

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Неснов А.В. Програма перспективного розвитку європейської транспортної системи [текст] / А.В.Неснов, С.А.Фадеев// Бюллетень транспортної інформації. – 2004. – № 2. – С. 4 – 7.
2. Чешков М.В. Глобалізація: сутність, нинішня фаза, перспективи [текст] / М.В. Чешков // Проблеми глобалізації. – 2003. № 3. – С. 2-4.
3. Аксенов І.М. Особенности реструктуризації в сучасних умовах [текст] / І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 1. – С. 7–11.
4. Мукмінова Т.А. Удосконалення управління залізничним транспортом України: автореф. дис. на здобуття ступеня канд. екон. наук / [текст] Т.А. Мукмінова. – К.: УАННП ФЕНІКС, 2002. – С. 22-25.
5. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом [текст] // Залізничний транспорт України, 2005. - №9. – С.208-213
6. Кондратюк М.В. Проблеми реформування залізничного транспорту України [текст] / М.В. Кондратюк // Проблеми економіки транспорту: матеріали 3-ї Міжнар. наук. конф., 26-27 квітня 2007 року, м. Дніпропетровськ / М-во транспорту та зв'язку України, Держ. адмін. зал. тр. (Укрзалізниця), Дніпр. Нац. ун-т. зал. тр. ім. Лазаряна [и др.], 2007р. - С. 123.
7. Кондратюк М.В. Впровадження сучасних форм інтеграції підприємств неосновної діяльності на залізничному транспорті України [текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2010. – № 32. – С. 204 – 205.
8. Кондратюк М.В. Поняття залізнично – транспортно – промислової групи в сучасних умовах створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України [текст] / М.В. Кондратюк // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Випуск №250: В9т.- Т.П.- Дніпропетровськ:ДНУ, 2009. – 288с.

**Анотація.** В статті досліджуються проблеми розробки і впровадження нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України з урахуванням впливу глобалізаційних процесів на його діяльність.

**Ключові слова:** глобалізаційні процеси, холдинг, конкурентоспроможна система управління.

**Summary.** In the article the problems of development and introduction of novih organizatsionno-pravovih forms of management of railway transport of Ukraine taking into account influence of globalizatsionnih processes on his activity are explored.

**Keywords:** globalizatsionnie processes, holding, competitive system of management .

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.027:339.137.2

## ОРГАНІЗАЦІЯ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

*В статті розглянуто сутність «конкурентна перевага», підходи до формулювання цієї категорії та встановлено, що впровадження швидкісного та високошвидкісного руху на залізницях України в сучасних умовах господарювання стане найбільшою конкурентною перевагою Укрзалізниці.*

**Ключові слова:** конкурентна перевага, залізничний транспорт, швидкісний та високошвидкісний рух, фактори конкурентоспроможності.

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями.** В умовах трансформації світового господарства, переходу на зовсім новий рівень економічних відносин значно підвищується роль факторів забезпечення конкурентоспроможності. При цьому ще й викликане економічною кризою падіння обсягів

перевезень пасажирів та вантажів, значно посилює конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг.

Такий динамізм ринкового середовища перетворює конкурентну перевагу в рушійну силу, яка здатна забезпечити стабільний економічний розвиток. Саме тому, в умовах конкурентного

середовища головним завданням підприємства залишається намагання володіти найбільш оптимальною набором конкурентних переваг, тобто тими засобами, за рахунок яких воно зможе досягти найбільш вигідного положення на ринку транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблемам конкуренції та висвітленню сутності і значення конкурентних переваг для підприємств присвячено величезна кількість праць вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема М.Портера, Б.Карлофа, В.Л.Диканя, А.Азоева, Р.А.Фатхутдінова, І.З. Должанського, І. Білецької та ін.[1-7]. Неабиякий внесок для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту зробили праці В. Л.Диканя, І.М.Аксьонова, Ю.Є.Пашенка, Н.В.Якименко та ін.[6,8-10].

Не дивлячись на таку досить посилену увагу вчених щодо забезпечення конкурентоспроможності залізничної галузі, необхідно ще раз звернути увагу до факторів, які формують його конкурентні переваги.

Отже, **метою даної статті** є розкриття суті поняття «конкурентна перевага» та обґрунтування доцільності впровадження високошвидкісного руху на залізницях України як ключової конкурентної переваги залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Високий динамізм ринкового

середовища вимагає потребу постійного виявлення та систематизації конкурентних переваг як фактора забезпечення конкурентоспроможності. Винятком не залишається і залізничний транспорт, який в умовах жорсткої конкуренції транспортного ринку, повинен постійно працювати над посиленням своїх конкурентних переваг.

Для більш чіткого визначення сутності конкурентних переваг та встановлення факторів їх забезпечення на залізничному транспорті, наведемо визначення поняття «конкурентоспроможності», як результат ефективного використання конкурентних переваг. З.Є. Шершньова вважає, що під конкурентоспроможністю розуміють рівень компетенції підприємства відносно інших підприємств-конкурентів у нагромадженні та використанні виробничого потенціалу певної спрямованості, а також його окремих складових: технології, ресурсів, менеджменту (особливо — стратегічного поточного планування), навичок і знань персоналу тощо, що знаходить вираження в таких результуючих показниках, як якість продукції, прибутковість, продуктивність тощо[6].

Для характеристики конкурентоспроможності країни, регіону, галузі, підприємства чи товару використовують поняття конкурентні переваги. При цьому бачення вчених-економістів сутності та підходів до трактування даного поняття значно різняться, що зумовило формування компаративного, ресурсного та ціннісно-компетентнісного підходів[11](рис.1).



Рисунок1- Визначення поняття «Конкурентна переваги» з позиції різних підходів

Прихильники компаративного напрямку (С.Попов, Г.Азоєв, М.Книш, Л.Шевченко) тлумачать поняття «конкурентні переваги» з позиції можливостей підприємства за допомогою показників, характеристик чи властивостей досягати переваг над конкурентами [7,12-14].

Ресурсний підхід, представниками якого виступають М.Портер, Б.Карлоф, А. Градов та інші, розглядає «конкурентні переваги» як сукупність факторів та ресурсів, ефективне використання яких дозволяє досягати успіху у конкурентній боротьбі [1,5,16].

Р.Фатхутдінов, А.Шегда, Ж.-Ж.Ламблен, І.Білецька характеризують цей термін з позиції високої компетентності чи ексклюзивних цінностей, якими володіє підприємство, що виступають основою його розвитку та успішного функціонування [2,4,17,18].

Як видно з проведеного аналізу, в економічній літературі відсутнє єдине визначення даної категорії, однак сутність поняття сформульовано досить чітко. Це дає можливість говорити про те, що під конкурентними перевагами необхідно розуміти здатність підприємства чи галузі проводити активну політику щодо забезпечення вигідного положення в конкурентному середовищі за рахунок найбільш ефективного використання існуючих у наявності ресурсів та можливості негайного реагування на зміни потреб ринку з метою отримання переваг в порівнянні з існуючими конкурентами.

Більшість вчених вважає, що конкурентними перевагами кожного виду транспорту є саме ті переваги, якими володіє кожен.

Виступаючи фундаментальною галуззю національної економіки, транспорт в усі часи сприяв економічному розвитку країни, розширенню торгівлі та зростанню добробуту

населення. При цьому головними критеріями, які визначають роботу транспорту в сучасних умовах, основними факторами в конкурентній боротьбі за пасажирів та вантажі виступає швидкість, якість та безпека руху.

В сучасних умовах особливо підвищуються вимоги до якості транспортного обслуговування, зокрема, актуальним стає перехід на міжнародні стандарти організації перевезень, серед яких в якості основного інструменту розвитку зовнішньоекономічних зв'язків країни та забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту, виступає прискорення руху поїздів залізницями країни.

Транспортна система України представлена розгалуженою мережею автомобільних та залізничних магістралей, трубопроводів, морським, річковим та повітряним видами, які взаємодіючи між собою, утворюють єдину транспортну систему держави. При цьому кожен із цих видів транспорту володіє власною унікальністю та техніко-експлуатаційними особливостями, які і являються одночасно конкурентними перевагами кожного з них [19].

Динаміка вантажо- та пасажирообігу (див.рис.2-3) свідчить, що основним конкурентом залізничного транспорту при транспортуванні вантажів та перевезенні пасажирів на ринку транспортних послуг України виступає автомобільний, що обумовлено розгалуженою мережею автомобільних доріг, значна частина яких пролягає паралельно залізничному полотну. При цьому чітко простежується сегментація ринку: якщо в вантажних перевезеннях залізничний транспорт займає лідируючі позиції, то в пасажирському русі значно поступається автомобільному транспорту.

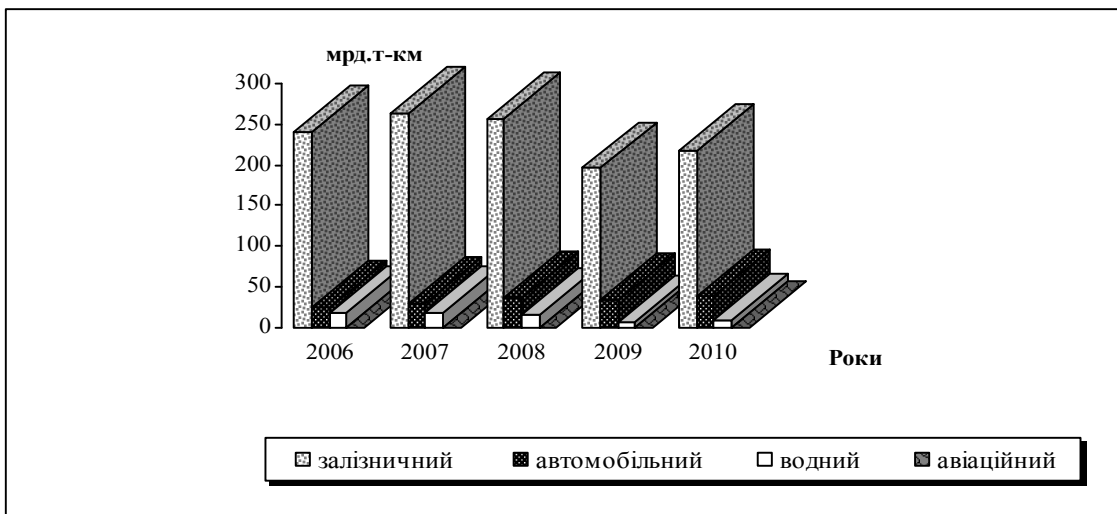


Рисунок 2 -Динаміка вантажообігу за видами транспорту

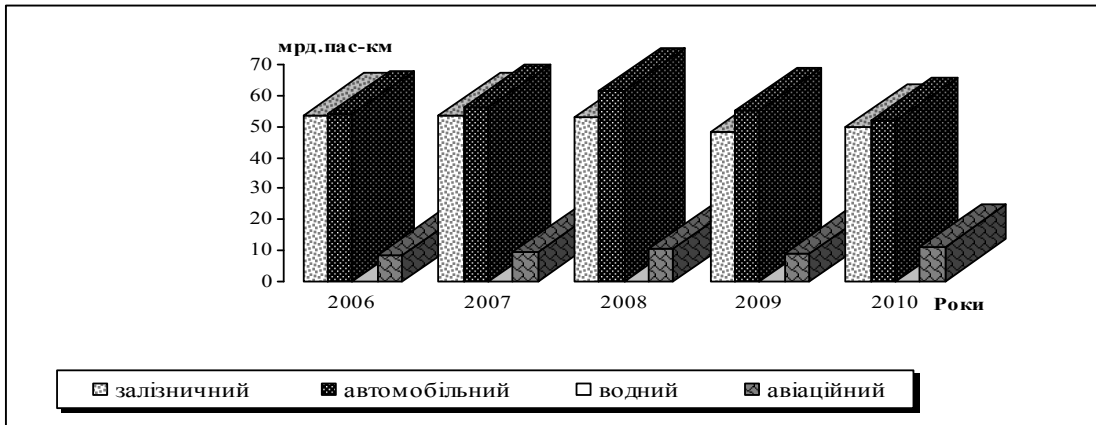


Рисунок 3.- Динаміка пасажиробігу за видами транспорту [20]

Це пов'язано, в-першу чергу з тим, що автотранспорт є більш маневреним та дозволяє проводити комплексне обслуговування вантажів (пасажирів), забезпечуючи їх доставку «від дверей до дверей». Вибір пасажиром для здійснення поїздки на відстань від 200 до 400 км на користь автотранспорту пояснюється, в-першу чергу тим, що на відміну від залізничного транспорту, більша частина автобусних рейсів відправляється в денний час і дає змогу пасажиром зручно добратися до місця призначення в світлову частину доби.

Що стосується ринку вантажних перевезень, то безумовно, залізничному транспорту на ньому належить провідна позиція. Адже він забезпечує перевезення найбільш «масових» та великогабаритних вантажів, задовольняючи потреби машинобудування, металургії та видобувної промисловості. При цьому й тут його можливості обмежені. Найбільше це стосується вимог, які сучасні вантажовідправники висувають перед власника транспортних засобів, а саме:

- досить часто вантажовідправникам не вигідно перевозити вантажі на відстані менше 200-250 км, оскільки значно зростає собівартість таких перевезень, так як здійснюються вони, як правило, збірними поїздами, які розвивають незначні швидкості через велику кількість зупинок на проміжних станціях, а також характеризується високою питомою вагою витрат на виконання початково-кінцевих операцій [21];

- діюча на залізничному транспорті система відвантаження вантажів є досить клопіткою і потребує більших витрат часу, оскільки заявку на перевезення вантажів вантажовідправнику необхідно подавати не менше ніж за три доби до відправлення;

- відсутність системи комплексного обслуговування, яка б забезпечувала доставку вантажів «від дверей до дверей»;

- низький рівень забезпечення збереження вантажів. Так, за даними Міністерства транспорту

та зв'язку лише у 2009 році збитки залізниць від незбережених перевезень вантажів склали 6 мільйонів 480 тисяч гривень [22].

При цьому не менш важливі недоліки характерні і автомобільному транспорту, до яких, в-першу чергу, можна віднести:

- відносно низьку продуктивність та вантажопід'ємність рухомого складу;

- порівняно високу (значно вище ніж на залізничному) собівартість перевезень;

- необхідність розвантаження рухомого складу відразу після прибуття вантажу до місця призначення;

- можливість розкрадання вантажів;

- діяльність автотранспорту негативно позначається на навколишньому середовищі та створює постійні затори на автомобільних шляхах [19].

Все це стало основною причиною того, що в ХХІ столітті високошвидкісні магістралі отримали новий інвестиційний імпульс та викликали неабияку зацікавленість більшості розвинутих країн. Як показує аналіз досліджень впровадження високошвидкісного руху на залізницях розвинутих країн, існує три підходи до його організації:

- шляхи швидкісних та високошвидкісних ліній ізольовані від загальної мережі залізниць;

- високошвидкісні магістралі перебувають у складі загальної мережі, але призначені лише для високошвидкісного рухомого складу;

- проводиться комплексне оздоровлення та модернізація як існуючих ліній, так і будівництво окремих швидкісних (високошвидкісних) магістралей [23].

Організація високошвидкісного руху на залізницях України та доведення його до світового рівня можливе лише за рахунок розмежування вантажного та пасажирського руху, зі спорудженням для останнього окремого

залізничного полотна, розрахованого на більш високу пропускну спроможність.

Сьогодні Укрзалізниця працює над формуванням національного швидкісного пасажирського транспортного коридору Львів – Київ – Харків – Донецьк на першому етапі, з продовженням його до Дніпропетровська – на другому етапі, який буде полігоном випробування розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів [24].

Такий інноваційний напрям розвитку українських залізниць дозволить (див.рис.4):

- по-перше, збільшити пропускну спроможність залізниць відповідно до наявних потреб;

- по-друге, скоротити час доставки пасажирів та вантажів, зокрема останні за рахунок зменшення часу простою вантажного потягу на проміжних станціях, пропускаючи пасажирські, що позитивно вплине і на показники використання рухомого складу, а саме обіг вантажних та пасажирських вагонів, відповідно зменшивши потребу в них;

- по-третє, зменшити витрати на утримання верхньої будови колії та рівня зносу;

- вчетверте, організація високошвидкісного руху дозволить покращити якість транспортного обслуговування за рахунок підвищення рівня комфортності як пасажирів, так і вантажовідправників та забезпечити своєчасність поставок [23].

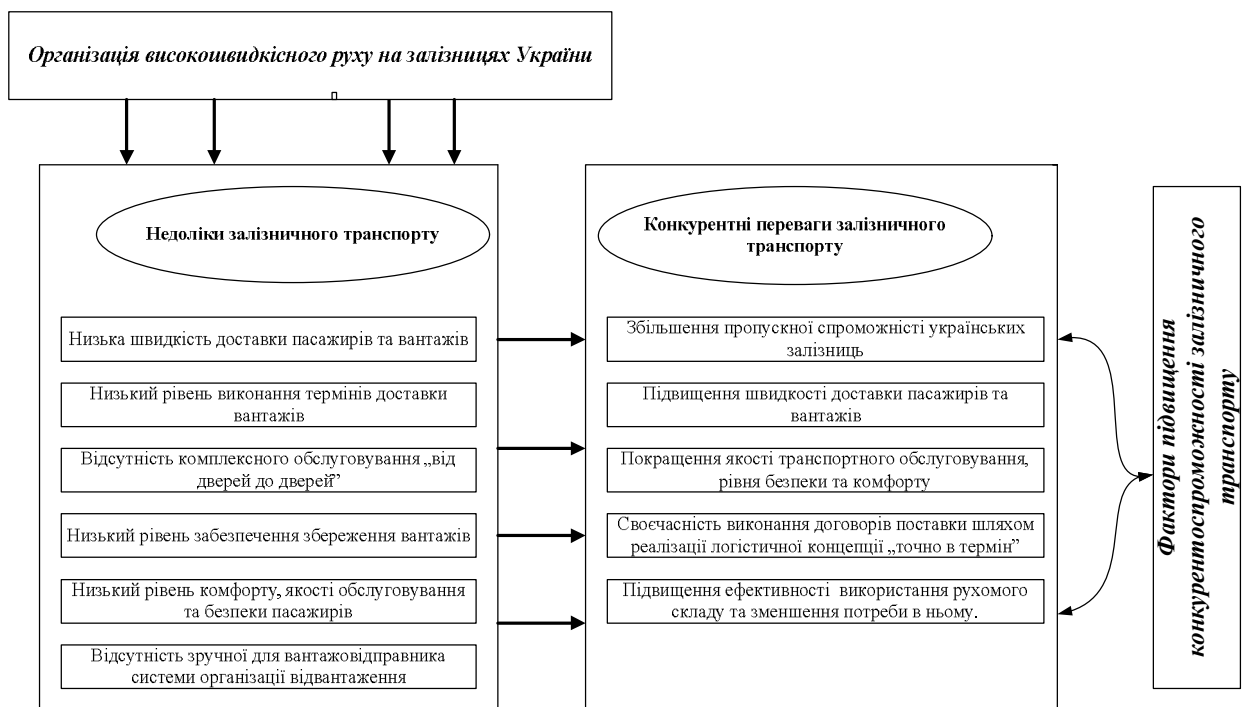


Рисунок 4 – Фактори формування конкурентних переваг залізничного транспорту

Пашенко Ю.С. зазначає, що впровадження високошвидкісного руху на залізницях України матиме не лише економічний, але й політичний, соціальний, екологічний ефект, кінцеву оцінку від реалізації такого проекту автором пропонується проводити з застосуванням показника інтегральної ефективності спорудження та експлуатації швидкісних та високошвидкісних пасажирських залізниць [9].

При цьому особливо важливе значення високошвидкісний рух має для забезпечення ефективного функціонування національної мережі МТК, оскільки дозволить організувати через територію України безперешкодний рух транзитних вантажів з Європи в Азію та освоїти їх додаткові обсяги за рахунок покращення якості

та підвищення ефективності транспортного забезпечення.

**Висновки.** Таким чином, розбудова на території України швидкісних та високошвидкісних магістралей створить ряд конкурентних переваг не лише для залізничного транспорту, а й всієї економіки країни за рахунок залучення додаткових обсягів транзитних вантажів. Саме тому реалізація необхідних заходів дозволить досягти синергетичного ефекту, який, з одного боку, буде проявлятися в підвищенні швидкості руху на магістралях країни, з іншого – в покращенні якості перевезень та підвищенні рівня їх безпеки, а також сприятиме закріпленню Укрзалізниці на ринку транспортних послуг, тим самим створюючи незворотні

передумови для реальної інтеграції України в Європейське співтовариство.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Портер М. Международная конкуренция [Текст] / М. Портер / М.: 2003. - с. 207
2. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации [Текст] / Р. А. Фатхутдинов / Учеб. пособие. М.: Эскимо, 2004. - 544 с
3. Должанський І. З. Конкурентоспроможність підприємства [Текст]: Навчальний посібник / Должанський І. З., Загорна Т. О. / — Київ: Центр навчальної літератури, 2006. — 384 с.
4. Белецкая И. Современный механизм формирования конкурентных преимуществ в свете эволюции их теорий [Текст] / И. Белецкая // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки / Донецький економіко-гуманітарний інститут МОН України; Інститут економіко-правових досліджень НАН України. — Вип. 1(16). - Донецьк: ТОВ "Юго-Восток, Лтд", 2005. — С. 167-172
5. Карлоф Б. Деловая стратегия [Текст] / Б. Карлоф / Перев. с англ. М.: Экономика. - 1991. - с. 61
6. Шершньова З. Є. Стратегічне управління: Підручник. — 2-ге видання перер. і доп. - К.: КНЕУ, 2004. - 699 с.
7. Азоев Г. Л. Конкурентные преимущества фирмы [Текст] / Г. Л. Азоев, А. П. Челенков. - М.: Изд. дом «Вильямс», - 2000. - 256 с.
8. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография [Текст] / И. М. Аксенов. - К.: Транспорт Украины, 2004. - 284 с.
9. Пашенко Ю. Є. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: Монографія [Текст] / Ю. Є. Пашенко, М. Ю. Гончаров, Й. М. Кранц та ін.; За ред. С. І. Дорогунцова. - К.: РВПС України НАН України, 2005. — с. 266. — с. 153
10. Якименко Н. В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 28. - С. 104-109.
11. Стеців Л. П. Підходи до трактування та їх відмінність [Текст] / Л. П. // Стеців Науковий вісник НЛТУ України. - 2009. - № 19. 12. - С. 263-270.
12. Попов С. А. Стратегическое управление: 17-модульная программа для менеджеров «Управление развитием организацией» [Текст] / С. А. Попов / - М.: Изд-во «ИНФРА-М», 1999. - 343 с.
13. Кныш М. И. Конкурентные стратегии [Текст]: Учебн. пос. / М. И. Кныш / - СПб: Изд-во «Нева», 2000. - 284 с.
14. Шевченко Л. С. Конкурентное управление [Текст] / Л. С. Шевченко / Учебн. пос. - Х.: «Эспада», 2004. - 520 с.
15. Куденко Н. В. Стратегічний маркетинг [Текст] / Н. В. Куденко / Навч. пос. - К.: Вид-во КНЕУ, 1998. - 152 с.
16. Градов А. П. Экономическая стратегия фирмы [Текст] Учебн. пособ. / под ред. А. П. Градова. — 2-е изд., [испр.] и доп.]. — СПб.: Изд-во "Специальная литература", 1999. — 589 с.
17. Шегда А. В. Основы менеджмента [Текст] / А. В. Шегда / Учебн. пос. - К.: Тов «Знання КОО», 1998. - 512 с.
18. Ламблен Ж.-Ж. Менеджмент ориентированный на рынок: пер. с англ. [Текст] / Ж.-Ж. Ламблен / Под ред. В. Б. Колчанова. - СПб.: Изд-во «Питер», 2004. - 800 с.
19. Данько М. І., Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Юрченко Ю. М. Економіка міжнародних транспортних перевезень [Текст]: Підручник / М. І. Данько, В. Л. Дикань, О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова, Ю. М. Юрченко / - Х.: ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2004. - 352 с.
20. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
21. Хусаинов Ф. И. Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом [Текст] / Ф. И. Хусаинов // Железнодорожный транспорт. - 2007. - № 1. - С. 54-56.
22. В Україні будуть підвищені штрафи за розкрадання вантажів та створення загрози безпеці руху поїздів [Текст] // Урядовий кур'єр - № 9. - 2010. - С.
23. Матвийчук Е. Н. Скоростное железнодорожное движение. Перспективы развития в Украине [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.masters.donntu.edu.ua/2008/kita/matviychuk/index.htm>.
24. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: [www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua).

**Анотація.** В статтю розглянуто сутність «конкурентне перевага», підходи к формулюванню цієї категорії та встановлено, що впровадження швидкого та високоскоростного руху на залізничних дорогах України в сучасних умовах господарювання стане найбільш конкурентним перевагою Укрзалізниці.

**Ключевые слова:** конкурентное преимущество, железнодорожный транспорт, скоростное и высокоскоростное движение, факторы конкурентоспособности.

**Summary.** The article deals with the essence of "competitive advantage", approaches to the formulation of this category is established, the introduction of high-speed and high-speed railways in Ukraine in the modern business environment will be the biggest competitive advantage of Railways.

**Keywords:** competitive advantage, rail transport, high speed motion, factors of competitiveness.

**Рецензент** к. е. н., доцент УкрДАЗТ Слагін Ю. В.  
**Експерт редакційної колегії** к. е. н., доцент УкрДАЗТ Полякова О. М.