

ЯКІСТЬ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ І КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ДЕРЖАВИ

Протягом останніх років світова економіка перейшла на якісно новий рівень розвитку, що спричинило і якісно новий рівень конкурентної боротьби — не шляхом використання дискримінаційних методів, а, власне, розвитку економічно обґрунтованих переваг окремих країн. Кожна із інституцій, що вивчає причини різного рівня конкурентоспроможності країн, використовує низку показників, за допомогою яких визначаються найконкурентніші економіки світу, що зумовлює відповідну зацікавленість інвесторів у тій чи тій економіці [1]. Ці показники можуть позитивно впливати на рівень економіки тільки при спільній взаємодії, отже, при розробці програм економічної політики слід приділяти увагу всім показникам компонент.

Конкурентоспроможність — системна категорія, обумовлена економічними, соціальними і політичними чинниками, які забезпечують стабільне становище країни. З розвитком виробництва і технічного прогресу конкурентоспроможність визначається чинниками вищого рівня — інфраструктурою країни, її науковим потенціалом, рівнем освіченості населення [2]. Світовий економічний форум щорічно проводить дослідження та складає рейтинг країн по показникам економічної конкурентоспроможності. Згідно цього дослідження конкурентоспроможність — це набір факторів, які визначають виробничий рівень країни та оцінюють здатність забезпечити високу продуктивність бізнесу, що характеризує рівень економічного добробуту нації. Фактори, які характеризують цей показник, наведено на рис. 1. Жоден із цих компонентів відокремлено не впливає на конкурентоспроможність, тому країни, що прагнуть економічного зросту, мають комплексно аналізувати всі показники по компонентам, враховувати взаємозв'язки між ними, та формувати економічну політику саме з урахуванням загального впливу, виходячи із отриманих результатів.

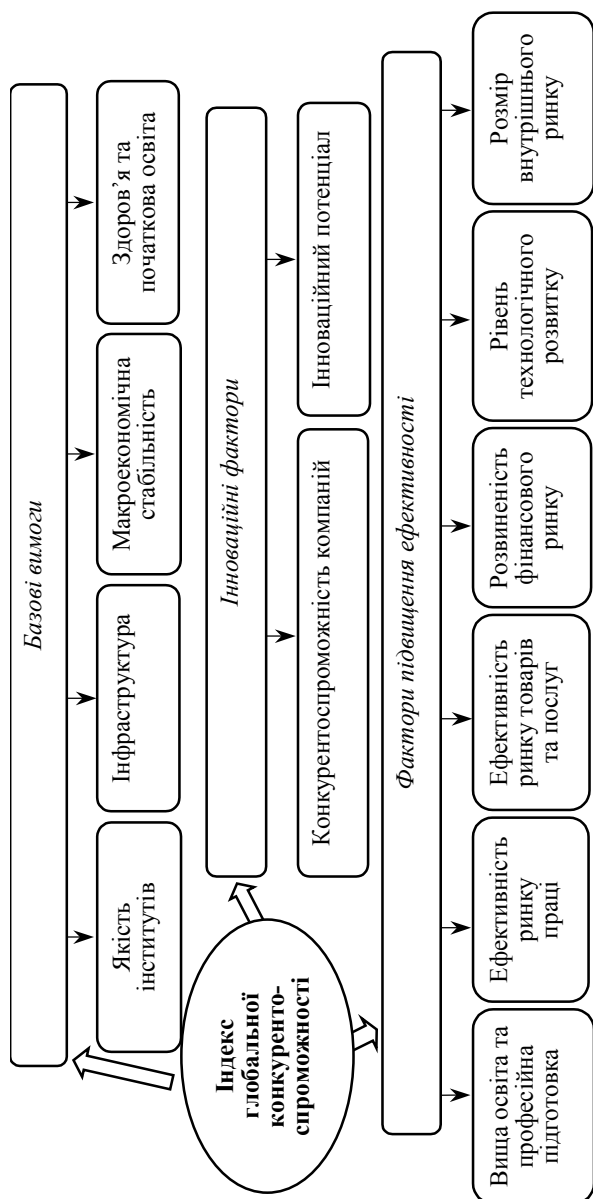


Рис. 1. Основні компоненти індексу глобальної конкурентоспроможності

Рейтинг країн по індексу глобальної конкурентоспроможності [3] демонструє, що рейтинг України знизився з 73 місця до 79 місця за останні чотири роки, що підтверджується зниженням індексу глобальної конкурентоспроможності з 4,1 до 4,0. Розглянувши динаміку змін компонентів, слід відмітити, що інноваційні фактори збільшились з 3,4 до 3,6, а фактори підвищення ефективності утримались на відмітці 4,1. Найвагоміші зміни відбувалися із компонентами базових вимог, серед яких найзначніше змінився компонент макроекономічної стабільності, знизившись з 4,4 до 3,1. Такі зміни пояснюються нестабільною економічною ситуацією в Україні. Макроекономічна стабільність характеризується серед іншого створенням необхідної інфраструктури, компонент якої майже не змінювався, але його розмір нижче, ніж у багатьох країн, які відрізняє високий рівень конкурентоспроможності.

Інфраструктура— складова дев'яти показників, серед яких є якість загальної інфраструктури в цілому та по окремим видам транспорту. Індекс якості загальної інфраструктури в Україні поступово знизився з 4,6 до 3,8. Для пошуку причин такої динаміки, слід розгледіти вплив кожної інфраструктури, зокрема транспортної. Якість автодоріг підвищилась з 2,3 до 2,4, але цей показник є самим низьким серед транспортних інфраструктур. Отже, якість автодорожньої інфраструктури в країні значно гірша, ніж інших шляхів сполучення. Такі диспропорції між рівнями транспортних інфраструктур є суттєвою перешкодою для створення транспортної мережі, яку відрізнятиме висока якість, ефективна експлуатація та можливість реалізації транзитного потенціалу країни. Однієї з вагомих причин недостатньо високої якості автотранспортної інфраструктури є значна нестача фінансових ресурсів. Таким чином, можна зробити висновок, що при відсутності зросту фінансування державою, необхідним є пошук приватних джерел. При успішному вирішенні цього питання з'явиться можливість удосконалення системи управління дорожнім господарством, підвищення якості експлуатації автомобільних доріг, поліпшення статусу автошляхів України, як транспортних коридорів для транзитних перевезень. Все це в подальшому дасть можливість зросту показника базових вимог та індексу конкурентоспроможності країни, за умовою раціональної економічної політики з урахуванням регулювання усіх компонентів.

Література

1. *Барилук І. В.* Рейтингова оцінка конкурентоспроможності економіки України / І. В. Барилук, Д.-С. Б. Кізіма // Вісник соціально-економічних досліджень. — 2012. — Вип. 4. — С. 134—141. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2012_4_23.

2. *Антоненко К. В.* Оцінка конкурентоспроможності економіки України на світових ринках [Електронний ресурс] / К. В. Антоненко, А. О. Кусочкіна // Стратегія розвитку України. Економіка, соціологія, право. — 2014. — Режим доступу до ресурсу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/7121/7966>.

3. TheGlobalCompetitivenessReport 2012—2013, 2013—2014, 2014—2015, 2015—2016 [Електронний ресурс] // Worldeconomicforum. — Режим доступу:

http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012—13.pdf.

http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013—14.pdf.

http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014—15.pdf.

http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf.

Решетніков І.Л., д.е.н.,
проф. кафедри маркетингу КНЕУ
Шаповалова Е.П.,
аспірант кафедри маркетингу КНЕУ

СЕГМЕНТУВАННЯ РИНКУ БАНКІВСЬКИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

Сегментування ринку є дієвим інструментом маркетингової діяльності, але на ринку банківських послуг, до сих пір найпоширенішими ознаками сегментування залишаються демографічні ознаки (вікові, та за розміром доходів). Для ефективнішого сегментування необхідно досліджувати поведінку споживача і визначати характеристики профілю споживачів кожного сегменту.

Різний рівень доходів споживачів диктує і різні моделі їх поведінки на банківському ринку. Тому можна означити такі сегменти споживачів і можливі «сценарії» їх поведінки. *Перший сегмент* — споживачі, реальні доходи яких різко скорочуються. До них відносяться, головним чином пенсіонери та громадяни, із ни-