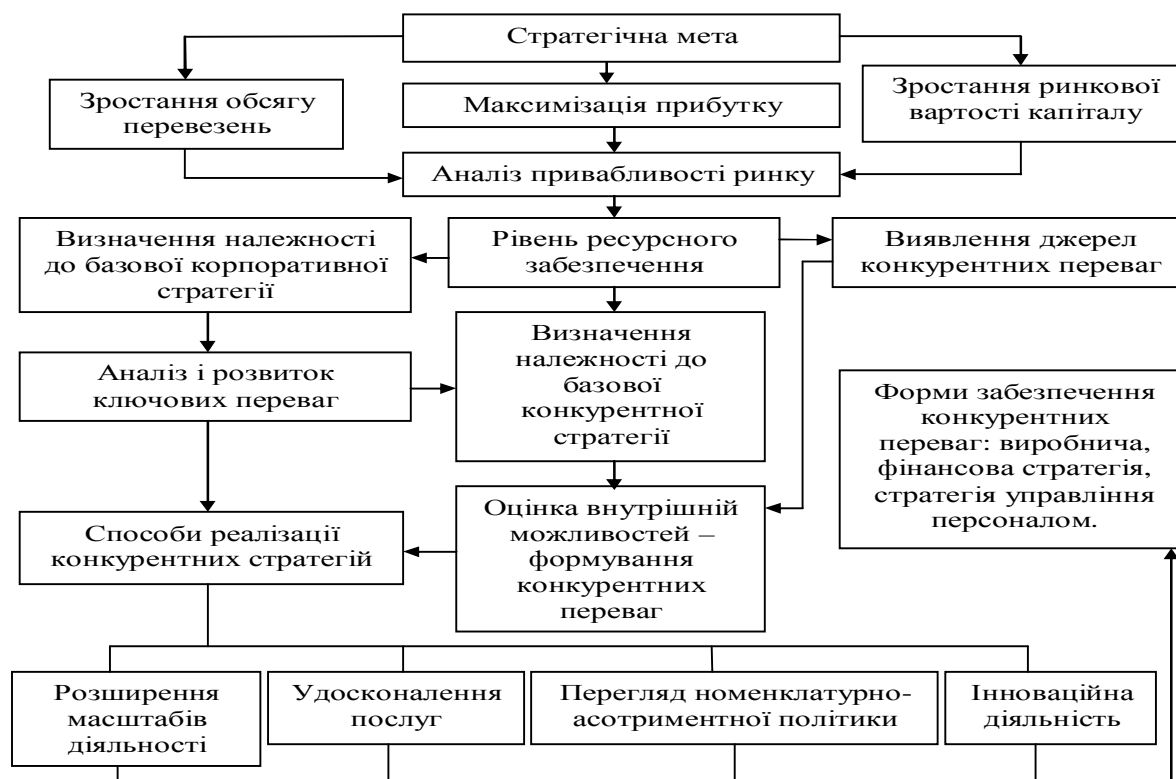


Рисунок 1 – Механізм формування конкурентних переваг видів транспорту

Зростає загроза з боку конкурентів на залізничному транспорті. Останнім часом швидко нарощує свої потужності автомобільний транспорт, пропонуючи пасажирам низку відчутних для них переваг порівняно з залізничним транспортом [4]. Це призводить до того, що пасажиропотік на автомобільному транспорті зростає більш швидкими темпами, ніж на залізничному, а ключовою конкурентною перевагою залізничного транспорту залишається вартість транспортної послуги [6].

Для визначення внутрішніх можливостей та факторів зовнішнього середовища можливо використовувати наступний механізм формування конкурент-

них переваг виду транспорту, що включає у себе сукупність узгоджених між собою організаційно-економічних прийомів [5]. Які дозволяють ідентифікувати стан внутрішнього середовища, забезпечувати розвиток ключових переваг та сприяють забезпеченню конкурентоспроможності видів транспорту в умовах негативного впливу факторів зовнішнього середовища (рис. 1).

За наведеним механізмом визначено основні стратегічні та поточні конкурентні переваги залізничного та автомобільного транспорту, що наведені на рисунках 2 та 3 відповідно.

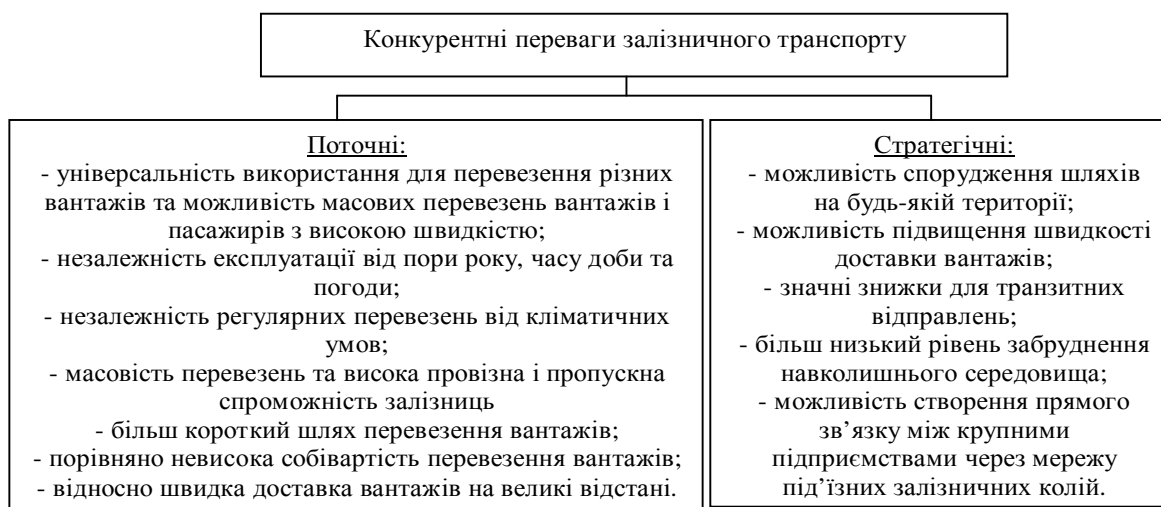


Рисунок 2 – Конкурентні переваги залізничного транспорту

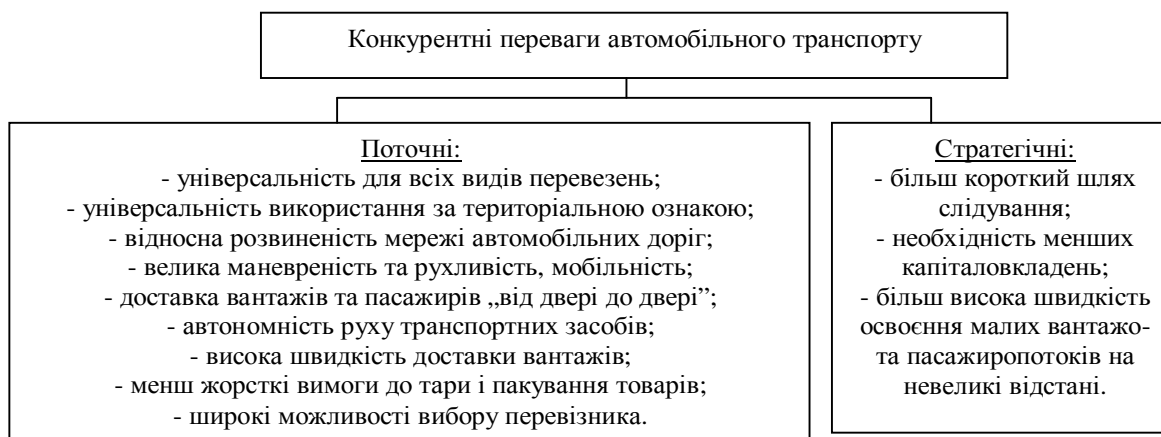


Рисунок 3 – Конкурентні переваги автомобільного транспорту

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, було визначено основні поточні та стратегічні переваги залізничного та автомобільного транспорту. До напрямків подальших робіт у цьому напрямку слід віднести оцінку зміни конкурентос-

проможності транспорту у залежності від змін його конкурентних переваг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Ейтутіс Д. Г. Конкурентоспроможність

регіональної залізниці // Залізничний транспорт України, 2007. – №3. – С. 90-92.

2 Леонтьев Р. Г., Лаптев Н. Н., Соболев А. Н. Инструменты определения конкурентоспособности видов транспорта // Бюллетень транспортной информации, 2007. – №2. – С. 6-17.

3 Лисак І. Чинники конкуренції транспортної галузі // Збірник наукових праць КУЕТТ. Серія „Економіка і управління”, 2004. – Вип. 6. – С. 218-223.

4 Макеев В. А., Ячник Н. С., Евлахов М. В.

Экономическая оценка конкурентоспособности железнодорожного и автомобильного видов транспорта в регионе // Бюллетень транспортной информации, 2004. – №12. – С. 14-21.

5 Мельник Т. С., Христофор О. В. Формування конкурентних переваг транспортної організації // Вагонний парк, 2008. – №6. – С. 11-13.

6 Пшинько А. Н., Музыка Г. И. Необходимость и пути повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта // Вагонний парк, 2008. – №9. – С. 9-13.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ОЦІНКИ ВІДПОВІДНОСТІ ФАКТИЧНОГО РІВНЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ВСТАНОВЛЕНИМ НОРМАМ

*Шаля О.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ),
Боровський Б.Р., аспірант (ВНМУ ім. М.І. Пирогова)*

В статті розглянуті питання створення методики оцінки відповідності якості послуг як елементу комплексної системи управління якістю послуг пасажирського залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. У зв'язку з переходом на ринкову модель господарювання у вітчизняній економіці актуалізувалися питання управління якістю продукції, робіт і послуг. Об'єктивною причиною цього служить відмова від домінуючого раніше так званого ринку продавця і визнання пріоритетності маркетингової концепції, заснованої на ринку споживача. Якість в даний час стає основним чинником конкурентної боротьби товаровиробників. Повною мірою це відноситься до залізничного транспорту, послуги якого все ще залишаються на недостатньому якісному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виконаний авторами аналіз динаміки публікацій по проблемі якості транспортного обслуговування показав, що з цього питання щорічно видається велика кількість робіт, але практичній частині питання увага приділяється рідко.

В основних нормативних документах, регулюючих відносини між товаровиробником (підприємством, яке надає послуги) і споживачем

закладені права останніх на безпеку, інформацію, вибір, задоволення основних потреб і відшкодування збитку. Держава повинна створити економіко-правове поле, що виключає появу на ринку низькоякісних і небезпечних товарів і послуг.

В цьому напрямі останніми роками досягнуті певні позитивні результати. Введені в дію система ліцензування перевезень пасажирів автомобільним транспортом, добровільна сертифікація послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, обов'язкова і добровільна сертифікація продукції, що виробляється для потреб залізничного транспорту України у закріпленій області акредитації; сертифікація послуг, що надаються залізничним транспортом; сертифікація систем управління якістю; сертифікація систем управління безпеки та гігієни праці; розроблений ряд державних стандартів.

Ряд вітчизняних авторів, зокрема Дикань В.Л., Шинкаренко В.Г., Криворучко О.М., Жаковський О.Д., Сиченко В.Г. займаються