

УДК 656.225

Бех П.В.

Доцент ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

ТРАНСПОРТНА КОНКУРЕНЦІЯ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Проблема управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, вимагає всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування. Дослідження питань розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності ведуться багато десятиліть і особливо

актуально в сучасній економіці. Поняття конкуренції дуже широке і багатогранне.

Конкуренція на транспорті – це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди. Крім того, конкуренція на транспорті – це боротьба за вантажовласників і пасажирів, за отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів і пасажирів. Відповідно до результатів дій конкуренції при використанні так званих базових конкурентних переваг і, як наслідок, з розмірами одержуваного прибутку на вкладений капітал, перерозподіляються і ресурси між різними видами транспорту, а це означає, що між ними є елементи й міжгалузевої конкуренції.

Але у підсумку, хочеться ще раз повернутись до питання стратегічного планування, причому у іншому контексті. Залізниці історично у всіх країнах називали «кровоносною системою» держави. Будівництво їх проводилось з метою підняття рівня всіх сегментів даної країни. Це стосується промислової, оборонної, фінансової та навіть культурної сфери. Недарма у всі часи, незважаючи на великі труднощі, проектування та фінансування залізниць ніколи не припинялось.

А тепер, на фоні конкуренції, постає питання про доцільність вкладання коштів в цей транспортний сектор, необхідність підтримки та реанімування його.

Представте собі, що інші види транспорту повністю перемогли залізничний по всіх показниках (а до того йде) і він, як непотрібний повністю зник. Порізали на металобрухт тяговий та рухомий склад, розібрали рейки, попродавали (вірніше буде пороздавали) підприємства та інфраструктуру, відчужену землю. Майже все з названого добре нам знайоме, не в таких масштабах, але вже існує.

Що буде з державою без «сталених артерій» навіть не хочеться уявляти. Все це стає можливим через, так званий, «дикий капіталізм», коли Верховна Рада конкурує з Кабінетом Міністрів не за подальший розвиток держави, а за переділ державного майна; силові структури – не за покращення захисту, а за сфери «тіньового» впливу, освітні заклади – не за якість навчання, а за кількість учнів.

Ми розбираємо другі та під'їзні колії, тим самим, перекреслюючи подальшу можливість розвитку підприємств в цьому районі, а зменшується їх чисельність – зменшується кількість перевезень, і знову треба щось розбирати, різати та здавати. І всім відомо, що напевне ніколи! не знайдеться стільки капітальних вкладень, щоб відновити втрачене.

Ні для кого не секрет, що основною причиною перетікання пасажиропотоку з приміського залізничного транспорту на автомобільний є недостатня частота курсування приміських поїздів. Складається наступна ситуація: за рахунок зменшення кількості приміських поїздів начебто отримуємо економію, але зменшується і кількість бажаючих користуватись послугами залізниці, що знов таки призводить до необхідності зменшення електропоїздів і т.д. Висновок: функція наближується до нуля.

Як можна говорити про справедливу конкуренцію коли діють обмеження на залізничні тарифи для енергоносіїв, коли є обрані привілеї на користування рухомих складом та перевезення певних видів вантажів, коли через не приймання портів виникає залежність від іншого, найчастіше конкурентного виду транспорту, коли з одного боку треба виконувати, завдання по перевезенням, а з іншого – просто виживати.

Пропозиції про спільні дії, кооперацію, синергетику далі теорії не йдуть. Законодавчого пакету на стимулювання взаємодії – нема, вимоги до підприємців та державних підприємств – різні, та й мета роботи в них різна: у перших – це збагачення, у других – підтримка держави.

Тому, на мій погляд, поняття «конкурентоспроможність залізничного транспорту» потрібно застосовувати дуже обережно; більш для покращення якості, швидкості, оперативності та надійності, але ніяк у сенсі боротьби за ринок. Бо тільки своїм створенням, своїм існуванням цей сектор транспортної мережі вже поставив себе над конкуренцією!

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль», № 77, 9–15.10.2013 р.
2. Устенко М.О., Основні конкурентні переваги залізничного транспорту / М.О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія: Проблеми транспортного комплексу України. – 2009. – № 28. – С. 100–103.
3. Гриценко Н.В. Основні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту України / Н.В. Гриценко, О.М. Широкова, В.І. Куделя // Вісник технічного університету «ХПУ». – 2010. – № 59. – С. 75–81.