

вантажопотоків.

Законодавство про ПФГ повинно забезпечити ініціативу самих підприємств у становленні подібних об'єднань, гарантувати простір для пошуку найбільш ефективних сполучень різних інтеграційних механізмів.

1. Дикань В.В. Залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: Укр-ДАЗТ. – 2004. – №5-6. – С.196-199.

2. Гуткевич С.А. Умовляння привлечення іноземних інвестицій в економіку України // Актуальні проблеми економіки. – 2001. – №5-6. – С. 55-59.

3. Медницький В.Г. Крупномасштабные инвестиционные проекты: Моделирование и экономическая оценка. – М.: Наука, 2003. – 264 с.

4. Мизитова Г.М. Нетрадиционные источники финансирования // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №8. – С.66-69.

5. Цветов Ю.М., Цветов М.Ю. Системный подход к финансированию программы организации и функционирования системы международных транспортных коридоров в Украине // Сб. тр. ИКТП-Центра. – 1998. – №4. – С.3-25.

6. Дикань В.Л., Чернобровка И.В. Финансово-промышленные группы в Украине. – Харьков: Основа, 1997. – С.140-141.

7. Куліш Г.П. Створення промислово-фінансових груп в Україні // Фінанси України. – 2001. – №11. – С.71-74.

8. Тревого Л.С. Огляд створення та розвитку промислово-фінансових груп в економічно розвинутих країнах, в Росії та в Україні // Логістика: Зб. наук. пр. – Львів, 2001. – С.385 – 393.

9. Деревянко Б.В. Правове регулювання створення та діяльності ПФГ в Україні. – Донецьк: ДЮО ЛДУВС, 2006. – 199 с.

10. Про промислово-фінансові групи в Україні: Закон України від 21.11.1995 // Офіційний вісник. – 1996 р. – № 23. – С.301-307.

11. Уткин Э.А., Эскиндаров М.А. Финансово-промышленные группы. – М.: Ассоциация авторов и издателей «ТАНДЕМ», Изд-во ЭКМОС, 1998. – 256 с.

Отримано 16.01.2008

УДК 656.078.8

О.М.РУДАКОВ

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ТЕОРЕТИЧНИЙ ПІДХІД ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Розглядаються підходи до визначення конкурентоспроможності підприємств. Пропонується визначення конкурентоспроможності підприємства з урахуванням впливу функціонуючої мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Визначаються складові конкурентоспроможності Укрзалізниці.

Сучасна світова економіка дедалі інтенсивніше глобалізується. Тобто жодна країна світу не може залишатися за межами глобалізацій-

них процесів. Одним із напрямків Євроінтеграції України є розвиток транспортної системи та міжнародних транспортних коридорів. Нажаль, до цього часу не спостерігалось значних успіхів у реалізації масштабних проєктів, які б забезпечили налагоджену роботу транспортної системи країни. Будівництво магістралей міжнародного рівня ведеться повільно, частіше здійснюється ремонт існуючих трас. Такий розвиток транспортно-дорожньої інфраструктури призводить до наслідків, коли основна частина міжнародних перевезень здійснюється в обхід України – через Румунію й Туреччину з півдня, Прибалтику й Білорусію з півночі. Це може стати причиною, у випадку задоволення потреби світової економіки в перевезеннях цими країнами, небажання інвесторів вкладати кошти в Україну та її транспортну систему.

Перетворення України в міжнародний центр залежить від наявності потужних, розвинутих транспортних коридорів, що створює умови конкурентоспроможності як держави в цілому, так і вітчизняних підприємств (транспортна складова в собівартості продукції, яка впливає на конкурентоспроможність вітчизняної продукції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках, складає 20-60%). Україна повинна бути зацікавлена в розвитку МТК, що дасть вигоди як для внутрішнього користувача, так і дозволить залучити товаропотоки з Китаю та Індії, частка яких у міжнародному обсязі виробництва товарів найближчим часом суттєво зросте. Таким чином, розвиток міжнародних транспортних коридорів розглядається як передумова конкурентоспроможності підприємств Укрзалізниці і, як наслідок, розвитку промислових підприємств з випуску продукції для Укрзалізниці та підприємств інших галузей економіки. Зазначені напрямки визначають актуальність теми і створюють необхідність проведення подальших досліджень у цьому напрямку.

З кожним роком розширюється кількість наукових праць, які присвячені проблемам конкурентоспроможності підприємств. Дослідженню проблем конкурентоспроможності присвячені праці Г.Л.Азоева, В.Л.Диканя, М.Портера, Л.В.Соколової, А.Ю.Юданова, Р.А.Фатхутдинова, Т.В.Фугало [1-7]. Але ці вчені не приділяють увагу забезпеченню конкурентоспроможності підприємств за рахунок переваг, які надають їм функціонуючі МТК, а також ними зовсім не розглянуто питання конкурентоспроможності Укрзалізниці в умовах МТК.

Метою даної статті є визначення терміну «конкурентоспроможність підприємства» при умові впливу на його діяльність функціонуючих МТК та розробка теоретичних засад формування конкурентоспроможності Укрзалізниці.

Для визначення поняття «конкуренція», з урахуванням особливо-

стей функціонування Укрзалізниці, використаємо трактування Р.А.Фатхутдінова [6], який розглядає конкуренцію як процес управління суб'єктом своїми конкурентними перевагами з метою одержання перемоги або досягнення інших цілей у боротьбі з конкурентами за задоволення об'єктивних або суб'єктивних потреб у межах законодавства. Головним конкурентом залізничного транспорту є автомобільний транспорт, доля якого в загальному обсязі перевезень вантажів з року в рік збільшується та в 2006 р. склала 62,3% (таблиця).

Структура перевезень вантажів за видами транспорту за період 2002-2006 рр., % (складено за даними [8])

	2002р.	2003р.	2004р.	2005р.	2006р.
транспорт, усього	100	100	100	100	100
залізничний	25,2	26,9	26,7	24,9	24,9
автомобільний	60,8	58,7	59,3	62,1	63,2
трубопровідний	12,8	13,1	12,7	11,8	10,7
морський	0,6	0,5	0,5	0,4	1,2
річковий	0,5	0,6	0,7	0,7	
авіаційний	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Україна має потужний транспортний комплекс, але рівень його розвитку відстає від рівня провідних країн світу. Для України принциповим є питання перегляду конкурентної політики в напрямку стимулювання підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи, що сприятиме її входженню до загальноєвропейської.

Конкурентоспроможність різних видів транспорту в ринкових умовах залежить від наявності конкурентних переваг їх діяльності. Погоджуючись з Г.Л.Азоевим, під конкурентною перевагою розуміється прояв вищості над конкурентами в економічній, технічній, організаційній сферах діяльності підприємства, яке можна виміряти економічними показниками [1].

Аналізуючи класифікації конкурентних переваг підприємства [1, 2, 9, 10], пропонується відокремити ті конкурентні переваги, які має Укрзалізниця (рис.1). При цьому необхідно розрізнити конкурентні переваги та потенційні можливості. Перші фактичні, тобто існують у даний час в результаті прерогатив споживачів послуг залізничного транспорту, другі – можливі, тобто в результаті певних заходів (організаційних, економічних, правових) можуть перетворитися на конкурентні переваги.

Різноманітність підходів до визначення терміну «конкурентоспроможність» створює необхідність визначення його складників щодо особливостей діяльності Укрзалізниці (рис.2). Конкурентоспроможність Укрзалізниці залежить від конкурентоспроможності залізниць,

конкурентоспроможності залізничної інфраструктури, конкурентоспроможності підприємств Укрзалізниці, які обслуговують її потреби в ремонті, запасних частинах, комплектуючих та конкурентоспроможності підприємств з випуску продукції для Укрзалізниці.



Рис.1 – Конкурентні переваги та потенційні можливості Укрзалізниці

Збільшення частки залізничного транспорту в загальному обсязі перевезень залежить від його конкурентоспроможності по відношенню до інших видів транспорту, що стане відправною точкою на шляху покращення становища національної залізничної мережі МТК, та забезпечить її конкурентоспроможність в зрівнянні з іншими державами. Це створить умови для збільшення транспортних потоків територією України, підвищить її транзитний потенціал, що дасть змогу покращити показники діяльності залізничного транспорту. Таким чином, існує двобічний зв'язок між конкурентоспроможністю підприємств Укрзалізниці і мережі МТК, тобто конкурентоспроможність підприємств Укрзалізниці позитивно впливає на розвиток залізничної мережі МТК і

навпаки розвинута національна мережа МТК створює умови конкурентоспроможності підприємств Укрзалізниці, а через їх діяльність і Укрзалізниці в цілому.

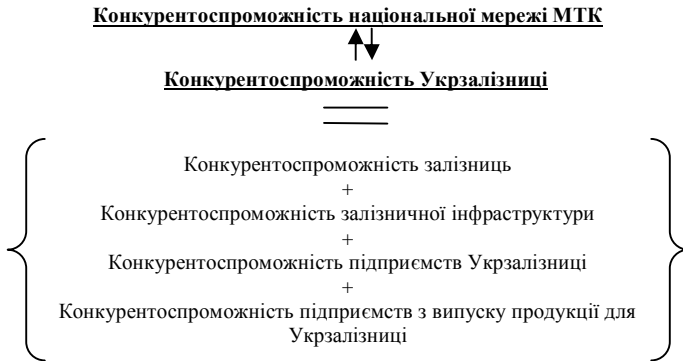


Рис.2 – Складові конкурентоспроможності Укрзалізниці

Виходячи з вищезазначеного пропонуємо вдосконалити підхід до визначення конкурентоспроможності підприємств завдяки впливу на їх діяльність міжнародних транспортних коридорів.

Конкурентоспроможність підприємства в умовах впливу функціонування МТК – це рівень досягнення підприємством комплексу конкурентних переваг за рахунок виробництва високоякісної продукції і можливості її реалізації на світовому ринку з метою задоволення потреб споживачів.

Сучасне слабке положення України на міжнародному ринку, що, у першу чергу, пов'язано з внутрішніми умовами розвитку нашої держави, викликає необхідність пошуку нових шляхів виходу з кризи підприємств, серед яких і підприємства Укрзалізниці. Тобто підприємствам Укрзалізниці для забезпечення конкурентоспроможності необхідно проводити заходи, метою яких є зміна виробничої структури, асортиментної політики, технологій. Але це не завжди можливо, оскільки впровадження нововведень ускладнено відсутністю необхідного рівня інвестиційного забезпечення. В цих умовах вихід вітчизняних підприємств на міжнародний ринок ще довгий час залишатиметься проблематичним. Тому поділяємо думку про те, що для стрімкого підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств необхідно використання ними у своїх розробках досягнень провідних виробників світу, що дозволить більш швидко реагувати на потреби споживачів. У цьому напрямку допоможуть існуючі міжнародні транспортні коридори, які

сприятимуть зменшенню термінів доставки продукції, і тим самим підвищать конкурентоспроможність підприємств. Таким чином, напрям подальших досліджень бачимо в розробці методики визначення конкурентоспроможності підприємств в умовах МТК.

1. Азоев Г.Л., Челенков А.П. Конкурентные преимущества фирмы. – М.: ОАО «Типография «Новости», 2000. – 255 с.
2. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий. – Харьков: Основа, 1997. – 345 с.
3. Портер М. Международная конкуренция. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.
4. Соколова Л.В. Конкурентоспособность предприятия и критерии ее оценки / Маркетинговые исследования. – Харьков: НВФ «Студцентр», 2001. – С.180-182.
5. Юданов А.Ю. Конкуренция: теория и практика. – М.: Акадис, 1996. – 272 с.
6. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент. – М.: Маркетинг, 2002. – 886 с.
7. Футало Т.В. Формування конкурентних систем у сфері торгівлі. – Львів: Львівська комерційна академія, 2006. – 292 с.
8. Статистичний щорічний України 2006 р. – К.: Консультант, 2007. – 575 с.
9. Войчак А.В., Камишніков Р.В. Конкурентні переваги підприємства: сутність і класифікація // Маркетинг в Україні. – 2005. – №2. – С.50-53.
10. Зозульов О. Про посилення конкурентних переваг підприємства // Економіка України. – 2003. – №8. – С.33-38.

Отримано 16.01.2008

УДК 658.114

И.Ю.ЗАЙЦЕВА, канд. экон. наук

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков

ПРЕВЕНТИВНАЯ СИСТЕМА ЗАЩИТНЫХ МЕР ОТ НЕДРУЖЕСТВЕННЫХ ПОГЛОЩЕНИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Выявлены источники риска, связанные со стратегией развития автотранспортного предприятия; риски, связанные с возможностью возникновения корпоративных конфликтов, а также предложены методы их устранения с целью недопущения недружественного захвата автотранспортного предприятия городского хозяйства.

Меняющаяся среда, в которой функционирует современное автотранспортное предприятие, предъявляет серьезные требования к управлению бизнесом. При этом одни предприятия осуществляют свою деятельность и развиваются более успешно, чем другие. Объясняется это тем, что они по-разному используют ресурсы своего организационного развития – при прочих, в принципе равных, условиях функционирования.

Любое предприятие может подвергнуться недружественной атаке. Этот тезис в настоящее время приобретает реальные очертания.