

потрібно мати не тільки критерії оцінки успішності, але і об'єкти для порівняння. При цьому альянси зіставляють не тільки між собою, але і з іншими формами інтеграції. Як правило, альянси порівнюють із злиттям і поглинаннями, прагнучи визначити, яка з цих форм інтеграції ефективна. Дати відповідь на це питання в загальному вигляді, безвідносно до аналізу конкретних ситуації досить важко. Проте такі спроби робляться. До числа чинників успішності формування стратегічного альянсу слід віднести: міжфірмове довіря, ефективну систему обміну знаннями між партнерами, державну підтримку.

У даний час створюються стратегічні альянси і в залізничній галузі.

Так, дев'ять великих європейських компаній, куди ввійшли Британська Eurostar, німецька Deutsche Bahn, французька SNCF, бельгійська SNCB, голландська NS Highspeed, австрійська ÖBB, швейцарська SBB, плюс спільні підприємства Thalys, Lyria і Alleo оголосили про створення Railteam - союзу, який значно спростить подорожі по мережі залізниць Західної Європи. Таким чином залізничні компанії спробують захиститися від конкуренції з боку авіаперевізників, і, в першу чергу, малобюджетних авіакомпаній, які забирають у них чималу частку на ринку доставки пасажирів по внутрішньо-європейських напрямках.

В січні 2005 р. створення альянсу European Bulls сприяло тому, що п'ять його учасників, користуючись правом відкритого доступу до інфраструктури, розширили масштаби своєї перевізної діяльності.

Мета European Bulls полягає в забезпеченні одним або декількома учасниками альянсу транс'європейських залізничних повідомлень на базі загальної скоординованої маркетингової платформи. По суті, це принцип «одного вікна» з укладенням контракту з однією компанією-оператором навіть в тому випадку, якщо перевезення виконується по території декількох країн.

Реальна вигода для відправника полягає в надійності перевезень через кордони, що донині часто є каменем спотикання для розвитку транс'європейських вантажних сполучень. Гарантує цю надійність створений альянсом офіс joint back, який несе відповідальність за процеси маркетингу і супроводу контрактів, а також за розвиток внутрішньої системи інформаційного забезпечення, що гарантує якість і повноту інформації по просуванню потягів, вагонів і вантажів.

Таким чином, створення стратегічних альянсів на залізничному транспорті є перспективним напрямком забезпечення ефективної роботи галузі.

УДК 656.2.078.8

СИСТЕМНІСТЬ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Юсупова Т.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Протягом останніх років постійно загострюється конкуренція на ринку транспортних послуг, а конкурентоспроможність залізничного транспорту набуває визначального характеру. Конкурентоспроможність є узагальноючою характеристикою, для забезпечення якої використовуються різні підходи, але, незважаючи на їх різноманіття, всі дослідники виходять з того, що забезпечення конкурентоспроможності, як сукупності заходів, повинне мати системний характер, а це вимагає цілісного підходу до забезпечення стійкої виробничо-господарської, фінансово-економічної, організаційно-управлінської діяльності.

Сьогодні підґрунтям конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні стати не тимчасові конкурентні переваги, отримані на основі державної підтримки (податкові пільги, високі тарифні бар'єри) чи порівняльних переваг (дешева робоча сила та сировина), а стійкі конкурентні переваги, які є результатом зваженої економічної політики, спрямованої на забезпечення якості ресурсів, що використовуються, і їх стійкості до зовнішніх загроз. Тому в сучасних умовах стан економічної стійкості залізничного транспорту є основою його конкурентоспроможності, а проблема забезпечення конкурентоспроможності галузі на основі її економічної стійкості набуває особливої актуальності та значущості.

Тому важливого значення для залізниці за таких умов набувають питання освоєння сучасних ринково-орієнтованих методів управління та розробки нових концепцій і підходів до забезпечення конкурентоспроможності. Одним із таких підходів є забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на основі забезпечення його економічної стійкості.

Питання стійкості складних систем найбільш повно викладено в загальній теорії систем, згідно з якою стійкість будь-якої системи забезпечується ресурсним, структурним, організаційним і динамічним підходами.

Найбільшого поширення та практичної значущості в дослідженні економічних процесів набув ресурсний підхід, який розвивається в межах загальної теорії систем. Обґрунтування можливості використання ресурсного підходу до оцінки економічної стійкості залізничного транспорту дозволило розглядати економічну стійкість галузі як основу забезпечення її конкурентоспроможності, що

досягається шляхом забезпечення стійкості всіх видів ресурсів до зовнішніх загроз і формування стійких конкурентних переваг.

Для створення стійкої конкурентної переваги ресурси залізничного транспорту мають відповідати певним вимогам, а саме: якості, під якою розуміється здатність окремого ресурсу галузі або їх сукупності відповідати умовам внутрішнього середовища залізниці з метою найбільш ефективного його використання; стійкості до зовнішніх загроз, яка розглядається як здатність окремого ресурсу залізничного транспорту або їх сукупності запобігати загрозам, які виникають у зовнішньому середовищі.