

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Світова теорія і практика державного управління переконливо свідчать, що обов'язковою умовою побудови ефективної національної економічної моделі ринкового типу є генерація конкурентного середовища. Власне ринок з усіма відомими його соціально-економічними позитивами може бути сформований лише на конкурентній основі. Відсутність елементів змагальності у стосунках суб'єктів ринку несе у собі певні інерційні тенденції, властиві ще командно-адміністративній економічній моделі. Бажання створити капіталістичну модель ринку без відповідного конкурентного забезпечення призведе до жорсткої монополізації соціально-економічної і, можливо, політичної системи. Практика та емпіричні наслідки перших років економічних реформ у різних сферах та галузях економіки України засвідчують, що ми, певною мірою, уже пішли цим шляхом – цілі сегменти ринку виявилися невинно монополізованими. Для того, щоб зменшити проблематичність економічних та соціальних реформ у країні, забезпечити їх макроефективність і позитивну динаміку, потрібно до числа геополітичних пріоритетів державної економічної політики віднести завдання формування конкурентного ринкового середовища та зміцнення конкурентного потенціалу національної економіки шляхом створення потужних життєздатних регіонів та галузей.

Дослідженням проблем конкурентних взаємин учасників ринку займалися: А. Сміт, Д. Рікардо, К. Маркс, А. Маршалл, Д. Робінсон, Е. Чемберлен, А. Курно, Ф. Едجوорт, А. Лернер, К. Вексель, Ф. Хаєк, Й. Шумпетер, С. Брю, Дж. Кейнс, І. Кірцнер, К. Макконнелл, Дж. Мілль, А. Пігу, М. Портер, П. Хайне, Е. Чемберлін.

З числа відомих російських науковців слід назвати насамперед Г. Азоева, Ю. Коробова, Л. Раменського, Р. Фатхутдінова, Д. Юданова. Теоретичні підходи вітчизняних науковців у дослідженні проблем конкуренції представлені у працях А. Гальчинського, В. Глущенко, М. Єрмошенко, П. Єщенко, О. Кузьміна, В. Мікловди, Н. Мікули, С. Мочерного, Ю. Палкіна, А. Пелиха, І. Школи та ін. Водночас, переважна більшість проведених досліджень має всезагальний, фронтальний характер, тобто акцентує наукові зусилля на оцінці явища та механізмів загалом. Тобто, теоретичне та емпіричне поєднання регіональних та предметно-галузевих аспектів конкуренції у них присутнє лише поверхнево. Водночас, як показує світовий досвід розвитку здатних до ефективної конкуренції національних економік, їх єдиною об'єктивною основою може бути лише потужний конкурентоспроможний регіон.

Можна стверджувати, що актуальність дослідження проблем конкуренції в Україні має як свої, об'єктивно-унікальні, так і загальні мотиви.

По-перше, усі проведені раніше дослідження доволі часто мали частково схоластичний характер бо не завжди «виводили» дослідників на розв'язання прикладних проблем реальної економіки.

По-друге, конкуренція як планетарне явище в умовах глобалізації практично усіх без винятку соціально-економічних процесів набуває дещо іншого, «некласичного» забарвлення. Межі між конкуренцією зовнішньою і конкуренцією внутрішньою фактично стираються.

По-третє, конкурентні стосунки у фокусі панєвропейських змін об'єктивно змушують вітчизняного підприємця шукати собі «місце під сонцем» як на Сході, так і на Заході, не забуваючи при цьому про нові можливі вектори своїх економічних інтересів.

По-четверте, такого роду дослідження в Україні, особливо на рівні регіону, мають сенс уже тому, що в нашій державі конкуренція, як фундаментальний інститут ринку лише формується, перебуває у стані перманентного і динамічного розвитку.

Сучасна економіка надзвичайно насичена процесами виробництва, розподілу, обміну та споживання. Все це є наслідком інтенсивного зростання спеціалізації та поділу праці, що здійснюються за ринковими принципами. Тож процеси переміщення різних матеріальних цінностей стають явищем обов'язковим і всезагальним. Ефективність і швидкість такого роду переміщень визначають мобільність та конкурентну спроможність економічної системи. Оскільки матеріальні цінності, що є результатами праці, котрі підлягають обміну та розподілу, виробляються не в одному місці, то до пункту їх обміну і виробничого чи особистого споживання їх необхідно доставити. За таких умов набуває особливої функціональної значимості транспортний комплекс країни.

З-поміж усіх чинників суспільного виробництва чи не найважливіша і креативна роль належить «людському чиннику». Тож перевезення людей є чи не найактуальнішою функцією сьогоднішньої транспортної системи країни. Все це сукупно і визначає напрямок та структуру нашого дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана в рамках плану комплексної науково-дослідної теми кафедри менеджменту Тернопільського національного економічного університету «Дослідження управлінських інновацій у формуванні конкурентних переваг» (номер державної реєстрації 0106U009966).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є комплексне дослідження механізмів формування та розвитку галузевих складових конкурентного потенціалу регіону та обґрунтування напрямів його посилення.

У зв'язку з цим у дисертаційній роботі визначені такі ключові завдання:

- узагальнити та систематизувати сукупність теоретичних підходів до оцінки суті та функціональної специфіки конкурентних взаємин в умовах ринку у регіонально-галузевому вимірі;
- провести загальну оцінку конкурентних переваг і недоліків України у форматі її участі в євроінтеграційних процесах;
- дати теоретичне обґрунтування змісту поняття «конкурентоспроможність регіону» та виділити основні факторні складові, характеристики та ознаки, що його формують;
- здійснити поглиблений аналіз рівня розвитку конкуренції на регіональному ринку пасажирських перевезень автомобільним транспортом;
- провести SWOT-оцінку ринку автомобільних пасажирських перевезень з розподілом на окремі сегменти (за видами транспорту, за організаційно-правовими формами перевізників, за видами перевезень);

- визначити основні напрями удосконалення економічних відносин у сфері автомобільних перевезень пасажирів.

Об'єктом дослідження є процеси реформування, розвитку та конкурентної взаємодії підприємств регіону, що займаються наданням послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Предметом дослідження є система економічних та організаційних проблем ефективності функціонування різних суб'єктів господарювання, що займаються пасажирськими перевезеннями на регіональному рівні.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є системно-діалектичний підхід до вивчення економічних явищ та процесів, що виникають між усіма ланками відповідного сегменту ринку. Розв'язання задекларованих у роботі завдань забезпечило використання загальнонаукових та спеціальних методів проведення комплексних економічних досліджень, зокрема: логічної абстракції, індукції та дедукції, аналогії та співставлення – при дослідженні економічної природи стосунків усіх суб'єктів ринку; монографічного (для аналізу та оцінки роботи окремих підприємств, що належать до визначеного проблемного поля); статистико-економічного (порівняння, статистичного спостереження, групування) – при оцінці характеру, динаміки, сили та тенденцій взаємних зв'язків між досліджуваними об'єктами, явищами та процесами; графічного – для візуалізації тенденцій та системної зведеної оцінки економічних, організаційних, технологічних пропорцій та зв'язків; економіко-математичного – для методичної адаптації застосування основних моделей оптимізаційних розрахунків при обчисленні виробничо-економічних параметрів роботи підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що автором дослідження на принципах комплексного системного підходу розроблені методичні та практичні рекомендації щодо оцінки та посилення конкурентного потенціалу регіону та фірми, що займається пасажиро-перевезеннями.

Зокрема в дисертації **вперше**:

- адаптовано загальну оцінку рівня конкурентної спроможності регіону, продукту (товару, роботи, послуги) та фірми на основі системного підходу, комплексної багатoproфільної оцінки відповідного сегменту ринку, що дало можливість здійснити не лише логічне, але й кількісне зіставлення продуктивних можливостей і потенціалу основних учасників регіонального ринку пасажироперевезень;

- логічно мотивовано та розроблено аутсорсингову модель організації системи ефективних конкурентних взаємин на ринку пасажирських автомобільних перевезень у регіоні.

Автором **удосконалено**:

- оцінку конкурентної спроможності та інвестиційної привабливості підприємств, що ґрунтується на використанні комплексу SWOT-аналізу – системної бальної оцінки переваг і недоліків, сильних і слабких сторін роботи суб'єктів господарювання;

- напрями організації та ефективного управління пасажирськими перевезеннями, визначено адаптабельний до вітчизняних та регіональних

умов інструментарій таких організаційно-управлінських впливів.

В роботі **набули подальшого розвитку:**

- різнопланові теоретичні підходи, що висвітлюють сутність понять «конкуренція», «економічна конкуренція» і «конкурентоспроможність» на цій основі синтезовано диференційовану, відмінну від загальноприйнятої, логіку трактування природи цих понять; зокрема, визначено структурно-функціональний та правовий його формат, проведено змістовну методичну оцінку найпоширеніших варіантів базових дефініцій;

- напрями збалансування економічних інтересів провайдерів та споживачів послуг автомобільних пасажирських перевезень; зокрема, визначено основний вектор розвитку інфраструктурних елементів регіонального ринку автомобільних пасажирських перевезень.

Практичне значення одержаних результатів полягає у виробничій спрямованості теоретико-методологічних розробок, можливості підвищення ефективності функціонування транспортного сегменту ринку.

Висновки та пропозиції, отримані в процесі дослідження, сприяють підвищенню ефективності функціонування транспортної мережі регіону, створюють реальні передумови для того, щоб цей сегмент ринку наповнився дієвими конкурентними компонентами і забезпечив компроміс економічної свободи підприємництва з виправданим державним дирижизмом.

Основна частина теоретичних та методичних положень дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі кафедри економічних наук Чортківського інституту підприємництва та бізнесу Тернопільського національного економічного університету при викладанні дисциплін «Регіональна економіка», «Економіка підприємств», «Менеджмент» (довідка №010 від 26.09.2008р.).

Розроблені пропозиції щодо підвищення ефективності функціонування підприємств, що надають послуги з пасажирського перевезення використано головним управлінням промисловості та розвитку інфраструктури Тернопільської обласної державної адміністрації при підготовці прогнозних показників розвитку пасажирського транспорту області (довідка №45/7-01-4 від 19.01.2009р.), транспортними підприємствами Чортківського району Тернопільської області для активізації інноваційно-інвестиційної діяльності, Чортківським ВАТ АТП-16142 для розробки системи внутрішнього моніторингу конкурентних переваг та недоліків (довідка №7 від 20.01.2009р.), Товариством з обмеженою відповідальністю «Ореол» (довідка №23 від 21.10.2008р.).

Результати дослідження можуть бути використані регіональними центрами наукового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури при розробці економічних програм і проектів сталого розвитку окремих міст, області чи регіону та обґрунтування ринкової стратегії розвитку організаційно-правових форм господарювання.

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Конкретний внесок здобувача вказаний у переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Базові положення дисертаційної роботи пройшли апробацію і знайшли позитивну оцінку на науково-практичних конференціях, зокрема: на науково-практичній конференції на тему: «Економіка України на початку XXI століття» (м. Чортків, 2005 р.); на IX Міжнародній науково-практичній конференції «Наука і освіта – 2006» (м. Дніпропетровськ, 2006 р.); на Всеукраїнській науково-практичній конференції на тему: «Теоретико–методологічні та практичні аспекти розвитку економіки України» (м. Тернопіль, 23 – 34 листопада 2006 р.); на IV міжнародній науково-практичній конференції молодих вчених на тему: «Економічний і соціальний розвиток України в XXI столітті: національна ідентичність та тенденції глобалізації» (м. Тернопіль, 22 – 23 лютого 2007 р.); на XVI Міжнародній науково-практичній конференції на тему: «Структурно–інституційні зміни та інвестиційно–інноваційний розвиток регіону» (м. Чернівці, 17–18 травня 2007 р.); на Міжнародній конференції молодих учених та студентів на тему: «Інноваційні процеси економічного і соціально–культурного розвитку: вітчизняний та зарубіжний досвід» (М. Тернопіль, 2008 р.) та ін.

Публікації. Основні і найбільш значимі результати здійснених автором досліджень представлені в 19 опублікованих працях, з яких 7 – у фахових наукових виданнях, 12 – тези науково-практичних та інших конференцій. Загальний обсяг публікацій, що належать особисто автору, складає 6,7 друк. арк., з них 4,0 друк. арк. надруковано у фахових виданнях.

Обсяг та структура роботи. Дисертаційна робота складається із вступу, 3-х розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний зміст роботи викладено на 275 сторінках, в тому числі основний текст 183 сторінки, що охоплюють 29 аналітичних таблиць і 16 рисунків, 56 додатків на 66 сторінках тексту. Список використаних джерел налічує 251 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У розділі 1 «**Теоретичні та методологічні засади формування конкурентного середовища регіону в ринкових умовах**» обґрунтовано об’єктивну необхідність розвитку конкурентного середовища в економіці та аргументовано потребу у такого роду наукових пошуках, досліджено економічний зміст таких предметних дефініцій, як «конкуренція», «конкурентоспроможність», «конкурентний потенціал». При цьому критично проаналізовано різнопланові теоретичні підходи до тлумачення їх змісту та природи і зроблені відповідні системні узагальнення. На основі всебічного аналізу різних аспектів конкурентних взаємин, їх соціально-економічних позитивів і негативних проявів визначено, що конкуренція є основним конструктивним елементом ринкового організму, що робить його найбільш соціально привабливим і бажаним як для окремо взятого суб’єкта ринку, так і для суспільства загалом.

З урахуванням різних теоретичних підходів до трактування суті понять «конкуренція» та «конкурентний потенціал» сформовані власні версії їх комплексного трактування.

Конкуренція – ситуація на ринку, коли ні одна фірма і ні один споживач не володіють достатніми ринковими ресурсами та розмірами для того, щоб здійснювати вплив на ринкову ціну; виникає за тих умов, коли кількість покупців

і продавців є дуже велика, а блага, що постачають продавці, однорідні або зовсім не відрізняються між собою. Конкурентний потенціал є поняттям змістовно ширшим, ніж конкурентоспроможність, оскільки він, окрім внутрішніх характеристик суб'єкта ринку (товару, послуги) й технології формування конкурентних переваг, включає також комплекс маркетингових заходів, процедур та способів їхнього виконання, призначених для кращого, довгострокового позиціонування підприємства в середовищі, що зазнає складних різновекторних параметричних змін.

Дослідження проблеми «конкуренції і конкурентної спроможності» у методично-оціночному форматі слід проводити із застосуванням такого логічно-алгоритмічного ланцюга оцінки: країна – галузь – регіон – фірма (підприємство) – продукт (послуга). У роботі здійснено детальну методичну розробку кожної фази оцінки рівня конкуренції, вдосконалено методику обчислення коефіцієнта конкурентоспроможності продукту (послуги) з урахуванням рівня еластичності попиту за ціною на відповідні продукти та послуги. При цьому враховано динаміку взаємних залежностей між ціною, попитом та обсягом валового доходу.

У якості додаткового методичного інструменту оцінки характеру конкурентних взаємин в дисертаційній роботі пропонується, адаптована до особливостей галузі та регіону, методика SWOT-аналізу, визначений набір екзогенних та ендогенних чинників, що підлягають оцінці, та розроблена шкала вагових коефіцієнтів, що дозволяє диференційовано провести таку оцінку з урахуванням сили та інтенсивності впливу кожного, включеного в модель оцінки чинника.

У якості методичного засобу SWOT-аналізу пропонується така матриця інтегрованої оцінки (табл.1).

Таблиця 1

Матриця SWOT - аналізу роботи фірми, бали

Групи Чинників	Оцінка, бали			
	Можливості, +	Загрози, -	Сильні сторони, +	Слабкі сторони, -
Екзогенні (зовнішні):				
... (перелік чинників)	Значення	Значення	-	-
	Значення	Значення	-	-
Ендогенні (внутрішні):				
... (перелік чинників)	-	-	Значення	Значення
	-	-	Значення	Значення

У роботі зроблено аргументований акцент на необхідності оцінки проблеми конкуренції саме на регіональному рівні адже економіка країни сьогодні є фактично спільним ринком агломерованих економічних регіонів. Загальна оцінка конкурентних взаємин у регіональному фокусі містить в собі два принципово важливих аспекти. З одного боку, конкурентні стосунки в принципі містять у собі очевидний позитив – сприяють розвитку ринкових механізмів, дають споживачам вибір і свободу дій, підвищують рівень та якість продуктивного використання

обмежених виробничих ресурсів. Інший аспект конкуренції на регіональному рівні містить в собі певні негативні, дисфункціональні наслідки. Вони проявляються в тому, що надмірно гостра конкурентна боротьба між суб'єктами, що розміщені в одному регіоні взаємно виснажує їх, вичерпує їхні ресурси, змушує іноді шукати не зовсім легітимні чи навіть незаконні способи здобути такі бажані конкурентні переваги і закріпитися на ринку.

Оцінка конкурентної спроможності регіону та особливостей конкурентних взаємин його суб'єктів повинна здійснюватися на основі аналізу та динамічного моніторингу дворівневої системи визначальних ознак (рис. 1).

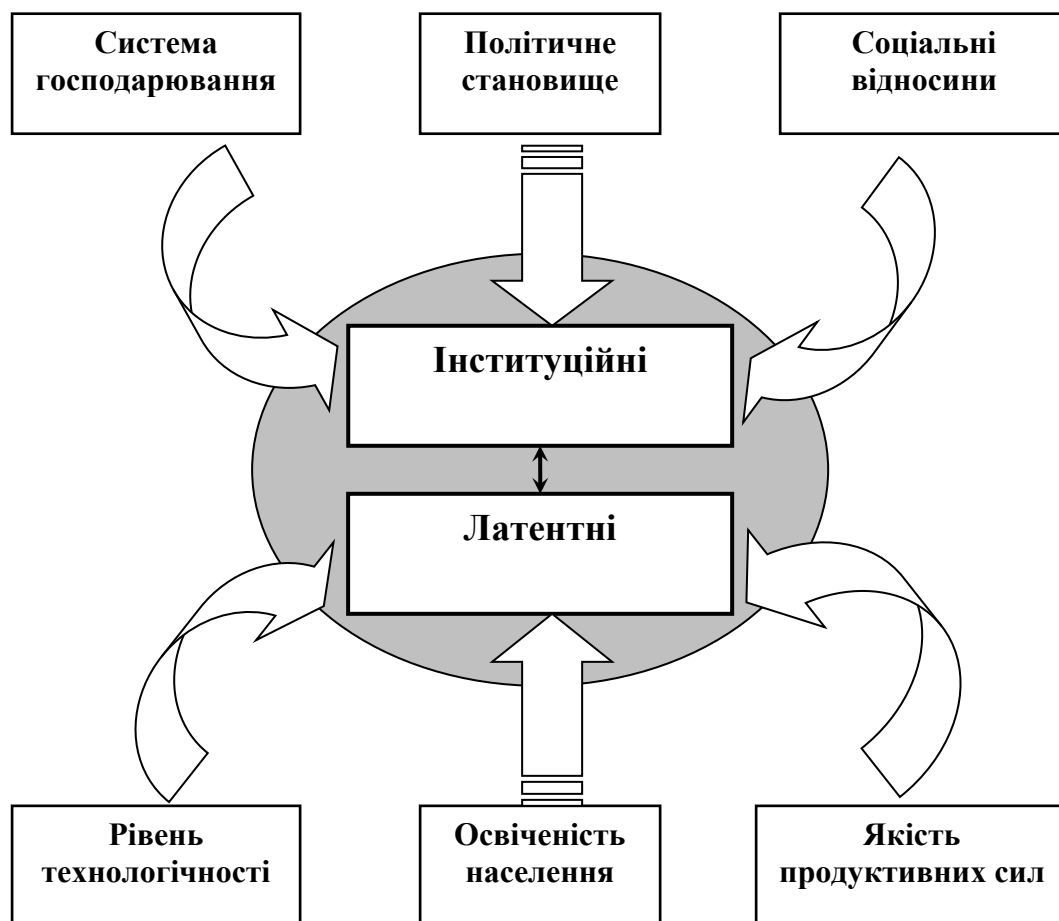


Рис. 1. Система класифікації ознак конкурентоспроможності регіону

Конкурентна спроможність регіону по суті є категорією, що акумулює відносини взаємодії системи продуктивних сил регіону та виробничо-господарських стосунків, що зумовлюють сумарно своєрідний синергетичний ефект конкурентоспроможності. Крім того, вона включає ресурсну, інноваційно-інвестиційну складові, а також систему інструментів регіонального менеджменту.

У розділі 2 «Сучасний рівень розвитку конкуренції в регіоні» проведено структуровану та послідовну аналітичну оцінку показників конкуренції та конкурентного потенціалу, починаючи від рівня країни і закінчуючи окремими суб'єктами господарювання, що працюють на ринку автомобільних пасажирських перевезень, встановлено тенденції розвитку цих економічних явищ та процесів.

Аналіз стратегічних конкурентних переваг та недоліків України в геоеконічному форматі протягом років її незалежності продовжує демонструвати загалом провальні тенденції та втрату країною і без того не надто сильних конкурентних позицій на світовому ринку. (рис.2).

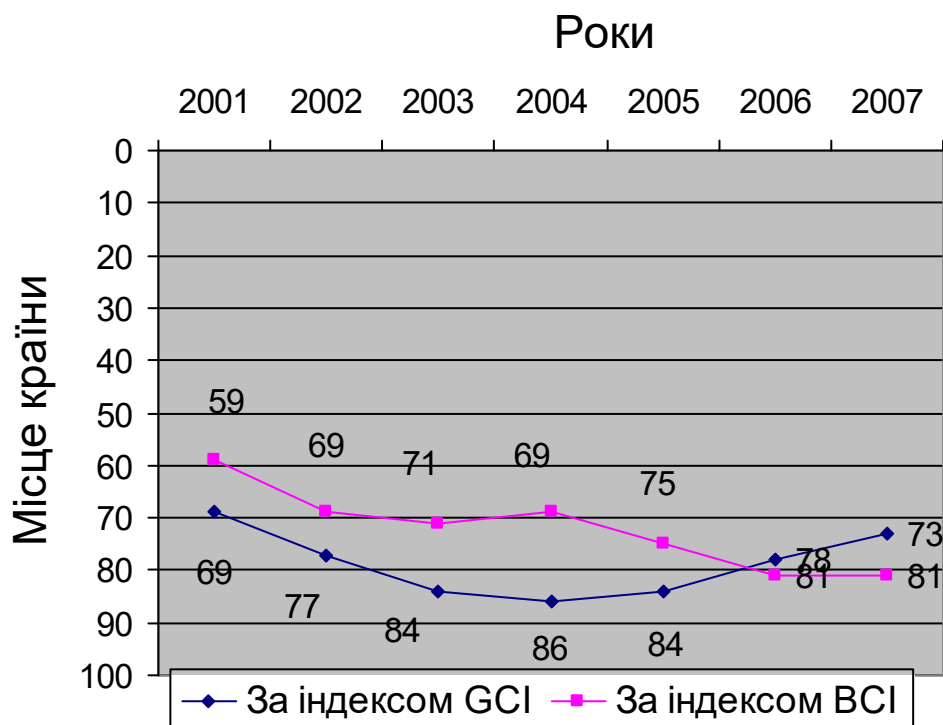


Рис. 2. Динаміка ранжиру України за індексами конкурентоспроможності в період з 2001 по 2007 рр.

За період з 2001 по 2007 рік країна втратила 22 позиції світового ранжиру конкурентоспроможності, розрахованого за індексом *BCI* і займає аж 81 місце у загальному лістингу країн світу. Значення та динаміка індексу глобальної конкурентоспроможності (*GCI*) за останні два роки показують, що рівень конкурентної спроможності національної економіки дещо зріс, піднявшись з «рейтингового дна» (у 2004 році – 84 місце) на 6 позицій в 2006 році та ще на 5 позицій у наступному. Однак така «тенденція» пов'язана значною мірою зі змінами методики обчислення згаданого індексу. Йдеться про те, що ВЕФ відчутно змінив методику побудови рейтингу. Сьогодні кількість чинників, що підлягають моніторингу та оцінці значно збільшилася – із 35 до 90. Так, за оцінками аналітиків, 78 позиція України у 2006 році за старою методикою розрахунку індексу *GCI* відповідає 69 позиції, обчисленій за новою методикою. Отож зростання згаданого індексу за відповідний період зумовлено почасти змінами методики його розрахунку.

Встановлено, що загальний рівень розвитку автомобільного сегменту в національній економіці характеризується наступними домінантами: по-перше, обсяг перевезень пасажирів та пасажирообороту протягом останніх 8 років в Україні залишається загалом стабільно високим, хоча й не «дотягує» до рівня дев'яностих і особливо вісімдесятих років вже минулого століття; по-друге, частка різних груп транспорту за цей же період також залишається стабільною (для

наземного транспорту – стабільно високою (на рівні 99,9% за показником перевезення пасажирів і 97-98% за показником пасажирообороту), для водного та авіаційного – стабільно мізерною); по-третє, у середині домінантної групи транспорту (наземний транспорт) виявляє себе дуже чітка і яскраво виражена тенденція до внутрішньої реструктуризації – частка автомобільного транспорту безперервно зростає як в обсягах перевезення пасажирів (2000 рік – 32,9%; 2001 рік – 35,5%; 2002 рік – 39,8%; 2003 рік – 42,8%; 2004 рік – 46,5%; 2005 рік – 46,8%; 2006 рік – 48,4%; 2007 рік – 47,2%), так і в обсягах пасажирообороту (2000 рік – 25,5%; 2001 рік – 27,5%; 2002 рік – 30,5%; 2003 рік – 33,1%; 2004 рік – 36,9%; 2005 рік – 38,7%; 2006 рік – 38,8%; 2007 рік – 38,9%); по-четверте, зростання частки автомобільного транспорту відбувається на фоні ретроградної тенденції насамперед тролейбусного сегменту ринку пасажироперевезень – втрати частки в обсягах відправлення (перевезення) пасажирів складають 8,6%, а в обсягах зробленого пасажирообороту відповідно 6,7%.

Частка автомобільних перевезень протягом останніх років у загальній структурі перевезення пасажирів залишалася або стабільно високою або ж навіть мала тенденцію до подальшого зростання. Так, на міжміських перевезеннях частка саме автомобільних перевезень за останні роки не опускалася нижче позначки 63,0% і становила пересічно 64-65%. Приміське сполучення у пасажироперевезенні характеризується стабільно високою (на рівні 61-62%) часткою автомобільного транспорту. Навіть на внутрішньоміських перевезеннях, де традиційно домінував тролейбусний транспорт, відбулися акцентовані структурні зміни. Частка автомобільних (автобусних) перевезень за міськими маршрутами в Україні зросла з 27,0% у 2000 році до 47,8 % у 2007 році. Зміни частки «тролейбусного» сегменту внутрішньоміських перевезень пасажирів мають, порівняно з автобусними перевезеннями, фактично реверсивний характер – частка тролейбусних перевезень зменшилася з 39,9 % у 2000 році до 23,6 % у 2007.

Комплексний аналіз ринку пасажирських автомобільних перевезень Тернопільської області виявив, що розрахункове значення синтетичного (з урахуванням кількості одиниць пасажирського транспорту, кількості посадочних місць, обсягів перевезених пасажирів) показника індексу Гарфіндела-Хіршмана (I_h) склало 0,11381, що свідчить про посередній рівень конкуренції на ринку міжміських пасажирських перевезень Тернопільської області.

У міському сегменті ринку пасажирських перевезень приватний перевізник справляє демонополізуючий вплив. Його частка складає 91,5% за кількістю автобусів, задіяних на міських маршрутах; 87,2% за кількістю посадочних місць у цих автобусах та 90,9% за кількістю перевезених пасажирів. Ринок міських автомобільних пасажирських перевезень можна вважати таким, що володіє певними ознаками поліполічності і, відповідно, має невисокий рівень монополізму.

У роботі проведено системне вивчення рівня інтенсивності конкуренції на регіональному ринку автомобільних перевезень з використанням розширеної і динамічної показникової бази. Розрахований показник інтенсивності конкуренції ($U_k = 0,6691$) дозволяє сказати, що цей ринок загалом, володіючи певними

ознаками поліполічності, тим не менше, знаходиться з точки зору тенденцій, «на півдорозі» до монополізації.

Для фактичної оцінки та порівняння конкурентних потенціалів основних перевізників на ринку пасажирських послуг області були використані дані про обсяги отриманої ними виручки, величину витрат та субвенцій на перевезення пасажирів, рівень рентабельності пасажирських перевезень та динаміку цих же величин. На основі комплементарного показника конкурентної спроможності фірм (K_{pr}) та його складових – коефіцієнта конкурентної спроможності за рентабельністю (K_r) і коефіцієнта конкурентної спроможності за динамікою ринкової долі (K_i) проведено статистичне групування усієї сукупності перевізників з тим, щоб виділити групи підприємств з різним показником конкурентного потенціалу (табл.2).

Таблиця 2

**Статистичне групування автотранспортних підприємств
Тернопільської області за рівнем їх конкурентного потенціалу**

№ п/п	Назва авто підприємства	Показник конкурентної спроможності, K_{pr}	Місце у загальному ранжирі	Група за рівнем конкурентного потенціалу
1	ВАТ „Бучацьке АТП-16139”	2,406	1	Підприємства з високим потенціалом
2	ВАТ „Підволочиське АТП-16141”	2,377	2	
3	ВАТ „Копичинецьке АТП-16143”	2,352	3	
4	ВАТ „Підгасцьке АТП-16147”	1,889	4	
5	ВАТ „Збаразьке АТП-16140”	1,837	5	
6	АТП Тернопільського району	1,757	6	
7	ВАТ „Микулинецьке АТП-16144”	1,159	7	Підприємства з середнім потенціалом
8	ВАТ „Бережаниавтотранс”	1,009	8	
9	ВАТ „Шумське АТП-16145”	0,994	9	
10	ВАТ „Чортківське АТП-16142”	0,858	10	
11	ВАТ „Монастирське АТП-16151”	0,668	11	Підприємства з низьким потенціалом
12	ВАТ „Лановецьке АТП-16149”	0,650	12	
13	ВАТ „Заліщицьке АТП-16148”	0,314	13	
14	ВАТ „Залозецьке АТП-16150”	0,304	14	
15	ВАТ „Козівське АТП-16146”	0,230	15	
16	Міськпастрас Кременець	0,134	16	
17	ВАТ „Кремпастрас”	0,051	17	
18	ВАТ „Борщівське АТП-16138”	-0,017	18	
19	ВАТ „Тернопільське АТП-16127”	-0,108	19	

В роботі доведено, що традиційні спеціалізовані АТП програють конкурентну боротьбу приватному перевізнику. Так, чисельність працівників таких спеціалізованих АТП скоротилася пересічно на 50-65% через неможливість конкурувати на ринку транспортних послуг, що пов’язано із високою собівартістю перевезень, утриманням надлишкових основних фондів, неповною компенсацією витрат на перевезення пільгових категорій громадян на протязі

останніх років, неможливістю оновлення рухомого складу. Ринок транспортних послуг виявився привабливим для інвестицій та розвитку малого та середнього бізнесу. Придбання нового рухомого складу в основному здійснювалось приватними перевізниками за рахунок залучення кредитних ресурсів та власних коштів. Коефіцієнт використання автобусного парку приватних перевізників складає 0,86 – 0,92. У той же час аналогічний коефіцієнт для спеціалізованих АТП складає не більше 0,45 – 0,55. Продуктивність автобусів приватних перевізників на одне автобусомісце більш ніж вдвічі вища ніж в спеціалізованих автопідприємствах.

Зведений поліпараметричний SWOT-аналіз роботи автотранспортних підприємств Тернопільської області виявив, що на «вершині конкурентної піраміди», з точки зору ресурсного та ринкового потенціалу, знаходяться два автотранспортні підприємства – ВАТ «Чортківське АТП-16142» та ВАТ «Тернопільське АТП-16127».

У розділі 3 «**Основні напрямки підвищення конкурентної спроможності автотранспортних підприємств в регіоні**» визначено концептуальні принципи регуляторного впливу держави на механізми конкурентної взаємодії суб'єктів регіонального ринку автомобільних пасажирських перевезень. Фундаментальний принцип державної підтримки розвитку конкурентного середовища повинен включати дві органічні його складові: по-перше, захист для адаптації суб'єктів до роботи в умовах ринку; по-друге, пільги для інновацій, що забезпечують динамічний ріст конкурентного потенціалу.

Державне регулювання системи автомобільних пасажирських перевезень повинно здійснюватися у двох номінальних формах: економічне та адміністративно-правове. Економічне регулювання пасажирських перевезень потребує застосування таких економічних інструментів: конкурентний розподіл муніципального замовлення і відповідних бюджетних дотацій (субвенцій); застосування системи державних замовлень на обслуговування на конкурсній основі серед приватних перевізників; диференційована кредитна політика; фінансування за допомогою венчурів науково-дослідних ідей та розробок; застосування засобів податкового регулювання; сертифікація та ліцензування відповідних видів діяльності; фінансова підтримка інноваційного розвитку пасажирського автотранспорту бюджетами різних рівнів, включаючи компенсацію пільгових перевезень через систему дотацій, субвенцій та субсидій.

Адміністративна складова державного регулювання повинна включати: регламентацію мінімального рівня заробітної плати; безпосередню заборону діяльності для суб'єктів, що не виконують (або ж серйозно порушують) умови контракту шляхом відкликання (вилучення) ліцензії; моніторинг та контроль кількості, змісту та якості послуг, що надаються перевізниками; пряме встановлення цін і тарифів на послуги пасажирського перевезення та спонукання до дотримання системи надання пільг окремим категоріям пасажирів; чітке квотування обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу, тобто регламентацію технічного стану транспортних засобів; планування та організацію мережі маршрутів та інтенсивності їх в експлуатації з урахуванням кореспонденції пасажирських потоків та пропускнуєї спроможності транспортних магістралей.

Основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту повинні бути наступні: формування ринку послуг; контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт; нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту; ліцензування діяльності перевізників; стандартизація і сертифікація; організація та контроль автомобільних перевезень; тарифна, інноваційна та інвестиційна політика; державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування; захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту.

Аналіз світового досвіду розвитку конкурентного середовища на ринку автомобільних пасажирських перевезень та пошуку ефективних механізмів взаємодії його учасників дозволяє виділити три концептуальні моделі регуляторно-управлінського впливу на цей сегмент ринку: адміністративна модель управління; поліполічна модель управління; модель з обмеженнями конкуренції (рис.3.).

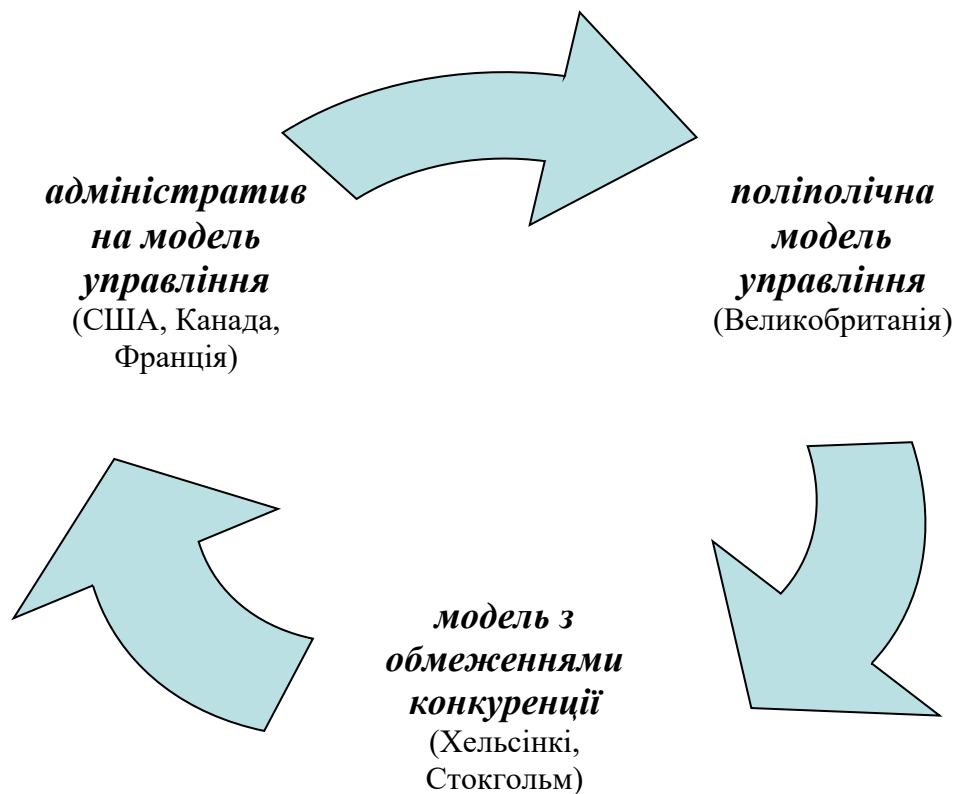


Рис. 3. Три основні моделі організації роботи пасажирського транспорту: закордонний досвід

Залежно від міри фінансової участі державних інститутів у розв'язанні чи врегулюванні проблем автомобільних пасажирських перевезень розвинутих країн світу можна виділити три основні моделі фінансування: модель домінантного державного фінансування (Бельгія, Нідерланди); модель децентралізованого фінансування (Великобританія, Канада, Швеція, Швейцарія, Данія, Франція); модель змішаного фінансування (Італія, Німеччина, Австрія, США). З огляду на відповідний досвід, найбільш актуальними напрямками фінансування слід

вважати: компенсацію втрачених перевізниками доходів від перевезення пасажирів пільгових категорій; субсидування збитків, пов'язаних з організацією «соціально значимих» маршрутів, витрати на виконання яких не компенсуються платою за проїзд; надання транспортним підприємствам податкових пільг; фінансування інвестиційно-інноваційних проектів. З-поміж існуючих податків, що є «наповнювачами» державних субсидій, можна виділити наступні: податок з власників транспортних засобів; податок на додану вартість; оплата ліцензій і податків на нафту; регіональний податок; податок на автомобільні номери; податок від реалізації дизельного пального; оплата за оформлення прав власності; надходження від сплати збору за видачу посвідчень про технічний стан автомобіля; податок на землю і будівлі; податок на реалізацію; реєстраційний податок і т. ін.

В роботі аргументовано доведено, що аутсорсінгова модель конкурентних стосунків учасників регіонального ринку пасажирських автомобільних перевезень спроможна дати щонайменше два соціально-економічні позитиви: використати потенціал інституту конкуренції в тій частині, де він посилює соціально-економічний ефект і стримати його дію в частині, де він спричиняє негативні наслідки. Основним видом аутсорсінгових послуг повинно стати ремонтно-технічне та сервісне обслуговування парку автомобілів, що займаються пасажирськими перевезеннями.

На рівні окремих регіонів потрібно сформувати мережу аутсорсінгових підприємств, які б надавали спеціалізовані сервісні послуги з технічного обслуговування та ремонту автомобілів. Такого роду підприємства повинні мати обов'язково акціонерну організаційно-правову форму. А акціонерами повинні виступати суб'єкти підприємництва, що є водночас потенційними клієнтами майбутнього аутсорсера. Базою для формування майбутнього підприємства-аутсорсера можуть бути уже існуючі підприємства, що займаються наданням такого роду послуг (ремонтно-механічні заводи, крупні спеціалізовані станції технічного обслуговування, зрештою крупні перевізники з власною потужною і сучасною ремонтно-механічною базою, сервісні центри основних виробників транспортних засобів).

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі розв'язано науково-практичне завдання щодо з'ясування суті, форм та особливостей конкуренції на регіональному ринку автомобільних пасажирських перевезень, обґрунтування системи організаційно-економічних заходів спрямованих на підвищення якості конкурентних взаємин між суб'єктами цього ринку. Проведені дослідження дозволяють зробити такі висновки:

1. Аналіз стратегічних конкурентних переваг та недоліків України протягом років її незалежності продовжує демонструвати загальнопровальні тенденції та втрату країною і без того не надто сильних конкурентних позицій. За оцінками ВЕФ п'ятирічні втрати Україною конкурентних позицій за індексом зростання конкурентоспроможності (*GCI*) склали 28 сходинок загального рейтингу країн по яких проводиться оцінка, а за індексом *BCI* за

аналогічний період країна скотилася на 16 кроків назад. У 2007 році, порівняно з 2005, *BCI* ще зменшився на 6 позицій і залишався стабільним ($BCI = 81$) протягом двох наступних років, посвідчивши подальшу втрату Україною конкурентних позицій на світовому ринку.

2. Загальний рівень розвитку автомобільного сегменту в національній економіці характеризується наступними домінантами: по-перше, обсяг перевезень пасажирів та пасажирообороту протягом останніх 8 років в Україні залишається загалом стабільно високим, хоча й не «дотягує» до рівня дев'яностих і особливо вісімдесятих років вже минулого століття; по-друге, частка різних груп транспорту за цей же період також залишається стабільною (для наземного транспорту – стабільно високою (на рівні 99,9% за показником перевезення пасажирів і 97-98% за показником пасажирообороту), для водного та авіаційного – стабільно мізерною); по-третє, у середині домінантної групи транспорту (наземний транспорт) виявляє себе дуже чітка і яскраво виражена тенденція до внутрішньої реструктуризації – частка автомобільного транспорту безперервно зростає як в обсягах перевезення пасажирів, так і в обсягах пасажирообороту; по-четверте, зростання частки автомобільного транспорту відбувається на фоні ретроградної тенденції насамперед тролейбусного сегменту ринку пасажироперевезень – втрати частки в обсягах відправлення (перевезення) пасажирів складають 8,6%, а в обсягах зробленого пасажирообороту відповідно 6,7%.

3. Частка автомобільних перевезень протягом останніх років у загальній структурі перевезення пасажирів залишалася або стабільно високою або ж навіть мала тенденцію до подальшого зростання. Так, на міжміських перевезеннях частка саме автомобільних за останні роки не опускалася нижче позначки 63,0% і становила пересічно 64-65%. Приміське сполучення у пасажироперевезенні характеризується стабільно високою (на рівні 61-62%) часткою автомобільного транспорту. Частка автомобільних (автобусних) перевезень за міськими маршрутами в Україні зросла з 27,0% у 2000 році до 47,8 % у 2007 році. Зміни частки «тролейбусного» сегменту внутрішньоміських перевезень пасажирів мають, порівняно з автобусними перевезеннями, фактично реверсивний характер – частка тролейбусних перевезень зменшилася з 39,9 % у 2000 році до 23,6 % у 2007.

4. Розрахункове значення синтетичного показника Ih склало 0,11381, що свідчить про посередній рівень конкуренції на ринку міжміських автомобільних пасажирських перевезень Тернопільської області. У міському сегменті ринку пасажирських перевезень приватний перевізник справляє демонополізуючий вплив. Його частка складає 91,5% за кількістю автобусів, задіяних на міських маршрутах; 87,2% за кількістю посадочних місць у цих автобусах та 90,9% за кількістю перевезених пасажирів. Ринок міських автомобільних пасажирських перевезень можна вважати таким, що володіє певними ознаками поліполічності і, відповідно, має невисокий рівень монополізму. Традиційні спеціалізовані АТП програють конкурентну боротьбу приватному перевізнику. Так, чисельність працівників таких

спеціалізованих АТП скоротилася пересічно на 50-65% через неможливість конкурувати на ринку транспортних послуг, що пов'язано із високою собівартістю перевезень, утриманням надлишкових основних фондів, неповною компенсацією витрат на перевезення пільгових категорій громадян на протязі останніх років, неможливістю оновлення рухомого складу.

5. SWOT-аналіз роботи автотранспортних підприємств області виявив, що на «вершині конкурентної піраміди», з точки зору ресурсного та ринкового потенціалу, знаходяться два автотранспортні підприємства – ВАТ «Чортківське АТП-16142» та ВАТ «Тернопільське АТП-16127».

Проведені аналітичні узагальнення різних теоретичних підходів до проблем розвитку конкуренції та оцінка регіональних і галузевих її проявів на основі емпіричного матеріалу про зміст та динаміку автомобільних перевезень підприємствами Тернопільської області, діагностовані «больові точки» цього процесу дають підстави для таких пропозицій:

1. На рівні регіонів необхідно сформувавши ефективну, легальну та збалансовану за інтересами систему зовнішніх та внутрішніх стейкхолдерів з метою подолання витратної схеми надмірної конкурентної взаємодії суб'єктів ринку одного регіону чи галузі через їх взаємовигідну кооперацію.
2. Проведення конкурсів на маршрути міських, приміських та міжміських перевезень з використанням механізму тендеру потрібно здійснювати із забезпеченням рівних конкурентних прав усіх учасників, справедливих і прозорих процедур. При цьому доречно практикувати комбінування в одних лотах одночасно рентабельних і нерентабельних (соціальних) маршрутів.
3. На рівні окремих регіонів (обласні і районні центри), потрібно сформувавши мережу аутсорсингових підприємств, які б надавали спеціалізовані сервісні послуги з технічного обслуговування та ремонту автомобілів. На нашу думку, такого роду підприємства повинні мати обов'язково акціонерну організаційно-правову форму, а акціонерами повинні виступати суб'єкти підприємництва, що є водночас потенційними клієнтами майбутнього аутсорсера. Базою для формування майбутнього підприємства-аутсорсера можуть бути об'єктивно уже існуючі підприємства, що займаються наданням такого роду послуг (ремонтно-механічні заводи, крупні спеціалізовані станції технічного обслуговування, зрештою крупні перевізники з власною потужною і сучасною ремонтно-механічною базою).
4. Система обґрунтування та встановлення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом повинна бути гнучкою і зрозумілою водночас. Методики розрахунку рівня тарифів обов'язково повинні враховувати і якісну складову оцінки послуги а також необхідність розвитку та посилення конкурентного потенціалу перевізника. Тарифи на перевезення пасажирів для перевізників, що лише виходять на ринок повинні включати інвестиційну складову для оновлення (формування) їх рухомого складу та забезпечувати їх цілковиту фінансову незалежність.
5. Для врегулювання соціально актуальних проблем, що супроводжують пасажирські перевезення автомобільним транспортом необхідно запровадити щодо пільгових категорій пасажирів модель, за якої пасажир, що має право

на пільги, зміг би сам оплатити послугу, а держава, відповідно, повинна забезпечити йому таку можливість. При цьому чітка відповідність між обсягами наданих послуг і сумою отриманих платежів була б гарантована адже плата за проїзд знімалася б з кредитної карточки пільговика безпосередньо в момент надання послуги і потрапляла б безпосередньо на рахунок перевізника. В цей же час автоматично зникає необхідність здійснювати громіздкі і загалом зайві реверсивні платіжні трансакції між державою і перевізником через систему «субсидія-податок».

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Гуменюк О. Суть підприємницької діяльності та об'єктивна необхідність її розвитку / О. Гуменюк // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету ім. В. Гнатюка. Сер. Економіка. – 2004. – № 16. – С. 18–21.
2. Гуменюк О. Актуальні проблеми конкурентної політики та її реалізація в Україні / Оксана Гуменюк // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету ім. В. Гнатюка. Сер. Економіка. – 2005. – № 19. – С. 55–63.
3. Гуменюк О. Г. Методичні основи оцінки конкурентного потенціалу фірми / О. Г. Гуменюк // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць: в 5 т. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2005. – Т. 1, вип. 207. – С. 231–236.
4. Гуменюк О. Г. Оцінка загального стану розвитку конкурентного середовища в Україні / О. Г. Гуменюк // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць: в 4 т. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2006. – Т. 1, вип. 211. – С. 84–93.
5. Гуменюк О. Г. Удосконалення регуляторного впливу держави на процес генерації конкурентного середовища / О. Г. Гуменюк // Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє. – Тернопіль: Економічна думка, 2006. – С. 89–95.
6. Гуменюк О. Конкурентний потенціал України: динаміка структурних і якісних змін / Оксана Гуменюк // Вісник Тернопільського державного економічного університету. – 2006. – Вип. 3. – С. 60–68.
7. Гуменюк О. Г. Конкурентні переваги та недоліки транспортної галузі регіону / О. Г. Гуменюк // Науковий вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ. – 2007. – Вип. III: Економічні науки. – С. 185–194.

Публікації у інших виданнях:

8. Гуменюк О. Г. Процес прийняття інвестиційних рішень / О. Г. Гуменюк // Наукові записки по матеріалах науково-практичної конференції «Україна в умовах ринкової трансформації економіки і сучасних форм господарювання» / Чортківський ін-т підприємництва і бізнесу ТАНГ. – Чортків, 2002. – С. 118–120.
9. Гуменюк О. Г. Розробка концепції управління інноваційною діяльністю / О. Г. Гуменюк // Наукові записки за матеріалами науково-практичної конференції «Сучасні проблеми соціально-економічного розвитку економіки України:

досягнення та перспективи» / Чортківський ін-т підприємництва і бізнесу ТАНГ. – Чортків, 2004. – Вип. 4. – С. 21–24.

10. Гуменюк О. Г. Мікросередовище здійснення і функціонування підприємства / О. Г. Гуменюк // Розвиток дорадництва в аграрній сфері економіки: тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції 26–27 берез. 2004 р. – Тернопіль: ТАНГ, 2004. – С. 30–32.

11. Гуменюк О. Г. Методичні основи оцінки конкурентного потенціалу фірми / О. Г. Гуменюк // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави». – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2005. – Т. 2: Економічні науки. – С. 26–29.

12. Гуменюк О. Г. Суть та проблеми розвитку конкурентного середовища в економічній системі / О. Г. Гуменюк // Наукові записки по матеріалах науково-практичної конференції «Економіка України на початку ХХІ століття»: матеріали конференції. – Чортків: Поліграфіст, 2005. – С. 122–125.

13. Гуменюк О. Г. Оцінка загального стану розвитку конкурентного середовища в Україні / О. Г. Гуменюк // Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Наука і освіта – 2006». – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2006. – Т. 9: Економічні науки. – С. 74–76.

14. Гуменюк О. Г. Використання SWOT-аналізу у формуванні маркетингових стратегій сучасного підприємства / О. Г. Гуменюк // Інтеграція молоді Європи в єдиний науковий простір: зб. доп. І Міжнар. студентського наукового форуму. – Луцьк: ВІЕМ, 2006. – С. 54–55.

15. Гуменюк О. Г. Спеціалізація як основний напрямок розвитку конкурентних переваг / О. Г. Гуменюк // Теоретико-методологічні та практичні аспекти розвитку економіки України: тези доп. Всеукр. наук.-практ. конф. 23–24 листоп. 2006р. – Тернопіль: Терно-граф, 2006. – С. 254–256.

16. Гуменюк О. Г. Конкурентні переваги та недоліки галузі й регіону / О. Г. Гуменюк // Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті: національна ідентичність та тенденції глобалізації: зб. тез доп. ІV міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених, Тернопіль, 22–23 лют. 2007 р. – Тернопіль: Економічна думка, 2007. – С. 207–210.

17. Гуменюк О. Г. Суть розвитку конкурентного середовища в економічній системі / О. Г. Гуменюк // Структурно-інституційні зміни та інвестиційно-інноваційний розвиток регіону: матеріали ХVІ Міжнар. наук.-практ. конф., 17–18 травня 2007 р. – Чернівці, 2007. – С. 162–165.

18. Гуменюк О. Г. Державне регулювання пасажирських перевезень / О. Г. Гуменюк // Інноваційні процеси економічного і соціально-культурного розвитку: вітчизняний та зарубіжний досвід: тези доповідей Міжнародної конференції молодих учених і студентів. – Тернопіль: ТНЕУ, 2008. – С. 170–172.

19. Гуменюк О. Г. Щодо проблеми «автомобілізації» населення для фінансового положення транспортних компаній / О. Г. Гуменюк // Міжнародний бізнес та менеджмент: проблеми та перспективи в умовах глобалізації: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 22–24 жовтня 2008 р. – Тернопіль: Економічна думка, 2008. – С. 41–44.

АНОТАЦІЯ

Гуменюк О.Г. Формування та розвиток конкурентного середовища транспортної системи регіону. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – ДВНЗ «Ужгородський національний університет». – Ужгород, 2009.

У роботі обґрунтовано необхідність розвитку конкурентного середовища в економічній системі, проведено вивчення багаторівневої методики оцінки конкурентного потенціалу та зроблено пропозиції щодо її вдосконалення, виділено методичні особливості оцінки конкурентного середовища у регіональному форматі.

Роботою визначено концептуальні складові регуляторного впливу держави на основні конструктивні елементи конкурентного механізму, всебічно досліджено світовий досвід ефективного менеджменту системи пасажирських перевезень та визначено найбільш адаптабельні щодо вітчизняних умов її складові, розроблено аутсорсингову модель організації системи конкурентних взаємин на ринку пасажирських перевезень регіону та вдосконалено механізми їх тарифного регулювання.

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентний потенціал, конкурентне середовище, конкурентні переваги, регіон, автомобільний транспорт, пасажирські перевезення, оцінка конкурентних переваг і недоліків.

АННОТАЦИЯ

Гуменюк О.Г. Формирование и развитие конкурентной среды транспортной системы региона. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – развитие производительных сил и региональная экономика. – ГВУЗ «Ужгородский национальный университет». – Ужгород, 2009.

В диссертационной работе обоснована необходимость развития конкурентной среды в качестве одного из главных конструктивных элементов рыночного механизма, изложены результаты всестороннего анализа разных теоретических подходов к определению сущности базисных тематических дефиниций, произведена оценка форм, способов и уровней конкурентных взаимоотношений, что возникают между субъектами рынка, определены характерные признаки разных типов и моделей экономической конкуренции. Автором использован многоуровневый методический подход к определению и оценке конкурентного потенциала с учетом отраслевой и региональной составляющих. Предложено совершенствованную методику использования показателя конкурентоспособности товара (услуги) по ценовым параметрам на основании принципа реверсивности с учетом уровня ценовой эластичности спроса. При оценке конкурентных преимуществ и недостатков, сильных и слабых сторон субъектов рынка пассажирских автомобильных перевозок в регионе использована адаптированная и модифицированная методика SWOT-анализа, сформулирован и обоснован набор показателей и критериев для соответствующих эмпирических оценок.

В работе с использованием усовершенствованных методик произведена поэтапная многоуровневая оценка конкурентной составляющей рыночного механизма. В работе изложены результаты исследования и сравнительной оценки конкурентного потенциала Украины в общемировом экономическом контексте. На основании агрегированных индексных (индексы GCI и VCI) оценок уровня конкурентной способности Украины зафиксирована среднесрочная устойчивая тенденция к потере страной и без того не сильных конкурентных позиций на мировом рынке, произведена группировка стран на основании общих тенденций развития их конкурентных потенциалов.

При использовании стандартных и модифицированных методик произведен анализ национального и региональных рынков пассажирских перевозок, а также их сегментация по видам транспорта (наземный (автомобильный, железнодорожный, троллейбусный, трамвайный, метрополитен), водный (речной, морской), воздушный). Произведены структурно-динамические расчёты объемов перевозок пассажиров за видами сообщения (городские, пригородные, междугородные). В результате анализа потоков отправок и пассажирооборота установлено, что доминирующая роль среди всех видов транспорта принадлежит автомобильному транспорту как в национальном, так и в региональном измерении. Аналогичные исследование и оценки осуществлены и на региональном уровне с учётом показателей объемов перевозок пассажиров, видов сообщения и расстояния перевозок. На региональном рынке установлена стабильная тенденция к увеличению объемов пассажирских перевозок автомобильным транспортом, а также к увеличению удельного веса перевозок, осуществляемых этим видом транспорта практически по всем видам сообщения. Для оценки уровня развития конкуренции на региональном рынке автомобильных пассажирских перевозок произведено дифференцированное его изучение с учётом организационно-правовых форм этого вида предпринимательства а также основных видов сообщения. Установлено, что в сегменте междугородних перевозок присутствуют некоторые признаки развития монополизма на основании показателя объемов перевозок. На рынке городских автомобильных пассажирских перевозок все ощутимее присутствие частного перевозчика, что повышает уровень конкуренции в этом сегменте регионального рынка. Общий уровень развития конкуренции с использованием интегрального показателя оценивается как посредственный и начальными признаками зарождения монополизма. На основании усовершенствованной и адаптированной методики SWOT-анализа в работе изучены конкурентные преимущества и недостатки главных «игроков» регионального рынка автомобильных пассажирских перевозок.

В работе определены концептуальные составляющие регуляторного воздействия государства на главные элементы конкурентного механизма, всесторонне исследован мировой опыт эффективного менеджмента системы пассажирских перевозок и определены наиболее приемлемые относительно отечественных условий его составляющие, разработана аутсорсинговая модель организации системы целесообразных конкурентных отношений на рынке

пассажи́рских перево́зок регио́на и усовершенствован механизм их тарифного регулирования.

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентный потенциал, конкурентная среда, конкурентные преимущества, регион, автомобильный транспорт, пассажирские перевозки, оценка конкурентных преимуществ и недостатков.

ANNOTATION

Humeniyk O. H. Formation and Development of Competitive Environment of the Region's Transportation System. – Manuscript.

The dissertation for getting the scientific degree of Candidate of Economic Sciences in the specialty 08.00.05 – Development of Productive Forces and Regional Economy. – State Institution of Higher Education «Uzhhorod National University». – Uzhhorod, 2009.

In the paper necessity of competitive environment development in economic system is grounded, multi level methodology of estimation competitive potential is conducted, proposals for its improvement are made, and methodical peculiarities of competitive environment evaluation in the regional format are pointed.

The paper defines the conceptual parts of the state regulation influence are defined on the basis of constructional elements of competition mechanism, the international experience of the passengers' transportation is broadly researched, and the most adaptable to the national conditions its parts are defined, the outsourcing model for organization of competitive relations system on the market of passengers' transportation at the region is developed, and the mechanism of their tariff regulation is improved.

Key words: competitiveness, competitive potential, competitive environment, competitive advantages, region, motor-car transport, evaluation of competitive advantages and disadvantages.

Підписано до друку _____ 2009 р.
Формат 60x90/16. Папір офсетний.
Гарнітура Times. Ум. друк. арк. 0,87.
Обл.-вид. арк. 1,0.
Друк на різнографі. Зам. № 1/14
Тираж 100 прим.

ТОВ «Тернопіль-Онлайн», м. Тернопіль,
вул. Валова, 5, Тел./факс.: (0352) 25-56-34

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«УЖГОРОДСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»**

ГУМЕНЮК ОКСАНА ГЕННАДІЇВНА

УДК: 656.078

**ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА
ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ**

Спеціальність 08.00.05 – Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Ужгород - 2009

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі міжнародної економіки в Чернівецькому торговельно-економічному інституті Київського національного торговельно-економічного університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор

Школа Ігор Миколайович,

заслужений діяч науки і техніки України

Чернівецький торговельно-економічний інститут

КНТЕУ МОН України,

завідувач кафедри міжнародної економіки

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор

Мікула Надія Анатоліївна,

Інститут регіональних досліджень НАН України,

завідувач відділом проблем ринкової інфраструктури

та транскордонного співробітництва, м. Львів

кандидат економічних наук, доцент

Слава Світлана Степанівна,

Закарпатський регіональний центр соціально-економічних

і гуманітарних досліджень НАН України,

старший науковий співробітник, м. Ужгород

Захист відбудеться «__» _____ 2009 р. о __ на засіданні спеціалізованої вченої ради К 61.051.02 при ДВНЗ «Ужгородський національний університет» за адресою: 88000, м. Ужгород, пл. Народна, 3, аудиторія 47.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці ДВНЗ «Ужгородський національний університет» за адресою: 88000, м. Ужгород, вул. Капітульна, 9.

Автореферат розісланий «__» _____ 2009 р.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради,

кандидат економічних наук, доцент

Чубарь О.Г.