



Рис. 1. Потреба залізничного транспорту в інвестиціях у 2007-2015 роках за напрямками

Таблиця 2

Розрахункова таблиця інтегральної бальної оцінки економічної безпеки

Функціональні складові	Вагові коефіцієнти	Кількість балів			
		від 8 до 10	від 5 до 8	від 2 до 5	від 0 до 2
Фінансова	$K_{\text{ф}}$	Абс.	Норм.	Неуст.	Криза
Техніко – технологічна	$K_{\text{тт}}$	Оновлення	Під'єм	Депресія	Криза
Інвестиційна	$K_{\text{ін}}$	Абс.	Норм.	Неуст.	Криза
Людський фактор	$K_{\text{л}}$	Абс.	Норм.	Неуст.	Криза
Всього					

Таблиця 3

Класи підприємств

Клас	Бали	Коментарій
1-й	30-40	Підприємство з високим ступенем економічної безпеки, стале до можливих кризисів
2-й	20-30	Підприємство з нормальним ступенем економічної безпеки; наслідки зовнішніх погроз будуть суттєві, але усунуті
3-й	10-20	Підприємство з проблемним станом економічної безпеки. Наслідки кризисів можуть бути катастрофічні для усунання.
4-й	0-10	Підприємство підвищеного ризику, практично нездатне працювати у нинішній момент.

Оцінка стану економічної безпеки господарського суб'єкта обов'язково повинна бути доповнена коментарієм щодо тенденції його стану у динаміці.

УДК 061.25(100):656.2

РОЛЬ СТРАТЕГІЧНИХ АЛЬЯНСІВ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Юрченко Ю.М., доцент (УкрДАЗТ)

У сучасній економіці найефективнішими є ті структури, які функціонують на принципах вільної самоорганізації незалежних господарюючих суб'єктів. До числа таких організацій відноситься

стратегічний альянс.

Історично стратегічні альянси використовувалися як інструмент затвердження інтересів транснаціональних корпорацій, засоби розширення зон їх впливу. Проте з часом ситуація змінилася і стратегічні альянси стали формуватися і на рівні національних ринків корпоративного контролю.

Метою створення стратегічного альянсу є реалізація певного проекту за рахунок акумуляції ресурсів декількох партнерів. Від того, наскільки ефективно використовуються активи фірм, що співробітничать, залежить успіх альянсу. Для того, щоб оцінити, наскільки успішний альянс,

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 узагальноюючою 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