

УДК 303.43:656.2

### ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ: ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО СТАНУ

*Зова В.А., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)*

Стратегія координації зміни моделі організаційно-економічних та господарчо-правових взаємовідносин в мережі підприємств залізничної галузі об'єктивно обумовили модифікацію поняття ефективності у змістовому та формальному плані. Це - зміна стратегічної орієнтації господарської діяльності, пов'язаною з новою специфічною якістю економічних умов функціонування підприємств залізничного транспорту, яка характеризується двома головними особливостями – конкурентоздатність та безпосередньо стовідсоткова замкнутість на споживача транспортної продукції.

Традиційне поняття ефективності, як співвідношення витрат та результатів абстрагується від цих зовнішніх умов та їх факторної ролі. Крім того, воно не враховує специфічного змісту витрат і результатів в ринкових умовах.

Поняття конкурентоспроможність безпосередньо включає в себе новітній зміст поповнення факторних складових ефективності.

Саме конкурентоздатність, як оціночних критерій господарської діяльності має більшу відтворювальну орієнтацію. Це пов'язано з тим, що конкурентоздатність має інтегрований характер та передбачає ефективну реалізацію усіх стадій та функцій відтворювального циклу – від моменту виникнення ідеї до її практичної матеріалізації у новій транспортній послугі чи технології.

Таким чином, даний критерій характеризує можливості роботи Українських залізниць у довгостроковій перспективі, динаміку та якість їх розвитку.

Конкурентоздатність як критерій дозволяє оцінити рівень господарювання підприємства та в цілому Дороги не тільки в межах поточного та платездатного попиту на транспортну продукцію, але і у відповідному діапазоні його коливань у наступних відтворювальних циклах.

Застосування критерію конкурентоздатності передбачає не тільки оцінку процесу використання капіталу, що було на першому місці для підприємств залізничного транспорту, але перш за все його формування та розвиток як основи ринкової саморегуляції.

Вищенаведене не означає, що конкурентоздатність як оціночний критерій альтернативна ефективності. Мова йдеться про те,

що системно-інтегровані оцінки діяльності підприємств залізничного транспорту є суттєвішими за часті, більш конкретно пов'язаних з ресурсами чи факторами виробництва – таких як рентабельність, продуктивність праці, фондівіддача.

Ключами до рішення задачі формування ефективної системи господарювання на залізничному транспорті є:

-по-перше, у процесі реорганізації, роздержавлення необхідно забезпечити участь ефективного власника у процесі управління. При цьому ідея ефективного власника передбачає конкретизацію та переорієнтацію відповідальності за загальні результати діяльності.

Її методологічна база – приймання того, що індивідуальні стимули сильніші колективних, жорстка організаційна ієрархія економічно ефективніше демократичних структур. Зараз це місце вільне;

-по-друге, встановлення нової системи власності на капітал у системі функціонування Українських залізниць означає поглиблення об'єктивізації виробничо-економічних відносин, тобто модифікацію останніх у відношенні економічно рівних суб'єктів, а не підлеглих. Для рівня конкретних підприємств, це означає необхідність зміни психологічних установ, організаційних структур, мотиваційних механізмів;

-по-третє, дуже актуально забезпечить переорієнтацію системи управління на формування та розвиток наукоємного (інноваційного) типу;

-по-четверте, ефективне управління сьогодні потребує якісно більш високого інформаційного забезпечення.

УДК 656.2.006.03

### НЕОБХІДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ

*Калініченко Л.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сучасні орієнтири транспортної системи України вимагають формування інноваційної стратегії розвитку, яка засновується, насамперед, на новітніх транспортних технологіях, оновленні рухомого складу, експлуатаційні характеристики якого відповідають сучасним прогресивним тенденціям в області залізничної техніки. Для цього необхідне скоріше впровадити в діяльність підприємств, які займаються виробництвом залізничної техніки або є постачальниками компонентів для підприємств залізничної галузі,

міжнародного стандарту International railway industry standard (IRIS). Галузь дії стандарту - виробництво продукції для рухомого складу залізниць – електровози, тепловози, пасажирські вагони, вагони, напіввагони, платформи та ін., які представлені у вигляді двадцяти груп продукції

Впровадженням міжнародних стандартів залізничної промисловості «IRIS» для виробників залізничної техніки - реальна можливість удосконалення систем менеджменту бізнесу, збільшення результативності та ефективності діяльності, конкурентоспроможності продукції.

Ці стандарти є важливим інструментом підвищення якості поставок, яка на сьогоднішній час розглядається як одна з найбільших проблем (у зв'язку зі зростанням відмов технічних засобів). Укрзалізниця несе значні збитки внаслідок низької якості рухомого складу та запчастин, які поставляються виробниками. Організуючою основою зміни ситуації, яка склалася, повинна стати робота підприємств-постачальників по підвищенню результативності систем менеджменту якості з поступовим переходом від моделі стандарту ISO 9001 до галузевої моделі міжнародного стандарту IRIS, який в центр уваги ставить постійне покращення з акцентом на попередження та зниження кількості дефектів в ланцюзі поставок залізничної техніки.

IRIS включає елементи поетапного покращення менеджменту підприємства та його виробничої системи, пропонує застосовувати бальну систему оцінок рівня розвитку підприємства як для проведення самооцінки, так і для сертифікації систем менеджменту бізнесу.

УДК 338.5:656.611.2

### РОЗВИТОК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Кібік О.М., д.е.н., професор (НУ «ОЮА»)*

Процес інтеграції України в глобальне конкурентне середовище робить актуальним розгляд економічних важелів як інструментів посилення міжнародної конкурентоспроможності національної економіки. Національна економіка є розгалуженим, збалансованим комплексом. Тому держава повинна забезпечувати пропорційність розвитку господарства, зберігати або знов створювати структуроутворюючі виробництва, забезпечувати їх захист від руйнівної зовнішньої дії, сприяти поліпшенню структури економіки і підвищенню її ефективності. Транспортна галузь слід розглядати як структуроутворююче виробництво, що значною мірою визначає конкурентоспроможність

національної економіки.

У економічній системі будь-якої морської держави, у тому числі України, важливу роль відіграє морегосподарський комплекс, найважливішими елементами якого є морські торговельні порти та судноплавні компанії.

Конкурентоспроможність морських портів та судноплавних компаній залежить від множини взаємопов'язаних чинників макро- і мікроекономічного середовища (сила конкуренції, ринкова інфраструктура, менеджмент підприємств тощо), відсутність гармонійного впливу на які в системі державного регулювання унеможливило отримання ефекту синергії.

Конкурентоспроможність порту або судноплавної компанії віддзеркалює міру відповідності організаційно-технічних, технологічних, економічних та інших характеристик продукції вимогам багаточисельної клієнтури, визначає частку ринку, що належить даному суб'єкту і перешкоджає перерозподілу відповідного ринку на користь інших транспортних підприємств. Розвиток діяльності транспортних підприємств передбачає всебічне дослідження і врахування особливостей конкурентної ситуації на ринках транспортних послуг.

Конкурентоспроможність виникає з ринкової позиції, що підприємство захищає сьогодні, і конкурентних переваг в майбутньому.

Для досягнення конкурентних переваг підприємств морського транспорту необхідні певні передумови: пошук та осмислення спеціалістами, керівниками та власниками підприємства суті й особливостей ринків транспортної продукції сьогодні та у майбутньому; спроможність мобілізувати всі наявні та потенційні можливості підприємства; спроможність випередити своїх конкурентів, одночасно уникаючи зайвих ризиків.

Основними причинами, що обумовлюють відсутність конкурентних переваг, наприклад, українських торговельних портів порівняно з іноземними конкурентами, є: обмежені інвестиційні можливості, застаріла техніко-технологічна база, державне регулювання цінової політики українських портів, недосконалість системи інформаційного забезпечення процесу прийняття управлінських рішень тощо. Відповідно існує система обмежень відносно діяльності вітчизняних судноплавних компаній.

Таким чином, незважаючи на названі обмеження, формування стійких конкурентних переваг – це важливе завдання кожного підприємства морського транспорту. В умовах діяльності транспортних підприємств механізми управління перевагами повинні формуватися з врахуванням стратегічного і тактичного чинників.