Ключевые слова: конкурентоспособность железнодорожного транспорта, реформирование отрасли, реструктуризация железнодорожного транспорта, организационная структура управления железнодорожного транспорта, реинжиниринг бизнес-процессов, принципы управления.

Summary. In the given article the problem of choice and optimization of organizational structure of management of railway transport is considered. The done conclusions in relation to providing of efficiency of functioning and subsequent development of railway industry.

Keywords: competitiveness of railway transport, reformation of industry, restructuring of railway transport, organizational structure of management of railway transport, reengineering business-processes, principles of management.

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 656.022.8

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Калініченко О. І., аспірант (УкрДАЗТ)

Розглянуто шляхи розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту України

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортний потенціал, міжнародні транспортні коридори.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Трансформаційні процеси, що відбуваються в Україні, зумовлюють її спрямованість на інтеграцію у світову економічну систему. Транспортний комплекс є одним із найважливіших елементів економічної системи кожної держави. За складністю поставлених завдань, за кількістю зв'язків з усіма галузями господарства він не має аналогів на ринку. Транспортний комплекс України у разі використання його потужності в повному обсязі може бути однією із визначальних складових бюджету держави. У вирішенні соціально-економічних проблем країни транспорт відіграє чималу роль. Забезпеченість території добре розвинутою транспортною системою є одним із значущих факторів концентрації населення і виробництва та є важливою перевагою для розміщення виробничих сил. Транспорт, як важлива складова частина економіки, є невід'ємною ланкою між регіонами, галузями та підприємствами. Роль залізничного транспорту в регіоні визначається тим, що він забезпечує просторово-часове й обмінне з'єднання матеріальних потоків, господарських зв'язків і виробничо-економічних систем у процесі соціально-економічного відтворення. Залізничний транспорт, будучи невід'ємною складовою транспортної інфраструктури, виконуючи свої функції (оптимізуючу, стимулюючу, диференціюючу, комунікаційну, інтегруючу, розподільну, морфологічну) здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, тобто взаємопов'язаний із зовнішнім середовищем.

Підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України стосовно задоволення національної економіки та населення в перевезеннях із підвищенням їх якості, що є чинником зростання соціально-економічного потенціалу держави, забезпечення її обороноздатності та розширення зовнішньоекономічних зв'язків, пов'язано з розвитком його транспортного потенціалу.

Однією з пріоритетних задач в контексті посилення транспортного потенціалу залізничного транспорту України є формування нової парадигми

© Калініченко О.І.

його розвитку, з урахуванням соціально-економічних орієнтирів національних концепцій, стратегій і програм, інноваційних і міжнародних детермінант з урахуванням геоекономічного позиціонування України в структурно-функціональному розвитку світової транспортної інфраструктури як динамічного чинника розвитку зовнішньоекономічного потенціалу країни

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми потенціалу підприємств активно вивчаються різними науковцями. Дослідженню економічного потенціалу присвячено праці таких економістів, як О.Ф. Балацкого, С.Мочерного та ін. [1,2]. Крім того, аналізу трудового потенціалу присвячено праці О.І. Амоши, О.Ф. Новикової, В.П. Антонюк, Л.Т. Шевчук [3,4], інноваційного потенціалу – В.Г. Чабан та С.М. Ілляшенко [5,6], інтелектуального потенціалу – О.В. Кендюхова та І.В. Левинової [7,8]. Розгляду транспортного потенціалу присвячено праці А.М. Горяінова, Є.В. Курнікова, О.В. Бойко та ін. [8-10]. Проте не всі аспекти транспортного потенціалу висвітлено з достатньою ступінню глибини. Потребує додаткового розгляду транспортний потенціал залізничного транспорту, а саме необхідно визначити заходи щодо його розвитку в контексті міжнародних детермінант. Вирішення цього питання і склало **мету** даної статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Потенціал є комплексною характеристикою, яка відображає не тільки сучасний стан об'єкта, але й найбільш імовірні перспективи розвитку, і яка повинна відповідати цілому ряду вимог, у першу чергу, відображаючи потенційні властивості об'єкта, рівень їх використання і здатність до розвитку. Бойко О.В., Дідовець О.В. формують наступний підхід до визначення поняття «потенціал»: 1) розкриття сутності потенціалу тісно пов'язано з визначенням носія потенціалу; 2) носій (об’єкт) потенціалу – це будь-яке природне чи штучне явище, якому притаманна внутрішня властивість проявлятися відносно зовнішнього середовища певним чином (що можна оцінити як потенціал об'єкта), і без якого ця властивість (потенціал) не існує; 3) для того, щоб змінити сам потенціал, необхідно змінити його носій, тобто складові елементи та їх співвідношення, і відповідно потрібно змінити якісну та кількісну структуру носія. Виходячи з такого підходу до потенціалу науковці пропонують потенціал ринку транспортних послуг розглядати не як характеристику, показник чи ресурс, а як комплекс внутрішніх властивостей складного об'єкту штучного походження, яким є ринок транспортних послуг, які можуть проявитись як очікуваний суб'єктом оцінки результат (позитивний або негативний) у процесі його функціонування в існуючій системі зовнішніх обмежень з урахуванням здатності відповідного ринка до розвитку. Складовими потенціалу ринку транспортних послуг за напрямками є: техніко-технологічний потенціал; інноваційний потенціал; інвестиційний потенціал; маркетинговий потенціал; логістичний потенціал; інформаційний потенціал; потенціал розвитку транспортних мереж тощо. Складовими потенціалу ринку транспортних послуг залежно від виду магістрального транспорту визначено: ринок послуг залізничного транспорту; ринок послуг автомобільного транспорту; ринок послуг морського транспорту; ринок послуг річкового транспорту; ринок послуг авіаційного транспорту; ринок послуг трубопровідного транспорту [11].

До конкурентних переваг транспортної системи України, на думку О.В. Сенько, слід віднести [12]:

1) особливе географічне положення. Територія України є своєрідним сухопутним мостом для вантажних потоків між основними макроекономічними полюсами - країнами Європейського союзу, Азіатсько-Тихоокеанського регіону і Євразії;

2) можливість скорочення часу доставки транзитних вантажів. Створення трансконтинентальних магістралей вигідно для міжнародної торгівлі. Між державами Європейського союзу і Азіатсько-Тихоокеанського регіону щорічно переміщається близько 6 млн. контейнерів. Транзитний шлях з Азіатсько-Тихоокеанського регіону в Північну Європу через Україну коротше на декілька тисяч кілометрів;

3) достатньо розвинута інфраструктура: морські порти Азово-чорноморському басейні, розвинута мережа залізничних, автомобільних і внутрішніх водних шляхів;

4) можливість реалізації міжнаціональних транспортних проектів завдяки технічним і технологічним умовам та ін.

На думку Якименко Н.В., транспортний потенціал залізничного транспорту є системною єдністю технічних, технологічних, інфраструктурних, інформаційних ресурсів, яка використовується для забезпечення обсягів перевезень у внутрішньому та міжнародному сполучені [13].

Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг. Для подальшого розвитку експорту транспортних послуг необхідно вирішити такі задачі:

- підвищити конкурентоспроможність міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України;

- забезпечити збалансований і ефективний розвиток транспортно-технологічної інфраструктури;

- підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на світовому ринку транспортних послуг.

В умовах розвитку міжнародної співпраці і поглиблення виробничої кооперації формуванню мережі міжнародних транспортних коридорів належить вирішальне значення. Їм відводиться особливе місце у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних з розширенням міждержавних транспортно-економічних, культурних та інших зв'язків, із створенням міжнародної транспортної інфраструктури, що має єдині технічні параметри і забезпечуючої застосування єдиної технології перевезень як основи інтеграції національних транспортних систем в світову транспортну систему. Міжнародні транспортні коридори є важливим елементом світової логістичної системи, їм належить виключна роль у вирішенні транспортних проблем. Важливими складовими мережі міжнародних транспортних коридорів є розподільчі центри, мультимодальні термінальні комплекси, що пов'язані в єдиний комплекс, який працює по єдиним стандартам, нормам та правилам. З метою розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України необхідно виконати:

– дослідження кон'юнктури міжнародного ринку транспортних послуг і прогнозування основних напрямів розвитку євроазійських і трансазійських вантажопотоків;

– визначення економічно виправданих зон функціонування наземних і повітряних транспортних коридорів;

– розробку і реалізацію програм і проектів розвитку технічних засобів і транспортної інфраструктури, в межах транзитних коридорів і маршрутів;

– будівництво транспортної інфраструктури, що відповідає сучасному рівню науково-технічного прогресу в транспортній галузі;

– впровадження екологічно безпечного рухомого складу;

– розробку та впровадження правових норм, які забезпечать ефективну організацію міжнародних перевезень, у тому числі змішаних;

– впровадження інформаційної системи, яка дозволяє оперативно збирати, обробляти і зберігати інформацію про виконанні обсяги вантажних та пасажирських перевезень тощо.

Міжнародними детермінантами процесу збільшення транспортного потенціалу залізничного транспорту є:

1) екологізація транспорту світової економіки. Основними проблемами, що пов'язані з екологічною безпекою та мають місце на транспорті є: критичні навантаження на існуючі транспортні мережі та їх знос; низькі темпи контейнеризації вантажопотоків; високий рівень шкідливих транспортних викидів, низький рівень екологізації транспортних засобів. Необхідними заходами щодо зменшення екологічного навантаження залізничного транспорту на оточуюче середовище можна визначити: екологізація виробництва транспортних засобів, прийняття та реалізація програм зниження шуму, розробка технологічних рішень, що забезпечують шумопониження тощо;

2) реформування транспортної інфраструктури в межах системи міжнародних транспортних коридорів. Серед проблем, що вимагають невідкладних заходів: недостатня пропускна спроможність існуючої інфраструктури, високий рівень зносу основних фондів, низька технологічна озброєність інфраструктурних об'єктів, недостатній розвиток інфраструктурно-транспортних логістичних структур. В межах вирішення зазначених проблем на залізничному транспорті необхідно: створення інформаційно-логістичної системи управління транспортними потоками, розвиток технології комбінованих перевезень, формування інтелектуальної транспортної системи управління залізничного транспорту;

3) удосконалення митно-транспортно-логістичного адміністрування світового пасажиропотоку. Це вимагає застосування для міжнародних перевезень залізничним транспортом єдиної міжнародної митної накладної для контейнерних та маршрутних потягів, використання уніфікованої накладної для усіх континентальних міжнародних транспортних коридорів тощо.

Фактори, що визначають розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту, можна розподілити на зовнішні та внутрішні. Перші обумовлюються функціонуванням суб'єктів, що належать до зовнішнього середовища залізничного транспорту (підприємства, що здійснюють виробничу, логістичну, науково-дослідну та іншу діяльність) та діями держави щодо підтримки залізничного транспорту; другі – функціонуванням суб'єктів внутрішнього середовища залізничного транспорту (залізниці, промислові підрозділи залізничного транспорту тощо).

Проблему збільшення транспортного потенціалу залізничного транспорту України необхідно розглядати у декількох аспектах: фінансовому, виробничому, інноваційному, організаційному. Кожний з них передбачає певні напрямки, що сприятимуть розвитку транспортного потенціалу.

Основною проблемою, що ускладнює

процеси простого та розширеного відтворення на залізничному транспорті є обмеженість власних фінансових ресурсів, майже відсутність фінансової підтримки з боку держави та ускладнена можливість залучення інвестиційних ресурсів. З метою вирішення проблем залучення інвестиційних ресурсів в розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту України необхідно здійснення таких заходів: 1) посилення ролі держави у забезпеченні інвестиційного процесу, тобто розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій; 2) концентрація інвестиційних ресурсів (державних та галузевих) та їх раціональне використання на ключових напрямках інноваційного розвитку залізничного транспорту; 3) здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних програм та проектів галузі; 4) створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвестицій в усіх сферах – податковій, валютній, митному контролі; 5) залучення до фінансування інноваційних розробок, орієнтованих на створення перспективних об'єктів залізничного транспорту, впровадницько-інноваційних фірм – фірм ризикового (венчурного капіталу), як нового для галузі джерела інвестиційних ресурсів; 6) пошук та розробка нетрадиційних схем та механізмів інвестування інноваційного розвитку (впровадження лізингу, використання інвестиційного податкового кредиту, залучення коштів за договорами концесії та ін).

Виробничий аспект проблеми розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту України пов'язаний з необхідністю ефективної організації транспортного процесу з застосуванням логістичних, інформаційних технологій.

Інноваційний аспект розвитку транспортного потенціалу пов'язаний з активним впровадженням інновацій. Сьогодні пріоритетними завданнями інноваційного розвитку залізничної транспорту, які позитивно впливають на його транспортний потенціал, є : якісне виготовлення та серійне виробництво нового рухомого складу; скорочення термінів освоєння і впровадження прогресивної; наукові дослідження, розробка та впровадження нових конструкційних матеріалів і сталей; наукові дослідження щодо забезпечення вимог безпечної експлуатації рухомого складу та охорони навколишнього середовища; створення наукових інформаційних центрів, що забезпечують моніторинг ситуації на залізничному транспорті та наукову підтримку міжгалузевого та міжнародного співробітництва у галузі залізничної техніки та технологій.

Організаційний аспект розвитку транспортного потенціалу включає організацію ефективних схем взаємодії з іншими учасниками ринку перевезень та суб'єктами інших галузей економіки. Пріоритетним напрямком розвитку транспортного потенціалу в межах організаційного аспекту є активне застосування комбінованих перевезень.

Висновок. Подальший розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту є передумовою позитивних зрушень в економічному житті країни. Але для цього необхідно негайні трансформації в галузі залізничного транспорту, які пов'язані з: розвитком інноваційних продуктів та послуг, стандартизацією транспортних систем; лібералізацією залізничної транспортної мережі та стимулюванням інтероперабельності; інвестуванням в транспортну дослідницьку та проектну діяльність тощо.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Балацкий О.Ф. Экономический потенциал административных и производственных систем: Монография. – Сумы: Университетская книга, 2006. – 973 с.

2. Мочерний С.В. Економічний потенціал України / С.В. Мочерний// Економічна енциклопедія, Т.1. – К.: Академія, 2002. – 422 с.

3. Шевчук Л. Т. Медико-соціальні основи використання трудового потенціалу в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора економ. наук: спец. 08.09.01 — Демографія, економіка праці, соціальна економіка і політика / Л. Т. Шевчук. — Львів, 2005. — 35 с.

4. Якість трудового потенціалу та управління трудовою сферою в Україні: соціальна експертиза: Монографія / О.І. Амоша, О.Ф. Новікова, В.П. Антонюк, Л.В. Шаульська та ін. / НАН України. Ін-т економіки промисловості. - Донецьк. 2006. - 208 с.

5. Чабан В.Г. Інноваційний потенціал підприємства та його оцінка // Фінанси України. – 2006. – № 5. – С. 142–148.

6. Проблеми управління інноваційним розвитком підприємств у транзитивній економіці: монографія/ За заг. ред. д-р екон. наук, проф. С.М. Ілляшенка. – Суми: ВТД "Університетська книга", 2005. – 582 с.

7. Кендюхов О.В. Інтелектуальний капітал підприємства: методологія формування механізму управління: монографія. – Донецьк: ІЕП НАНУ України, 2006. – 307 с.

8. Левіна І.В. Інтелектуальний капітал: концептуальні основи відтворення: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд економ. Наук І.В. Левіна. — Донецьк, 2007. — 16 с.

9. Горяинов А.Н. Диагностика

транспортного потенциала систем перевозки грузов / А.Н. Горяинов, Е.С. Литовченко /Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2010. - № 44. – С.25-28.

10. Курников Е.В. Транспортные ориентиры социально-экономического развития России // Российское предпринимательство. – 2008. - № 11, с. 98-102.

11. Бойко О.В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О.В. Бойко, І.В. Дідовець. Режим доступу до статті: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2010_41/13.htm.

12. Сенько Е. В. Украина на рынке экспортных транспортных услуг / Е.В.Сенько // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем . – 2009. - № 15. – С. 107-125.

13. Якименко Н. В. Значення трансформування транспортного процесу для досягнення конкурентоспроможності підприємств // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 21. – С. 158 - 160.

Аннотация. Рассмотрено пути развития транспортного потенциала железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортный потенциал, международные транспортные коридоры.

Summary. The ways of development of transport potential of railway transport are considered .

Keywords: railway transport, transport potential, international transport corridors.

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.23:656.2

УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ КОНЦЕРНОМ „ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ"

Кондратюк М.В., старший викладач (Укр ДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки та впровадження нових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтована доцільність впровадження в діяльність підприємств залізничного транспорту – вищого, виконавчого та контрольного органів управління.

Ключові слова: органи управління, представницькі та незалежні контрольні органи.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Створюючи ефективну форму організації управління Державним концерном „Залізничні перевезення України" (далі Концерн) необхідно зазначити, що вона повинна бути націлена на формування цілісної та гнучкої системи координації діяльності залізниць, яка дозволить найповніше реалізувати переваги його створення.

Головною проблемою в цьому процесі є чітке визначення та виявлення кола питань, які вирішуються на рівні Концерну, а які на рівні КМУ та Мінтрансу. Відповідно до них і необхідно створити організаційну структуру управління, у вигляді ієрархічної піраміди управління, основу

© Кондратюк Н.В.