

потреб. Таким чином використання концепції холістичного маркетингу у сприятливій для підприємства часі дозволить покращити його фінансовий стан, а у кризових умовах функціонування дасть шанс підприємству утримати та покращити ринкові позиції і не збанкрутувати.

Список використаних джерел

1. Косар Н. С. Концепція холістичного маркетингу у діяльності вітчизняних підприємств / Н. С. Косар, Т. В. Сарапін, Н. Є. Кузьо // Вісн. Нац. ун-ту «Львів. політехніка». - 2013. - № 769. - С. 47-52.
2. Мельник Ю.М. Маркетингові стратегії антикризового управління: класифікаційні ознаки та умови їх застосування / Ю.М. Мельник // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №4. – Т. II. – С. 105-110
3. Сударкіна С. П. Ефективність антикризового управління та місце маркетингових заходів у цій системі / С. П. Сударкіна, Л. Ю. Губарь, С. О. Сапко, О. В. Торіна // Вісник Національного технічного університету «ХПІ» - 2013. - № 21. - С. 183-190.
4. Хандій О.О. Антикризові інструменти управління підприємством: практичні аспекти реалізації/О.О. Хандій// Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2012. - № 4.-С.186-192.

РЕФОРМУВАННЯ ЯК МЕТОД РЕАЛІЗАЦІЇ СТРУКТУРНИХ ЗМІН НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Котик Валентина Олексіївна к.е.н.,
доцент кафедри економіки,
бізнесу та управління персоналом на
транспорті Українського державного
університету залізничного транспорту*

В даний час теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми у транспортній галузі розроблені ще недостатньо повно. У сучасний стан є необхідним здійснення значних структурних змін, які мають бути спрямовані на значне скорочення витрат транспортного комплексу. Світова практика свідчить про традиційний і відносно новий, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення економічних проблем реформування і реструктуризації залізничного транспорту України. Однак умови світової кризи привнесли в економіку національного господарства специфічні проблеми, що викликали необхідність і пошук шляхів проведення дослідження щодо здійснення реформування та реструктуризації структури управління.

Основна мета проведення реформування полягає в обґрунтуванні теоретичних підходів і концептуальних основ щодо удосконалення діючої структури управління економікою національного господарства, які необхідні для формування і реалізації соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України. У зв'язку з чим мета обумовила вирішення таких задач: виявлення економічної сутності діючої структури управління, планування та регулювання національним господарством природною монополією залізничного транспорту України; визначення ролі і місця державного управління економічними процесами, які відбуваються на залізничному транспорті в умовах світового кризового стану, як фактора стабілізації та подальшого розвитку економіки; виявлення об'єктивних тенденцій заміни економічних пріоритетів з метою вивчення економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних факторів, як зовнішніх, так і внутрішніх; теоретичне обґрунтування сутності функцій структури управління залізничного транспорту та розроблення концептуальних основ його стратегічного розвитку; аналіз зарубіжних підходів щодо створення ефективної моделі управління залізничним транспортом в цілому і можливості започаткування його залізницями України зокрема; оцінення сучасних тенденцій і перспективи розвитку залізничного транспорту у світі; дослідження шляхів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і визначення резервів її забезпечення в умовах проведення реформування галузі; розроблення пропозицій щодо ефективного використання трудових, матеріальних, паливно-енергетичних та фінансових ресурсів залізничного транспорту із залученням досвіду зарубіжних країн; аналіз діючого механізму фінансово-економічної підтримки і підвищення ефективності функціонування залізничного комплексу з метою його удосконалення; проведення комплексного аналізу роботи залізничного транспорту з метою виявлення об'єктивних причин зниження ефективності його роботи; наукове

обґрунтування впровадження ефективної моделі структури управління та розроблення пропозицій з удосконалення механізму щодо вирішення комплексу соціально-економічних питань; обґрунтування програми проведення поетапного реформування залізничного транспорту України.

У рамках реалізованої реформи почалися реальні процеси демонополізації ринку залізничних перевезень в окремих його сегментах. Зниження монополізації ринку залізничних перевезень у цілому забезпечується за рахунок зростання кількості власників залізничного рухомого складу, у тому числі операторських компаній, збільшення частки вагонів, контейнерів і локомотивів, що перебувають у власності незалежних компаній, а також частки перевезень, здійснюваних у них. Уже прийняті закони підкреслюють важливість конкуренції взагалі, але сама конкуренція може набувати різних форм й вирішувати різні завдання.

Існують різні види конкуренції: залізничні перевезення в порівнянні з автомобільним або водним транспортом, або ж конкуренція усередині самої залізничної галузі. В останньому випадку також можливі варіанти: конкуренція між інтегрованими вантажними-інфраструктурними компаніями на паралельних залізничних лініях або між конкуруючими перевізниками, чії поїзди використовують ті самі лінії, і т.д. У кожному з варіантів розвиток конкуренції повинний сприяти підвищенню глобальної конкурентоспроможності російської транспортної системи.

Очевидно, що при цьому всі три складові подальших реформ у залізничній галузі - конкуренція, регулювання й структурні зміни - повинні бути взаємозалежні й не суперечити одна одній.

Цільова модель ринку залізничних транспортних послуг до кінця третього етапу структурної реформи (далі - Цільова модель) розроблена відповідно до Плану заходів щодо реалізації Програми структурної реформи на залізничному транспорті на 2015 – 2020 роки і спрямована на прогнозування

цільового стану ринку транспортних послуг залізничного транспорту до кінця третього етапу реформи.

Необхідність забезпечення цілісності політичного й соціально-економічного простору країни на основі збереження єдності мережі залізничного транспорту й проведення єдиної технічної, технологічної й тарифної політики в галузі.

Результати реформи залізничного транспорту будуть впливати на національну економіку, обороноздатність держави і якість життя населення, тому найбільш пріоритетними цілями державної політики у сфері залізничного транспорту залишаються збереження єдиної мережі залізниць при поліпшенні технічного стану й підвищенні ефективності використання основних фондів і зниження сукупних транспортних витрат в економіці.

Дана модель спрямована на реалізацію завдань структурної реформи на залізничному транспорті й містить у собі аналіз сучасного стану ринку залізничних перевезень, опис його обмежень, оцінку ризиків, що виникають на третьому етапі структурної реформи, і цільовий стан ринку транспортних послуг залізничного транспорту загального користування до кінця 2020 року.

ФІНАНСОВА АНТИКРИЗОВА СТРАТЕГІЯ

*Кравченко Олена Володимирівна
к.е.н., доц. каф. бух. обліку і аудиту
Української академії банківської справи
e-mail: yudil@yandex.ru*

Нестабільність зовнішнього середовища вимагає відповідної реакції підприємства на динаміку ринку та поведінку конкурентів, а також встановлення певного порядку дій для підготовки його ефективного функціонування. До числа основних причин банкрутства відносять недосконалість планування, політики та управління. Труднощі, з якими