

методичним забезпеченням маркетингової стратегії розвитку регіонального комплексу молокопереробних виробництв у практику управління процесом підвищення конкурентоспроможності сьогодні дуже актуальне.

Використані джерела

1. Управління конкурентоспроможністю підприємства: підручник / Іванов Ю.Б. та ін. Х.: ВД «ІНЖЕК». 2010. – 320 с.
2. Безус П.І., Терешенко В.І. Управління конкурентоспроможністю організації в умовах євроінтеграції. Ефективна економіка. 2017. №5.
URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=5583> (дата звернення: 22.09.2019)

Гандзюк Олег

Тернопільський національний економічний університет
(науковий керівник: д.е.н., доцент, завідувач
кафедри маркетингу Борисова Т.М.)

ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ КЛІЄНТООРІЄНТОВАНОСТІ ПОСЛУГ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ м.ТЕРНОПІЛЬ

Проблема пошуку ефективних моделей управління діяльністю надавачів послуг міського громадського транспорту актуальна в умовах визнання інноваційності основним принципом стратегії економічного й соціального розвитку України. Розроблення напрямів посилення клієнтоорієнтованості послуг міського громадського транспорту в системі технологій спеціального економічного інструментарію муніципального менеджменту.

Значний внесок у розвиток теорії і методології управління маркетингом підприємств міського громадського транспорту зробили М. Дрьомін, Н. Пономарьова, О. Криворучко, Г. Кучерук, О. Крісенко, Н. Попова, В. Перебийніс. Разом з тим недостатньо наукових праць висвітлюють вектори клієнторієнтованості надавачів послуг міського громадського транспорту України як важливого аспекту процесу економічного та соціального розвитку міст в умовах інтелектуалізації, інформатизації та загострення екологічних проблем.

Аналіз актуальних наукових публікацій дозволив зробити наступні висновки.

По-перше, технічний стан парку транспортних засобів м. Тернопіль, як і більшості міст обласного значення України, є незадовільним. Так, в ході дослідження встановлено, що середній вік автобусів в загальному режимі м. Тернопіль – 9 років (по Україні – 8,5 років), маршрутних таксі – 9 років (по Україні – 12,7 років), тролейбусів – 25,5 років (по Україні – 21 рік). Для роботи на міських маршрутах м. Тернопіль залучено 25 автобусів в звичайному

режимі, 172 автобуси в режимі маршрутного таксі та 56 тролейбусів. Найбільше автобусів у загальному режимі та режимі маршрутних таксі з розрахунку на 10 000 населення – у м. Кропивницький та м. Миколаїв (по 19,5 одиниць транспортних засобів), найменше – у Одесі (1,1 одиниці) та Вінниці (1,3 одиниці). У Тернополі на 10 000 жителів припадає 9 автобусів та 2,6 одиниць електротранспорту. Позитивна тенденція до зменшення кількості маломісткого автотранспорту на користь транспортних засобів великої пасажиромісткості виявлена у містах Вінниця, Дніпро, Київ, Львів, Харків, Суми, Ужгород, Полтава.

По-друге, екологічні вимоги до перевізників та контроль за якістю наданих послуг потребують належного дотримання і виконання. Отже, можна зробити висновок про низький пріоритет показника екологічності транспортних засобів серед вимог міських рад більшості міст обласного значення України до потенційних перевізників.

По-третє, рівень тарифів на проїзд за видами міського громадського транспорту є неоднаковим і не кореспондує кількості жителів міста.

По-четверте, передумови для інформаційного забезпечення пасажирів міського громадського транспорту міст обласного значення України створюються досить активно. В умовах викликів цифрової економіки обладнання транспортних засобів системи міських перевезень радіоінформаційним обладнанням (GPS) та облаштування «розумних» зупинок є вимогою часу. Аналіз наданої інформації виявив, що рівень оснащення GPS транспорту комунальних перевізників більшості міст України приблизно такий, як і приватних: 82% автобусів в загальному режимі, 94,5% тролейбусів та 93,4% автобусів у режимі маршрутного таксі. У Тернополі 100% всіх видів засобів міського громадського транспорту обладнанні GPS-системами. Разом з тим, має місце проблема доступу до інформації від приватних перевізників. Відсутність інформації про стан оснащення транспортних засобів GPS у більшості міських рад виявляє проблему неналагодженої співпраці на місцях. Високий рівень оснащення транспортних засобів GPS створило передумови для підвищення рівня якості інформування клієнтів та створення умов для єдиної системи управління міськими маршрутами.