УДК 656.078.8

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Позднякова Л.О., д.е.н., професор, Лакуста Г.Г., здобувач (УкрДАЗТ)

У ринковій економіці конкуренція постійно посилюється і відрізняється своїм динамізмом, тому необхідні принципово нові, інтелектуальні моделі управління діяльністю підприємства та переорієнтація виробництва та сфери послуг на потреби конкретних споживачів. Так, фахівцям та науковцям у залізничній галузі потрібно вирішувати глобальні проблеми у конкурентному середовищі транспортних перевезень.

Невідповідність матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, значний знос основних виробничих фондів, недосконала політика ціноутворення, загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту, низька якість транспортних послуг – все це обумовлює відносне падіння конкурентоспроможності вантажних та пасажирських залізничних перевезень.

Для того, щоб вирішити проблеми пов’язані з підвищенням конкурентоспроможності залізничного транспорту, тобто побудувати систему взаємозалежних елементів, що будуть складатися із внутрішнього середовища підприємства, його споживачів і конкурентів, об'єднаних у єдине ціле для вирішення завдання забезпечення стійких конкурентних позицій, збереження існуючих і нарощування нових конкурентних переваг, необхідно:

- модернізувати залізничні лінії за напрямками міжнародних транспортних коридорів;
- провести модернізацію об'єктів інфраструктури залізничних ліній;
- продовжувати подальшу електрифікацію залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів;
- упроваджувати пристрої, що підвищують безпеку руху поїздів;
- проводити технічне переоснащення колійного господарства, забезпечувати подальшу механізацію технологічних процесів;
- забезпечувати залізниці рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники;
- знижувати витрати на енергоресурси;
- підвищувати ефективність використання вагонів і локомотивів;
- знижувати собівартість та підвищувати рентабельності перевезень;
- зменшувати строки доставки вантажів;
- удосконалювати технології організації перевезень;
- створювати системи логістики та мережі логістичних структур;
- удосконалювати фінансово-економічну діяльність залізниць, забезпечувати її прозорість;
- підвищувати рівень підготовки кадрів та соціальне забезпечення працівників галузі залізничного транспорту, посилювати мотивацію до праці.

Здійснення всіх цих заходів дозволить вирішити нагальні проблеми залізничної галузі та значно підвищити рівень її конкурентоспроможності на ринку транспортних перевезень.

УДК 303.43:656.2

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО РОЗРОБКИ СТРАТЕГІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Реброва А.Ю., аспірант (УкрДАЗТ)

У даний час вітчизняний залізничний транспорт функціонує в умовах посилення конкуренції; нестабільність економічної кон’юктури, підвищення вимог споживачів до процесу перевезень в значній мірі ускладнюють процес визначення стратегічних перспектив.

Спроби використання в українській практиці інструментарію стратегічного планування, напрацьованого зарубіжними теоретиками і практиками, не принесли бажаного результату у зв’язку з недостатнім урахуванням особливостей вітчизняної економіки, а також особливостей залізничної галузі. Формування процесів, що забезпечують конкурентоспроможність залізничного транспорту в довгостроковій перспективі, вимагає розробки адекватного меті сучасної економіки і специфіці залізничного транспорту методичного інструментарію стратегічного планування.

Використання існуючих моделей в теорії стратегічного планування не можливо, бо вони мають загальний характер, у той час, коли залізничний транспорт відрізняється умовами роботи, технологією виробництва і реалізації продукції, організацію діяльності (що базується на функціонально – територіальному принципі). Також, слід зазначити, що галузь стала на шлях структурної перебудови. Всі ці обставини необхідно врахувати і надати галузеве наповнення методичним рекомендаціям щодо формування

окремих етапів стратегічного планування.

Механізм стратегічного планування підприємств залізничного транспорту необхідно розглядати як сукупність елементів та способів їхньої організаційної, інформаційної та правової підтримки, з урахуванням особливостей організаційної структури та ступеня централізації управляння за допомогою яких здійснюється прийняття та реалізація стратегічних рішень, які забезпечують сталий розвиток даної галузі.

При формуванні механізму стратегічного планування на залізничному транспорті необхідно врахувати його особливий статус, бо залізничний транспорт – це базова галузь економіки країни, що забезпечує потреби у внутрішніх та міжнародних перевезеннях. Також важливим є те, що ця залізнична галузь на сьогоднішній день залишається природною монополією.

Тому для неї доцільно розробити загальну стратегію та комплекс часткових стратегій. Причому під частковою стратегією слід розуміти програму дій на певну перспективу з урахуванням прийнятого ризику у відповідності до встановлених цілей розвитку системи та можливостей їхнього досягнення в окремій сфері її діяльності або в рамках окремої структурної одиниці, що забезпечує ефективність діяльності системи у цілому.

Для отримання цих результатів до 2015 року необхідно щоб стратегія розвитку залізничного транспорту України стала основою і одночасно інструментом об'єднання зусиль держави та підприємницького співтовариства.

Це б дало можливість залізничному транспорту України перетворитися з фактора можливого ризику обмеження зростання української економіки, в джерело її сталого розвитку.

УДК 656.035.18.12

ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Сліпченко О.Л., здобувач (УкрДАЗТ)

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.

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.

Основні етапи структурної реформи на залізничному транспорті покликаний стати інвестиційною стадією розвитку галузі. Для цього, шляхом удосконалювання нормативно-правової бази й майнової структури залізничного комплексу, необхідно створити відповідні організаційні й економічні умови для додаткових інвестицій. Структурна реформа на залізничному транспорті має еволюційний характер, що повинне виражатися в поступальнім досягненні поставлених цілей і завдань, по завершенні третього етапу структурної реформи. Дана реформа в основному спрямована на розвиток залізничного транспорту загального користування. З метою розвитку залізничного транспорту незагального користування розробляється концепція розвитку залізничного транспорту незагального користування, яка буде внесена на розгляд зацікавленим учасникам ринку й державним органам виконавчої влади у встановленому порядку.

Цільова 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. У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання пасажирських перевезень. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування залізниць України. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного