

СУЧАСНА ЕКОНОМІКА ЯК СПІЛЬНОТА КОНКУРУЮЧИХ КОМПАНІЙ

*Громова О.В., к.е.н., доцент
Український державний університет залізничного транспорту*

Теоретичні основи конкуренції почали закладатися ще в період докапіталістичних формацій. Величезна заслуга в цьому належить представникам класичної політичної економії А. Сміту, Д. Рікардо та іншим відомим ученим.

Конкуренція не зводиться до простого з'ясування співвідношення сил протиборчих сторін. Бореться не сильний проти слабкого - будь це так, нечисленні надпотужні монополії дійсно витіснили б усіх інших суперників.

В реальності конкурентна боротьба будується за значно складнішою формулою.

У кожного типу фірм свої козири:

- сила у найбільших компаній-віолентів;
- гнучкість у дрібних фірм-коммутантів;
- пристосованість до особливих сегментів ринку у спеціалізованих компаній-патієнтів;
- переваги першовідкривачів - у експлерентів.

В будь-якій ситуації вирішальну перевагу дає одна з цих якостей, в інших умовах – друга.

Складна організація конкурентного співтовариства підвищує стійкість господарства до регулярно повторюваних циклічних криз. Найбільше падіння попиту під час криз надвиробництва зазвичай доводиться на масову стандартну продукцію. Найсильніше скорочується виробництво (та інтенсивніше звільняються робочі) на великих підприємствах. Масами зникають і локальні потреби, що становлять ринок дрібних фірм-коммутантів.

У такій ситуації особливої уваги набуває проблема взаємозв'язку конкуренції та якісних показників стану ринку: його насиченості різноманітними товарами і повноті асортименту у всіх його точках – від великого міста до невеликого селища.

Конкуренція на відповідних сегментах ринку набуває характеру запеклої боротьби на витіснення. Адже принцип конкурентного виключення говорить: з двох або багатьох схожих товарів, якщо вони орієнтовані на одних і тих же споживачів, що пред'являють до них однакові вимоги, на ринку зазвичай утримується тільки один (кращий).

Навпаки, незайняті сегменти ринку виключно привабливі для фірм – тут взагалі немає конкурентів, а значить можна швидко нарощувати продажі і встановлювати високі ціни (так як немає потреби в підтримці великого запасу конкурентоспроможності).

Рівномірність заповнення ринкового простору підвищує якість постачання споживачів в географічному і асортиментному плані. Так, для

конкурентного ринку не властивий різкий розрив в постачанні товарами великих центрів і периферії. Звичайно, в столиці попит покупців вищий, ніж в дрібному містечку, і тому столичний ринок - ласий шматок для постачальників.

Але саме в силу цього він приверне масу фірм і їх ніші перетнуться. Розпочнеться взаємне відштовхування конкурентів, витіснення їх частини спочатку в великі міста, а потім у все більш дрібні населені пункти.

В Україні, яка сумно відрізнялася довгі роки порожніми полицями сільських сілпо, процес вирівнювання рівня постачання різних міст і селищ прийняв дуже помітні форми.

Поліпшення постачання периферії - одне з небагатьох досягнень перших років важких (і не завжди вдалих) реформ, яке безпосередньо відчув пересічний споживач. В основі ж цього благодійного зсуву лежить тиск конкуренції, що «розштовхує» постачальників навіть у найглухіші місця, якщо вони не зайняті суперниками.

Таким чином, конкурентоспроможність є важливою характеристикою діяльності підприємства, але її підвищення не повинно ставати самоціллю. Варто орієнтуватися на те, щоб конкурентоспроможність пропозиції, наявних ресурсів і менеджменту підприємства були достатні для реалізації вибраної конкурентної стратегії та отримання бажаних результатів діяльності.

ЕКОНОМІЧНІ ВАЖЕЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Дмитрієва О.І., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Сучасний етап розвитку глобальної світової транспортної інфраструктури, що ґрунтується на впровадженні інновацій та високих технологій, зобов'язує Україну адаптуватися до світових стандартів транспортної галузі та до формування нової, інноваційно спрямованої моделі розвитку транспортного комплексу. Невідкладним завданням державного регулювання стає підтримка створення інвестиційного клімату на підґрунтях удосконалення законодавчої бази. Враховуючи те, що транспортна галузь є базовою для економіки України, яка втілює в собі залізничну мережу, мережу автомобільних шляхів, мережу авіаційних сполучень, водні термінали, та створює умови для задоволення потреб з надання транспортних послуг і формування передумов розвитку бізнесу, необхідним постає вирішення питання щодо створення інноваційно активного транспортного комплексу України, здатного відповідати статусу регіонального транспортного HUB.

На сьогоднішній день, сучасний стан транспортної інфраструктури нашої держави відповідає стандартам Транс'європейської мережі не повною мірою, задовольняючи лише потреби економіки та населення з точки зору обсягу, але не за якісною складовою. Світові тенденції, які спрямовані на стрімке об'єднання транспортних технологій, проєктів з підвищення мобільності,