

УДК 656.5

*А. О. Дергоусова,
к. е. н., старший викладач кафедри маркетингу на транспорті
Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків)*

СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

В роботі розглянуто напрямки стратегічного розвитку залізничного транспорту України в умовах його реформування. Визначено необхідність застосування маркетингових стратегій розвитку для можливості здійснення подальшого реформування залізничного транспорту.

In work the directions of strategic development of railway transport of Ukraine are considered in the conditions of his reformation. The necessity of application of marketing strategies of development for possibility of realization of subsequent is definite Reforming of railway transport.

Ключові слова: залізничний транспорт, стратегічний розвиток, стратегія розвитку, комплексні комерційні послуги.

Keywords: railway transport, strategic development, strategy of development, complex commercial services.

Постановка проблеми. В сучасному ринковому середовищі, яке характеризується змінюваністю економічних параметрів і нестабільністю, головною проблемою залізничного транспорту є здатність до розвитку у відповідності зі змінами. Для ефективного використання ринкових можливостей будь-яке підприємство, у тому числі, залізничне, повинне мати власну стратегію розвитку.

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Аналіз останніх досліджень. Теорія стратегічного розвитку посідає важливу роль в сучасній науковій думці. Питання, пов'язані з визначенням та формуванням стратегії розвитку, знайшли відображення в роботах вітчизняних та зарубіжних авторів. Цій темі присвячені роботи І. Ансоффа, В.Л. Дикана, З.Є. Шершньової, Шинкаренка В.Г. та ін. [2, 7, 12, 13]. Значний вклад у дослідження проблем транспорту та розробку шляхів їх вирішення зробили такі вчені, як: І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, В.Л. Дикань, Н.Є. Терьошкіна та ін. [1, 3, 7, 10].

Незважаючи на велику кількість наукових праць і значні досягнення в теорії та практиці розвитку пасажирських залізничних перевезень проблема формування стратегії розвитку залізничного туризму як фактору розвитку пасажирських залізничних перевезень є недостатньо висвітленою і вимагає подальшого вдосконалення.

Мета дослідження. Об'єктивна необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку зумовила основну мету і завдання дослідження.

Вклад основного матеріалу. Необхідність адаптації українських залізниць до складних умов реформування економіки обумовила активізацію інтересу до формування стратегій, оскільки без виявлення перспектив і передбачення майбутніх тенденцій розвитку практично неможливим є розробка тактичних заходів в складних ринкових умовах.

Формування стратегії передбачає, по-перше, отримання певного представлення про майбутнє розвитку залізничного підприємства або галузі; по-друге, активне використання сучасних методів управління, що забезпечують певну збалансованість і майбутні напрямки розвитку. У залежності від конкретної ситуації і потенційних можливостей залізничний транспорт може обрати найбільш прийнятну для стратегію розвитку, та при реалізації цієї стратегії орієнтуватися на рішення поточних або довгострокових задач.

Стратегію необхідно нерозривно пов'язувати із таким поняттям як «розвиток».

Це особливо стосується транспортної галузі, оскільки транспорт є однією з найважливіших складових національної економіки, від функціонування яких залежать усі сфери суспільного виробництва і соціальний клімат у державі [8].

Але при цьому необхідно відзначити, що специфіка роботи підприємств у галузі залізничних перевезень потребує пристосування до умов транспортного ринку та врахування особливостей транспортних послуг на відміну від продукції у матеріальному вираженні.

Так, розробка та вибір тієї чи іншої стратегії розвитку в транспортній галузі залежить від внутрішніх та зовнішніх умов, ресурсів і можливостей підприємств залізничного транспорту та ризиків, які мають передбачити керівники [4].

Стратегія розвитку залізничної галузі спрямована, в першу чергу, на підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі та отримання додаткового доходу від її діяльності [6].

При цьому стратегія розвитку транспортного підприємства повинна бути направлена насамперед на розширення сфери діяльності цього підприємства з метою отримання додаткового прибутку. Тобто на розвиток окремого виду економічної діяльності.

В даному випадку стратегія виступає не тільки як інструмент обґрунтування, вироблення і реалізації цілей і задач виробничого, науково-технічного, економічного, організаційного і соціального характеру, не тільки як фактор, що регулює діяльність організації доти, поки намічені цілі і задачі не будуть досягнуті, але одночасно і як засіб зв'язку підприємств залізничного транспорту з зовнішнім ринковим середовищем [5].

Сьогодні залізничний транспорт є однією з найбільш важливих інфраструктурних галузей матеріального виробництва, що забезпечує виробничі і невиробничі потреби народного господарства і населення у всіх видах перевезень. Цей вид транспорту сприяє суспільному територіальному розподілу праці, є активним чинником формування економічної спеціалізації окремих районів. Крім того, залізничний транспорт є одним з найбільш розвинутих видів транспорту в Україні. Має велику пропускну і провізну спроможність, високу маневреність у використанні рухомого складу. Україна має одну із найбільш розвинених у Європі мережу залізниць, експлуатаційна довжина якої складає майже 22,0 тис. км, 44,3 % яких електрифіковано.

Потребує реформування структура управління залізничним транспортом. На сьогодні проведено акціонування залізниць та створено ПАТ «Українські залізниця», яке одночасно поєднує функції як державного управління галуззю, так і господарські функції. Це дозволяє встановити прозорішу структуру залізничного господарства, а кроки у бік прозорості підвищують інвестиційну привабливість підприємства і дозволять залучити приватні інвестиції в галузь.

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці [3]. Адже розвиток будь-якої галузі неможливий без визначення головних цілей та напрямків функціонування, тобто

визначення стратегії.

Важливим фактором, що впливає на обсяги споживання пасажирських перевезень і розподіл пасажиропотоків між видами транспорту, є якість транспортних послуг, що виробляються і пропонуються споживачеві, тобто «сукупність властивостей і характеристик продукту чи послуги, що визначається здатністю задоволення заявлених і передбачуваних вимог» [Павоне]. Про значимість цього фактора свідчать результати досліджень, проведених в поїздах дальнього прямування Південної залізниці [11]. Близько 66,0% опитаних пасажирів серед факторів, що спонукають віддати перевагу послугам того чи іншого виду транспорту, в тому числі залізничного, відзначили якість перевезення і тільки 11,0% зазначили вартість квитка.

Основними системними проблемами розвитку залізничного транспорту України на сучасному етапі є:

- прогресуючий знос основних засобів;
- недостатність інвестиційних ресурсів для оновлення основних засобів та інноваційного розвитку;
- технічна та технологічна недосконалість забезпечення процесу перевезень;
- відсутність системи логістики національного рівня;
- відсутність компенсації у повному обсязі за здійснення соціально необхідних пасажирських перевезень та збитковість утримання малодіяльних дільниць;
- повільне реформування галузі;
- низький рівень залучення інвестицій та слабкий розвиток пріоритетно-партнерського підходу;
- недосконала політика в сфері організації додаткових послуг.

Перед ПАТ «Українські залізниці» в умовах спаду пасажирських перевезень і їхньої збитковості гостро стала проблема пошуку більш ефективних форм організації і шляхів забезпечення рентабельності господарської діяльності. В даний час на залізниця поступово створює маркетингову систему управління пасажирськими перевезеннями, що враховує повною мірою кількісні і якісні зміни, які відбуваються на ринку транспортних послуг. Питанням розвитку пасажирських перевезень, і, особливо, якісній стороні задоволення потреб населення в переміщенні, намагаються приділяти більше уваги. Про свідчить відкриття мережі сервіс-центрів на залізницях та впровадження надання певного переліку додаткових послуг, як в поїздах, так і на вокзалах.

Як вже було зазначено, велика роль у формуванні попиту на перевезення повинна приділятися підвищенню якості транспортного обслуговування. При цьому пасажирів цікавить комфорт під час поїздки, швидкість, час відправлення та прибуття, а особливо обслуговування на вокзалах.

Тому поліпшення роботи залізниць України з забезпечення розвитку пасажирських перевезень, підвищення комфорту і сервісного обслуговування пасажирів, надання додаткових послуг, поряд з удосконаленням тарифної політики, є головними факторами збільшення обсягу пасажирських перевезень. Для цього необхідно зосередити увагу на рішення таких задач, як:

- розвиток і удосконалення організаційних структур, пов'язаних із здійсненням пасажирських перевезень та наданням додаткових та супутніх послуг пасажирам на вокзалах – сервіс-центрів;
- розвиток сервісного обслуговування і надання всіляких послуг пасажирам;
- удосконалення форм і методів роботи з обслуговування пасажирів;
- цілий ряд інших задач з урахуванням ринкових факторів розвитку економіки України, залізничного транспорту зокрема.

Таким чином, підвищення якості транспортних послуг, є одним з раціональних шляхів рішення проблеми розвитку залізничних пасажирських перевезень.

Розвиток сфери додаткових послуг став необхідністю в зв'язку з жорсткою конкуренцією між різними видами транспорту. Конкуренція вимагає постійного пошуку підприємствами транспорту більш привабливих для пасажирів послуг, що супроводжують процес перевезення чи не пов'язані безпосередньо з ним.

За останні роки підсобно-допоміжна діяльність залізниць активно розвивається, що підтверджують зростаючі доходи від неї. За 2010 рік залізницями України від підсобно-допоміжної діяльності (ПДД) отримано доходів в сумі 1182, 1 млн. грн., що на 13 % більше ніж за 2009 рік.

У зв'язку з цим актуальними стають питання, пов'язані з підвищенням якості транспортної продукції за рахунок розвитку сфери додаткових послуг, від вдалого рішення яких залежить успіх залізничного пасажирського транспорту.

Тому варто звернути увагу на надання пасажиром нових послуг, які в собі міститимуть основну послугу та послуги, що не відносяться до сфери основної діяльності Укрзалізниці. Виходячи із збитковості пасажирських перевезень стратегія розвитку повинна базуватися на поєднанні основних послуг залізничного транспорту – перевезень, та додаткових послуг, які відносяться до прибуткового сектору пасажирського господарства.

В сучасних ринкових умовах господарювання варто розділити перевезення на дві категорії: 1) перевезення населення (як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту); 2) перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів (перевезення преміум-класу) [49].

Таким чином, оскільки перевезення другого виду не відносяться до основної послуги залізничного транспорту, а базуються на ній, їх можна віднести до комплексних комерційних послуг (ККП) – послуг на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у потязі та на станціях, що надаються на комерційній основі.

Разом з тим, практична реалізація цього напрямку визначила необхідність розробки стратегії розвитку певного виду діяльності на залізницях України з метою розвитку залізничних пасажирських перевезень та створення позитивного іміджу ПАТ «Українські залізниці».

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що для того щоб забезпечити зростання доходів залізничного транспорту, пасажирообороту необхідно застосувати активну базу стратегію – диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку певного виду діяльності нового для залізничного транспорту, але пов'язаного комерційно і технологічно із основною діяльністю залізниць.

Література.

1. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография / И.М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф. – М. Экономика, 1989. – 520 с.
3. Бараш Ю.С. Роль залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2008. - Вип.24. – С. 201-206.
4. Дергоусова А.О. Проблеми формування стратегій розвитку транспортного підприємства / А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 24. – С. 112-115.
5. Дергоусова А.О. Щодо питання вибору сучасної стратегії розвитку підприємства / А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. - №18. - С. 9-11.
6. Дергоусова А.О. Щодо питання визначення сутності стратегії розвитку транспортного підприємства / А.О. Дергоусова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2010. - №4. – С. 88-100.
7. Дикань В.Л. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом Украины на современном этапе / В.Л. Дикань, Д.И. Ковалев // Информационно-керуючі системи на залізничному транспорті. - 2005. - № 5. - С. 124
8. Конкурентні переваги підприємства: оцінка, формування та розвиток: монографія / [Ю.Б. Іванов, П.А. Орлов, О.Ю. Іванова]. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2008. – 352 с.
9. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг / Дж. Павоне // Железные дороги мира. – 1998. - № 1. – С. 23-30.
10. Терешкина Н.Е. Формирование стратегии развития малых транспортных предприятий / Н.Е. Терешкина. – К.: Науковий світ, 2005. – 160 с.
11. Шала О.Г. Управління підприємства конкурентоспроможністю транспортного підприємства на основі системи менеджменту якості: дис. канд. екон. наук: 08.00.04 «Економіка і управління підприємства за видами економічної діяльності»; захищена 14.12.07; затв. 12.03.08 / Шала Ольга Геннадіївна. – Х., 2007. – 168 с.
12. Шершньова З.Є. Стратегічне управління: Підручник / З.Є. Шершньова. – К.: КНЕУ, 2004. – 699 с.
13. Шинкаренко В.Г. Формування конкурентної стратегії автотранспортного підприємства. Конкурентоспроможність: проблеми науки і практики: Монографія / В.Г. Шинкаренко. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 248 с.

Стаття надійшла до редакції 18.11.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"