

РОЗДІЛ 2. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЯК ЗАСІБ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ COMPETITIVENESS OF TRANSPORT ENTERPRISES AS A MEAN FOR EFFECTIVE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

У статті розглянуто питання основних принципів конкурентоспроможності транспортних підприємств, що сприяють ефективному використанню міжнародних транспортних коридорів; значну увагу приділено наявним видам конкуренції та їх використанню на транспорті; узагальнено періоди розвитку комбінованих перевезень територією України та ближнього європейського зарубіжжя. Наголошено на досягненні економічного ефекту використання термінального способу, який досягається за рахунок використання великотоннажних перевізних засобів, де питомі витрати енерго- та матеріалоємних ресурсів зведені до мінімуму. Завдяки цьому термінальний спосіб дає змогу використовувати ресурсозберігаючі технології, які зменшують витрати на транспортування й забезпечують стабільні ціни на вітчизняних та міжнародних перевезеннях. Визначено переваги інтермодальних перевезень, які здійснюються за допомогою комбінованого транспорту.

Ключові слова: транспорт, комбіновані перевезення, міжнародні транспортні коридори, логістичні принципи, сервісний центр, економічний ефект, імідж фірми.

В статье рассмотрены вопросы основных принципов конкурентоспособности транс-

портных предприятий, способствующих эффективному использованию международных транспортных коридоров; значительное внимание уделено существующим видам конкуренции и их использованию на транспорте; обобщены периоды развития комбинированных перевозок по территории Украины и ближнего европейского зарубежья. Сделан акцент на достижении экономического эффекта использования терминального способа, который достигается за счет использования крупнотоннажных перевозочных средств, где удельные затраты энерго- и материалоемких ресурсов сведены к минимуму. Благодаря этому терминальный способ позволяет использовать ресурсосберегающие технологии, уменьшающие затраты на транспортировку и обеспечивающие стабильные цены на отечественных и международных перевозках. Определены преимущества интермодальных перевозок, которые осуществляются с помощью комбинированного транспорта.

Ключевые слова: транспорт, комбинированные перевозки, международные транспортные коридоры, логистические принципы, сервисный центр, экономический эффект, имидж фирмы.

УДК 656.2.073.235

DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.48-3>

Андриєнко М.М.

к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки

Національний авіаційний університет

Лю Чжао

магістр

Національний авіаційний університет

Andrienko Maria

National Aviation University

Liu Zhao

National Aviation University

The article deals with the basic principles of competitiveness of transport companies that promote the efficient use of international transport corridors, pays considerable attention to the existing types of competition and their use in transport, summarizes the periods of development of combined transport across the territory of Ukraine and the Middle European countries. Attention is paid to achieving the economic effect of using the terminal method, which is achieved through the use of heavy tonnage vehicles, where the specific costs of energy and material resources are minimized. Due to this, the terminal method allows to use resource-saving technologies that reduce the cost of transportation and provide stable prices for domestic and international transportation. Advantages of intermodal transportation, which are carried out by means of combined transport, are provided. Emphasis is placed on the image, that is, socio-psychological characteristics that shape the public perception of the firm: quality, range, price, guarantees, social prestige of services; attractiveness of advertising and variety of methods of stimulation of realization; organization of process of rendering services and providing of the enterprise (quantitative and qualitative composition of the personnel working with clients, interior, equipment, mutual understanding); participation of the enterprise in solving socially necessary problems. Searching for the creation of cargo terminals that comply with the principles of logistic transport centers in accordance with the information system of mixed transportation, leads to the provision of benefits associated with ensuring the delivery of the required quantity of goods of the appropriate quality in a specified time with minimal cost. The use of logistics methods in the practice of transport business will allow: to significantly reduce all types of inventories of products in production, delivery and sale; reduce the cost of manufacturing and moving material flows from producers to consumers, by an average of 40–50%; most fully satisfy the client's requirements for quality of services.

Key words: transport, combined transport, international transport corridors, logistical principles, service center, economic effect, company image.

Постановка проблеми. Транспорт є необхідною складовою забезпечення будь-якого виробничого процесу, поєднуючи сфери виробництва, розподілу та використання. Нині він став системоформуючою та необхідною умовою росту продуктивної діяльності галузей виробничо-господарської сфери, виконуючи перевізні та сервісні функції. Протягом останніх 25–30 років створюється грандіозний проєкт формування єдиної планетарної транспортної системи на основі

інтеграції континентальних транспортних комунікацій, які мають стратегічне значення у забезпеченні пасажирських і вантажних перевезень між Європою та Азією, Азією та Америкою, Азією та Африкою. В центрі уваги опинився внутрішньо-континентальний напрямок Європа – Азія, де було створено мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК), які мають поєднати транспортні шляхи міст або населених пунктів у межах кількох країн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичною основою наукового дослідження щодо оцінювання конкурентоспроможності транспортних підприємств, що сприятимуть розвитку МТК та підвищенню економічної ефективності контейнерних перевезень, організації перевезення вантажів у контейнерах та управління ним, є праці вітчизняних і зарубіжних авторів і практиків-спеціалістів, зокрема роботи І.В. Белова, Б.А. Волкова, В.Г. Галабурди, А.Т. Дерібаса, Л.А. Когана, Ф. Котлера, Б.М. Лапідуса, Н.П. Терьошиної, М.Ф. Трихункова, Т.С. Хачатурова.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження принципів та методів забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств, які здійснюють перевезення на вітчизняному та зарубіжних ринках з використанням міжнародних транспортних коридорів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Контейнерні перевезення, як і контрейлерні, економічно вигідно здійснювати комбінованим транспортом, особливо на МТК. Міжнародні транспортні коридори – це такі маршрути та напрямки, які проходять по декількох країнах, з масовим переміщенням вантажів і пасажирів, здійснюються з високою швидкістю (для вантажів – до 120 км/год., а для пасажирів – до 160 км/год.), а також комфортно, безпечно, за наявності великої кількості різних якісних послуг з конкурентоспроможними вартісними показниками [6, с. 198].

Перехід до змішаної системи транспортування пов'язаний зі збільшенням обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом, як наслідок, підвищенням шкідливих викидів газів та шумовим забрудненням, тому на практиці є можливість здійснювати вантажні перевезення за комбінованими схемами, які постійно набувають все більшого поширення [1]. Використання комбінованого транспорту буде сприяти розвантаженню міжнародних автошляхів, покращить їх пропускну спроможність і забезпечить збереження довкілля. Відповідно до класифікації транспортно-технологічних систем Європейською угодою визначено інтермодальні перевезення (Intermodal Transport) як «перевезення декількома видами транспорту, у процесі чого вантаж від місця відправлення до місця прибуття перебуває у тому ж самому змінному модулі» [8, с. 10–11].

Вагоме значення для транспорту мають відносини з клієнтурою, орієнтація споживачів на купівлю, їх потреби та побажання. В цьому аспекті важливу роль відіграють конкурентоспроможність продукції, її асортимент, створення нових ринків збуту, розширення виробництва тощо.

У сфері транспортних послуг вирізняють цінові й нецінові методи конкуренції. Цінова конкуренція формується на основі ціни, вантажних тарифів на перевезення. Якщо транспортне підприємство

зменшує ціну на свої послуги, то створюються можливості закріпити свої позиції на ринку порівняно з конкурентами. Якщо ціни підвищуються, то підприємство має менші шанси у цьому напрямі діяльності.

Цінова конкуренція у сфері транспортних послуг має деякі особливості. Результат такої конкуренції складається з двох складових частин, а саме основного результату внаслідок покращення конкурентних позицій за рахунок зниження ціни, який аналогічний умовам товарного ринку; додаткового результату внаслідок, по-перше, закріплення позицій на ринку та соціального престижу, а по-друге, забезпечення гарантій щодо запобігання державних обмежень на цьому напрямі діяльності.

Результат, який досягається у сфері цінової конкуренції, є досить складним, отже, його можна розглядати як регулятор конкурентних відносин, які будуть мати місце на транспортному ринку.

Нецінова конкуренція визначається за допомогою якості наданих послуг. Якщо підвищувати якісні характеристики свого продукту, то результатом для транспортного підприємства можуть бути значні переваги перед конкурентами. Наявність таких переваг буде основою для підвищення ціни на свій вид продукції. Якщо підприємство буде стримувати ціни на одному рівні з конкурентами, результат такої поведінки за забезпечення більш високого рівня якості продукції сприятиме визнанню його як лідера, збільшенню покупців на послуги й розміру сегменту на транспортному ринку.

Закріплення стратегічних позицій на транспортному ринку є можливим не тільки за допомогою ціни та якості товару, але й за допомогою іміджу підприємства.

В умовах ринку за наявності підприємств, які надають одноманітні послуги, схожі за ціною та якістю, характер конкуренції прагне до певних переваг, які визначає імідж, тобто соціально-психологічні характеристики, які формують суспільне сприйняття фірми.

Характеристика діяльності центру щодо надання різних якісних транспортних послуг сприяла закріпленню позицій та іміджу, який забезпечує переваги та можливості до активної конкурентної боротьби.

Загалом імідж визначається як сукупність усіх уявлень, знань, досвіду, бажань, почуттів, які пов'язані з конкретним предметом. Імідж об'єднує всі уявлення, а саме інформаційні, емоційні та мотиваційні, тобто ті, які можна найбільш суттєво застосовувати до об'єкта, що розглядається. Імідж визначається порівнювальним характером, який не несе абсолютної інформації, яка однозначно сприймається споживачами, проте потребує порівняння з аналогічними об'єктами.

Імідж є важливим фактором економічної поведінки на будь-якому ринку, визначається певною

емністю у сфері транспортних послуг. Поведінка базується на основі специфіки сфери транспортних послуг, тобто вирішення соціальних проблем, віддаленості від споживачів, широких безпосередніх контрактів виробників та споживачів.

Процес формування іміджу транспортної компанії має складний характер, визначається спеціально складеною програмою, яка включає:

- постійний контроль за якістю наданих послуг;
- контроль за способами розподілу послуг;
- формування культури підприємництва.

Виконання напрямів запланованої програми поведінки з урахуванням цінових методів і росту якості послуг сприяє можливості успішного конкурсування в умовах ринку та вмінню адекватно реагувати на зміну кон'юнктури ринку.

Так, програма комбінованих (інтермодальних) перевезень з кожним роком завойовує все більше прихильників не тільки серед транспортних підприємств, але й серед споживачів. На залізницях України організовано рух маршрутних контейнерних поїздів за спеціально розробленими графіками без розформування на шляху прямування.

Історія розвитку комбінованих перевезень в Україні бере початок з 1993 р. Перший поїзд комбінованого транспорту перевіз 33 платформи з автопоїздами за маршрутом Захонь – Чоп – Сквили. Маршрут проходив по Ужгородській дирекції, а перевезення здійснювалися у складних гірських умовах, тобто через тунелі, круті підйоми та спуски [3, с. 37–38].

Практичний досвід курсування платформ з автопоїздами було покладено в основу технологій поїздів комбінованого транспорту «Ярослав» за напрямком Київ – Славкув – Київ. Причинами вибору саме цього маршруту є такі: по-перше, частина цього маршруту співпадає з міжнародним транспортним коридором № 3; по-друге, до міста Катів підходить залізнична станція з шириною колії 1 520 мм (станція Славкув – Полудньови), що сприяє перетину кордону Україна – Польща без перевантаження автопоїздів на європейські залізничні платформи; по-третє, Українські (Київ – Ліски) й Польські залізниці забезпечені добре обладнаними за сучасними вимогами терміналами.

Економічний ефект використання термінального способу досягається за рахунок використання великотоннажних перевізних засобів, де питомі витрати енерго- та матеріалоємних ресурсів зведені до мінімуму. Завдяки цьому термінальний спосіб дає змогу використовувати ресурсозберігаючі технології, які зменшують витрати на транспортування й забезпечують стабільні ціни на вітчизняних та міжнародних перевезеннях.

Саме тому у працях відомих науковців доведено, що стабільна робота залізничного транспорту буде залежати від використання нових

перевізних технологій, які будуть сприяти залученню додаткових обсягів вантажів з інших видів транспорту.

Залізниця володіє високорозвиненою інфраструктурою, досить потужним тяговим рухомим складом, ефективною спеціалізованою технічною й виробничою базою для контейнерних і контейнерних перевезень, проте практично не має достатньо розвинених комплексів, які поєднували б це все у єдину перевізну технологію.

Використання методів логістики на практиці транспортного бізнесу дасть змогу суттєво скоротити всі види запасів продукції у виробництві під час постачання та реалізації; зменшить собівартість виготовлення та переміщення матеріальних потоків від виробників до споживачів в середньому на 40–50%; найбільш повно задовольнить вимоги клієнтури до якості послуг.

Удосконалена система вантажних перевезень на «Ліски» забезпечена інфраструктурою, яка є єдиною на Україні й базовою. На кожній залізниці створено опорні станції зі здійснення контейнерних перевезень відповідно до Концепції розвитку і функціонування комбінованого транспорту в Україні, яка розроблена центром та підтримана відповідним відомством. Зміст її зводиться до переорієнтації деякої частини контейнеропридатних вантажів із автомобільного транспорту на залізничний, тому що до 90% вантажів із українських портів вивозиться головним конкурентом залізничного транспорту.

Підвищення ефективності контейнерних перевезень буде забезпечено шляхом формування розвинутої мережі терміналів, яка буде обладнана відповідним чином. Слід відзначити, що результати вітчизняного та зарубіжного досвіду свідчать про те, що інфраструктура та основні виробничі фонди контейнерної транспортної системи мають бути сконцентровані під єдиним керівництвом, яке забезпечуватиме контроль основної діяльності.

Світова практика визначає кілька моделей транспортних логістичних терміналів, але слід відзначити найбільш продуктивний результат роботи вантажного центру за принципами так званого вантажного села. За концепцією єдиний оператор на певній території здійснює необхідну транспортну діяльність, поєднуючи її із логістикою та розсилкою товарів, як транспортно-імпортних, так і транзитних.

Основними очікуваними результатами є:

- здійснення транспортними та логістичними операторами управління операціями щодо зосередження потоків вантажних перевезень;
- прийняття оптимальних транспортних рішень за необхідності використання організованих маршрутів на далекій відстані.

Використовуючи системний підхід, звертаємо увагу на те, що показник конкурентоспроможності

транспортних сервісних послуг визначається з використанням таких індексів:

- термін доставки;
- схоронність вантажу;
- задоволення попиту;
- вчасність перевезень;
- комплексність перевезень.

Конкурентоспроможність сервісного транспортного обслуговування залежить від багатьох факторів. Оцінка конкурентоспроможності включає поточні показники, ймовірність їх виконання у відсотках за даними вантажовласників, ризику їх невиконання, обмеження рівня зростання якості залежно від витрат тощо. Необхідно пояснити, що під час здійснення розрахунку рівня конкурентоспроможності врахувати ці фактори повністю неможливо, тому кінцеву мету транспортного сервісного центру слід визначити на підставі адаптаційних принципів, які залежать від внутрішніх.

Основним принципом побудови логістичного центру є використання модулів, кількість яких визначається обсягом перероблених вантажів. Гнучка технологія роботи центру й модульна побудова сприятимуть ефективній, здійсненій за допомогою високого ступеня автоматизації, виконанню перевантажувальних і транспортно-складських робіт. Матеріально-технічна база центру визначається мережею філіалів і терміналів, реалізується інвестиційний проєкт створення аналогічного контейнерного терміналу на станції Усатове, що сприятиме ефективній організації проходження вантажів морським і залізничним транспортом.

Висновки з проведеного дослідження.

Таким чином, основними засадами транспортного сервісу є обов'язковість пропозиції сервісу, а не нав'язування використання сервісу; еластичність пакета сервісних послуг; зручність сервісних послуг; стимулювання придбання сервісних послуг та моніторинг транспортного сервісу.

Загалом технологія перевезень вантажів у контейнерах є ефективним засобом здійснення процесу транспортування відповідно до таких вимог:

- доставка «точно в термін»;
- збереження;
- скорочення строку доставки і витрат на зберігання;
- можливість слідкування за переміщенням вантажу тощо.

Така технологія забезпечена найбільш реальним резервом збільшення обсягів перевезень за рахунок переходу на контейнерний спосіб доставки повагонних і дрібних відправок тарноштучних вантажів. Використання логістичного ланцюга доставки вантажів у контейнерах сприятиме ефективному існуванню контейнерних терміналів, які повною мірою враховують специфіку та ринкові переваги цієї технології перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Андрієнко М.М. Особливості функціонування ринку транспортних послуг. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління*. 2004. № 2. С. 68–69.
2. Галабурда В.Г., Соколов Ю.И. Комплексная оценка качества транспортного обслуживания. *Железнодорожный транспорт*. 1999. № 5. С. 60–64.
3. Макаренко М.В. Основні засади формування конкурентоспроможності транспортних послуг. *Залізничний транспорт*. 2004. № 6. С. 36–39.
4. Московской Е.А. Совершенствование системы организации железнодорожных контейнерных перевозок и повышение их конкурентоспособности : дисс. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.05. Москва, 2003. 149 с.
5. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг. *Железные дороги мира*. 1998. № 1. С. 23–30.
6. Сич Є.М., Богомолова Н.І., Андрієнко М.М., Кислий В.М. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту : монографія. Київ, 2007. 392 с.
7. Соколов Ю.И. Методы оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев : дисс. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.05. Москва, 2000. 175 с.
8. Цветов Ю.М., Лысенков В.А. Совершенствование взаимодействия различных видов транспорта при контейнерных перевозках. Киев : Общество «Знание» Украинской ССР, 1980. 20 с.

REFERENCES:

1. Andrienko M.M. (2004) Osoblyvosti funkcionuvannja rynku transportnykh poslugh. [Features of the functioning of the transport services market] Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system: tekhnika, tekhnologhija, ekonomika i upravlinnja, 2, pp. 68–69 (in Ukrainian).
2. Galaburda V.G., Sokolov Yu.I. (1999) Kompleksnaya otsenka kachestva transportnogo obslujivaniya [Comprehensive evaluation of the quality of transport services] Jeleznodorojniy transport, 5, pp. 60–64 (in Russian).
3. Makarenko M.V. (2004) Osnovni zasady formuvannja konkurentospromozhnosti transportnykh poslugh [Basic principles of formation of competitiveness of transport services] Zaliznychnyj transport, 6, pp. 36–39 (in Russian).
4. Muscovy E.A. (2003) Sovershenstvovanie sistemy organizatsii jeleznodorojnyih konteynerynih perevozok i povyishenie ih konkurentosposobnosti [Improving the organization of rail container traffic and improving their competitiveness] (PhD Thesis), Moskva : Moscow Institute of Transportation Engineers.
5. Pavone J. (1998) Otsenka kachestva transportnykh uslug [Assessment of the quality of transport services] Jeleznyie dorogi mira, 1, pp. 23–30 (in Russian).
6. Sich Ye.M., Bogomolov N.I., Andrienko M.M., Kislyi V.M. (2007) Ekonomichni aspekty kontejnerno-kontrejlernogho obslughovuvannja klijentury zaliznychnogho transportu : monoghrafija [Economic aspects of container-piggyback service of the railway transport client]. Kyiv, State Economics and Technology University (in Russian).

7. Sokolov Yu.I. (2008) *Metodyi otsenki kachestva transportnogo obslujivaniya gruzovladeltsev* [Methods for assessing the quality of transport services for cargo owners] (PhD Thesis), Moskva : Moscow Institute of Transportation Engineers.

8. Tsvetov Yu.M., Lysenkov V.A. (1980) *Sovershenstvovanie vzaimodeystviya razlichnyih vidov transporta pri konteynernyih perevozah* [Improving the interaction of various types of transport in container transport]. Kyiv : Obschestvo "Znanie" Ukrainskoy SSR (in Ukrainian).