

вивчати суспільну думку щодо реалізації програм та проектів публічного управління, проводити оцінку якості надання адміністративних послуг тощо.

Визначаючи напрями реформування публічного управління, необхідно відштовхуватись передусім від завдання підвищення його ефективності, що має вимірюватись якісними показниками надання управлінських послуг.

Таким чином побудова в Україні системи публічного управління з метою наближення до європейських стандартів передбачає проведення певних заходів, серед яких основними є:

- надання суб'єктам публічного управління широких повноважень та ресурсів, достатніх для реалізації даних повноважень;
- забезпечення стабільності управлінського механізму та його функціонування як єдиного цілого;
- перегляд системи формування прибуткової частини місцевих бюджетів;
- удосконалення системи взаємодії органів місцевого самоврядування з органами виконавчої влади;
- законодавче врегулювання функціонування інституту делегування повноважень (із проблемою фінансування делегованих повноважень включно);
- стимулювання і захист органів самоорганізації населення;
- соціальний і правовий захист муніципальних службовців.

Створення ефективної системи публічного управління є одним з найбільш актуальних завдань реформування владної структури України. Його вирішення є складним і тривалим процесом, що передбачає адаптування українських реалій до вимоги європейських стандартів.

УДК 656.078.8 (477)

РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНИХ ВІДНОСИН НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Глушенко Т.М., ст.. викладач (УкрДУЗТ)

Сучасна економіка зазнає глибоких змін, що пов'язані з процесами глобалізації, загостренням конкуренції на зовнішньому та внутрішньому ринках, трансформацією всієї системи світового господарювання. Старіння

колишніх орієнтирів, невідповідність більшості підприємств і організацій до мінливого оточення, відсутність об'єднуючої економічної ідеї стали серйозними бар'єрами на шляху активізації та прискорення економічного зростання в Україні.

Дослідження питань розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності ведеться багато десятиліть і особливо актуально в сучасній економіці. Проблема управління конкурентоспроможністю, в тому числі на транспортному ринку, вимагає і в подальшому вивчення, всебічного аналізу та серйозного наукового обґрунтування.

Конкуренцію можна розглядати як елемент ринкового механізму, що забезпечує взаємодію ринкових суб'єктів господарювання в процесі виробництва і збуту продукції, а також в сфері застосування капіталу. Формою існування конкуренції є суспільна система норм і правил, що має в своїй основі державні директиви і ринкові методи функціонування структурних підрозділів. Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, що конкурують між собою, зобов'язуючи їх діяти за одними і тими ж, єдиним для всіх, правилами.

Конкуренція на транспорті - це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди. Крім того, конкуренція на транспорті - це боротьба за вантажовласників і пасажирів, за отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів і пасажирів.

Зараз, на жаль, конкуренція на залізничному транспорті створюється як суперництво всередині сфери діяльності корпорації. Глобальні ж інтереси країни повинні вимагати змістити цей акцент з внутрішньокорпоративної конкуренції на боротьбу з іншими видами транспорту, в тому числі і закордонним залізничним. У ніші міжнародних перевезень ПАТ "Укрзалізниця" може отримувати колосальні прибутки від ефективного використання міжнародних транс'європейських коридорів, що проходять територією України.

Що стосується присутності приватних перевізників на залізниці, то вони потрібні, але в статусі не конкурентів, а союзників в боротьбі за вищий рівень українських залізниць по відношенню до залізниць інших країн та інших

видів транспорту. Конкуренція між операторськими компаніями природна і тому буде існувати. Тому, незалежно від бажання того чи іншого суб'єкта, з найбільш сильними з них державна корпорація і могла б співпрацювати.

Отже, конкуренція може бути як творчою, так і руйнівною силою, стимулювати розвиток і стримувати його. Але є певні умови підвищення позицій конкурентоспроможності державної корпорації.

Оновлення виробничих фондів – ось одна з неодмінних умов. Конкурентоспроможність залізниць багато в чому залежить від ступеня досконалості їх основних виробничих фондів, насамперед їхньої активної частини - локомотивів та вагонів і їх використання.

Головною проблемою, яка стримує зростання ефективності перевезень, є високий ступінь зносу локомотивів, вагонів, що становить понад 80%. Більша частина рухомого складу застаріла не лише фізично, а й морально, оскільки зійшла з конвеєрів виробництва ще в 70-ті роки минулого століття. Його техніко-економічні характеристики не відповідають сучасним стандартам. Необхідно прискорення темпів його оновлення. Це диктується завданням підвищення конкурентоспроможності залізниць. Але, звичайно, існують труднощі, які стримують цей процес. По-перше, обмеженість інвестиційних ресурсів галузі. По-друге, недостатні потужності вітчизняних локомотиво- і вагонобудівних заводів. Пропонований на них попит значно перевищує пропозицію. По-третє, не всі виробники належним чином інтегровані в сучасну систему спеціалізації та кооперування. В результаті їх продукція не завжди відповідає сучасним світовим стандартам. Та й ступінь їх експлуатаційної надійності не досягає рівня, необхідного для забезпечення безперебійного і швидкісного ритму перевезень.

В результаті темпи оновлення рухомого складу не встигають за темпами їх вибуття у зв'язку з вичерпанням у останніх термінів служби. Понад 2000 локомотивів знаходяться за межею свого нормативного терміну експлуатації. Нинішні масштаби закупівлі вагонів та локомотивів не вирішують проблему навіть простого відтворення. Закупівлю необхідно збільшити в кілька разів, оскільки щорічна потреба у вантажних вагонах становить декілька тисяч.

Важливе місце в перевізному процесі займають залізничні колії, їх стан, відповідність необхідним швидкостям, нормам вантажонапруженості, ваговим нормам поїздів і безпеки руху.

Потрібні великі інвестиції і в

модернізацію шляхів і їх капітальний ремонт, а також в будівництво на ряді напрямків других колій, під'їздів до терміналів і портів. Стан шляху стримує на ряді напрямків швидкість руху не тільки пасажирських, але і вантажних поїздів. Середня швидкість руху вантажних поїздів в Україні наближається до 80 км / год, тоді як у багатьох інших країнах вона перевищує 100 км / год, і, крім того, вони переходять на високошвидкісну систему руху пасажирських поїздів. Вирішують цю проблему і українські залізниці, адже проблема підвищення швидкості поїздів - найважливіша в конкурентному рейтингу. Потрібні локомотиви і вагони, які мають не тільки більш високу вантажопідйомність, швидкість, але і економічні по споживанню електроенергії та дизельного палива, оскільки питання дизельного палива є вкрай актуальним для українських залізниць.

На сьогоднішній день в світі склалося кілька якісних систем конкуренції. Розглянемо кожен з них детальніше.

- Європейська. Ця модель реформи залізниць базується на директивах Європейського союзу та на численних прикладах європейських залізничних компаній, особливо в Німеччині, де монопольна інфраструктурна компанія DB Netz зобов'язана надавати доступ незалежним компаніям-операторам з перевезення вантажів та пасажирів, без надання переваги афілійованим компаніям-операторам.

- Американська. У США існують приватні залізничні компанії, які мають в своєму розпорядженні власні шляхи. Найчастіше ці шляхи йдуть паралельно місту, що забезпечує здорову конкуренцію. Фіксованих тарифів немає, а компанії можуть при домовленості використовувати шляхи конкурента.

- Канадська. У Канаді існує два головних залізничних оператора - Канадська національна залізниця і Канадська тихоокеанська залізниця. Зовні система схожа з американською, проте є головна відмінність: обов'язкове правило взаємозв'язку і фіксовані тарифи.

- Мексиканська. Тут немає прямої конкуренції. У Мексиці існує три компанії-монополіста, кожна з яких має власні склади і окремі залізничні шляхи, що йдуть паралельно лише в столиці - Мехіко. Простіше кажучи, компанії можуть конкурувати лише в одному місці, але і це для них досить вигідно: склади кожної успішно обслуговують різні частини країни.

В силу територіального розташування України, її кліматичних і топографічних особливостей, вантажоперевезення залізничним транспортом - найвигідніший спосіб

транспортування.

Звичайно кожна з моделей має свої переваги і недоліки. Якщо брати до уваги європейський досвід, від реформи по цій моделі можна очікувати успіху у створенні конкуренції і стимулів до приватних інвестицій в локомотиви і рухомий склад. Але потреба інвестування в залізничні колії в Україні залишається актуальною.

План реформи української залізниці, опертий на американській системі, можна реалізувати на основі двох або трьох незалежних, вертикально інтегрованих залізничних компаній, які би конкурували між собою за перевезення вантажів до та з Києва, Одеси, та у більш мирному майбутньому Донбасу. Також важливими для наших цілей є приклад вражаючих сум приватних інвестицій, приваблених до системи реформ за американської моделі.

Мексиканська система конкуренції на сьогоднішній день є однією з найбільш вигідних і дієвих систем в світі. Однак, враховуючи всі переваги, запровадження альтернативної, американської моделі може бути кращим рішенням для української залізничної галузі.

Список використаних джерел

1. Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др. ; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. - М.: УМЦ ЖДТ.. 2006

2. Olga Bystritska, "The New law for Ukrainian Railways: Five Key Aspects," Centre for Transport Strategies, 15 June 2015, http://en.cfts.org.ua/articles/the_new_law_for_ukrainian_railways_five_key_aspects/;

3. Svitlana Zabolotska, "Why the American Model is Unacceptable for the Ukrainian Railway Reform," VoxUkraine, 14 September 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/09/14/why-the-american-model-is-unacceptable-for-the-ukrainian-railway-reform-eng/>

4. "Restructuring the Ukrainian Railway: Low Hanging Fruit for the Country's Fiscal Needs," VoxUkraine, 17 January 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/01/17/restructuring-the-ukrainian-railway-low-hanging-fruit-for-the-countrys-fiscal-needs/>

5. Реформа Укрзалізниці: обговорення двох хороших способів створити конкуренцію Рассел Пітман <http://archive.voxukraine.org/2015/10/26/ukrainian-railway-reform-debating-two-good-ways-to-create-competition-ua/>

УДК 654.01:004

МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ КОМУНІКАЦІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ

Громова О.В. к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Комунікація в організації охоплює всі засоби, формальні і неформальні, за допомогою яких інформація передається між працівниками вгору, вниз, і по горизонталі. Ці різні способи спілкування можуть використовуватися співробітниками і керівництвом для поширення офіційної інформації, пліток або слухів. Роль комунікації в організації неможливо недооцінити. Ефективна комунікація має величезне значення для формування робочої діяльності, такої як планування, організація, управління і контроль. Вона допомагає менеджерам виконувати свою роботу і обов'язки.

Комунікації в організації - це інформаційні взаємодії, в які вступають при виконанні своїх функціональних обов'язків або посадових інструкцій.

У вузькому розумінні організація - це структура, конструкція, що робить можливим протікання процесів, пов'язаних з рухом («скелет»).

Комунікація - функція управління, що дозволяє за допомогою правильно організованої передачі інформації забезпечити надійне з'єднання всіх ланок підприємства і їх взаємодію («нервова система»). [1]

Проблема комунікацій є класичною для будь-якої організації. Дослідження виявили, що керівники від 50 до 90% всього часу витрачають на комунікації. Опитування також показали, що 73% американських, 63% англійських і 85% японських керівників вважають комунікації головною перешкодою на шляху досягнення ефективності їх організації. Згідно ще одному опитуванню приблизно 250 тис. працівників 2000 найрізноманітніших компаній, обмін інформацією представляє одну з найскладніших проблем в організаціях. Розглянемо, як сучасні інформаційні технології, в тому числі Інтранет, допомагають ефективно організувати різні типи комунікацій:

- комунікації між організацією і її середовищем;
- міжрівневі комунікації;
- комунікації між різними відділами.

Найбільш гостро проблеми комунікацій встають в організаціях з територіально-розподіленими підрозділами. Між такими