

зовнішнього попиту на продукцію вітчизняного експорту, що обмежує темпи відновлення реального сектора економіки України.

Відновлення українського експорту залежить від розвитку світової кон'юнктури, а можливе поліпшення цінової конкурентоспроможності через девальвацію гривні, яка істотно перевищила темп зростання внутрішніх цін і тим самим може сприяти зростанню цінової конкурентоспроможності української економіки, яка протягом останніх роки неухильно знижувалася через високу інфляцію, допоможе українським експортерам залишитися на плаву під час глобальної рецесії. Тому, додатковою перевагою вітчизняних експортно-орієнтованих галузей є їх відносно низьке боргове навантаження. Так, чотири галузі, які сукупно забезпечують 70% українського експорту (металургія, машинобудування, транспорт і хімічний сектор), мають боргове навантаження нижче середнього рівня по економіці в цілому (коефіцієнт борг/власний капітал в діапазоні від 23% до 38%, в порівнянні з середнім по економіці показником 41%). Серед названих галузей в найвигіднішому положенні опиняться ті компанії, витрати яких деноміновані переважно в гривні.

В той же час, девальвація гривні негативно впливає на імпорт, створюючи сприятливий ґрунт для розвитку виробників продукції, орієнтованої на внутрішній ринок. Різка дорожчання імпортованих товарів на фоні скорочення реальних доходів населення і заморожування банківського кредитування робить вітчизняну продукцію набагато привабливішою для споживачів. Тенденція до заміщення імпорту також створює передумови для розміщення виробничих потужностей великих міжнародних компаній в Україні, оскільки тільки таким чином вони зможуть зберегти свої позиції на ринку. Привернути нові іноземні інвестиції вдасться, в першу чергу, в галузі, які виробляють товари народного споживання, (продукти харчування, одяг і ін.).

Надалі цінова конкурентоспроможність української економіки визначатиметься не тільки курсом гривні, але і поведінкою валют країн - основних торгових партнерів України (в першу чергу, Росії), а також темпів зростання цін в Україні і країнах-партнерах. Якщо нашої державі вдасться зберегти отримані конкурентні переваги, українська економіка отримає більше шансів на ефективний розвиток.

УДК 656.2.001.73

ГОЛОВНИЙ КРОК ДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Структурні перетворення в економіці призводять до збільшення попиту на всі види транспортних послуг, до поліпшення транспортної інфраструктури. Це дуже важливо, тому що транспортні підприємства можуть нормально функціонувати лише за умови швидкої і якісної доставки товарів. Реалізація принципу сталого розвитку транспортної системи передбачає розгляд сукупності критеріїв: економічної ефективності, безпеки руху та екологічності.

Недостатньо розвинена транспортна інфраструктура стає гальмом для експорту, розвитку економіки країни в цілому. Проблемою для розвитку транспорту є також його низька інвестиційна привабливість: висока фондомісткість транспортних проектів, зокрема що відносяться до залізничного транспорту, тривалі терміни їх окупності та реалізації.

Транспортна проблема - одна з пріоритетних макроекономічних проблем сучасного періоду. Транспортна галузь зарахована до сфери національних інтересів. В умовах переходу економіки у фазу росту, розвитку інтеграційних процесів зростає роль транспорту, в тому числі комплексного розвитку транспортної інфраструктури, посилення їх взаємозв'язків з іншими галузями економіки, соціальною сферою. Аналіз проблем, що виникли у сфері залізничного транспорту, дозволив виявити наступні ключові моменти, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни:

- необхідність прискореного оновлення основних фондів залізничного транспорту;
 - подолання технічного і технологічного відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;
 - необхідність зняття обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;
 - необхідність зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускних здібностей залізничних ліній;
 - необхідність підвищення безпеки функціонування залізничного транспорту;
 - недостатність інвестиційних ресурсів.
- Треба відзначити, що виділені проблеми

буде вирішено за умови реалізації програми реформування, яка сьогодні набула досить широких масштабів. В програмі реформування вказано, що найбільш прийнятною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є корпоративна форма господарювання із створенням на базі Укрзалізниці, залізниць, підприємств, установ та організацій галузі державної акціонерної компанії. Однак для втілення цієї пропозиції необхідні такі економічні методи, щодо реформування залізничного транспорту України, які дозволять отримувати найкращі результати у функціонуванні галузі. Рішення та реалізація цих методів дозволять оптимізувати функціонування та розвиток залізничного транспорту в сучасних ринкових умовах. На теперішній час розробка методології та організаційно-економічних аспектів реформування підприємств залізничної галузі є головною задачею науки, над якою працюють багато фахівців.

Методологія реформування повинна включати інноваційно-інвестиційний розвиток країни, який характеризується значною концентрацією зусиль на тих науково-технологічних напрямках, які дозволяють різко розширити застосування вітчизняних розробок і поліпшити позиції України на світовому ринку високотехнологічної продукції і послуг, що сприятиме зміні структури валового внутрішнього продукту в бік виробництва високотехнологічної продукції. Ці зміни дозволять сприяти поліпшенню інвестиційної привабливості залізничної галузі України, як для вітчизняних, так і для закордонних інвесторів.

УДК:331.10

ВПЛИВ ПЕРСОНАЛУ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації та розвитку інтеграції в значній мірі визначається розвитком конкурентоспроможності, ефективністю та інноваційним розвитком базових галузей народного господарства.

Транспорт, як складова частина процесу створення споживчої вартості, впливає на ефективність та конкурентоспроможність основних галузей та економіки в цілому.

Виходячи з цього, перед залізничним транспортом в ринкових умовах постає необхідність вирішувати дві взаємопов'язані

проблеми, по-перше, задовольняти потреби споживачів у перевезеннях завдяки придатному для них співвідношенню якості наданих послуг та їх ціни (тарифів), тобто успішно реалізувати свою продукцію (послуги), по-друге, забезпечувати таке співвідношення собівартості і ціни наданих послуг, яке гарантує необхідну прибутковість перевезень і стабільну ефективність господарювання у довгостроковому періоді.

Вирішення сучасних проблем залізничного транспорту, що впливають на його конкурентоспроможність, в більшій ступені пов'язано з модернізацією, оновленням та підтримкою рухомого складу та інфраструктури залізниць на основі інноваційних підходів. Загрозою конкурентоспроможності залізничного транспорту України є низька здатність до інновацій, технологічне та технічне відставання від залізниць сусідніх країн, що в значній мірі залежить від стану людського капіталу. Тому найголовнішим завданням, що постає перед керівництвом підприємств залізничного транспорту є забезпечення ефективного використання та розвитку людського капіталу працівників, який в процесі реалізації забезпечує розвиток як залізничного транспорту, так і сумісних галузей економіки.

Результати аналізу сучасного технічного та технологічного стану, рівня інноваційності транспортного сектору економіки довели необхідність розробки нових шляхів їх покращення. Одним з них є розробка та використання технологій управління персоналом на засадах синтезу теорії людського капіталу та реінжинірингу бізнес-процесів.

В якості ефективного підходу до різкого підвищення ефективності впровадження інноваційних підходів систем управління підприємством може виступати реінжиніринг бізнес-процесів на основі сучасних інформаційних технологій. Реінжиніринг бізнес-процесів орієнтований на реалізацію принципів процесного управління ланцюгами операцій, що виконуються взаємодіючими підрозділами для найкращого задоволення потреб споживачів.

Зміна технологій потребує відповідних якісних змін кваліфікації, професіоналізму та мотивації працівників структурних підрозділів до здійснення цих змін та переходу на більш високий професіональний рівень, і відповідно більш широкий функціональний та відповідальний рівень кваліфікації і виконуваних робіт, тим самим до нарощування капіталізації людського капіталу підприємств транспорту.

Основою сучасного підходу до мотивації розвитку людського капіталу повинен стати такий, який заснований на переході з позиції функціонального управління персоналом на