

УДК 656.078.8

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i61.127705>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК КОНКУРЕНТНИХ СТРАТЕГІЙ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Груник І.С., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Для України формування якісної та надійної транспортної системи виступає одним із основних факторів її участі у соціально-економічному розвитку континенту. В умовах глобалізації при створенні великих транснаціональних корпорацій та інтеграції транспорту окремих країн до світової мережі міжнародних транспортних коридорів, участь нашої держави в світовій транспортній системі вимагає перегляду основних орієнтирів розвитку. Що призводить до необхідності вдосконалювати транспортні технології за рахунок розробки та впровадження конкурентних стратегій розвитку залізничного транспорту, як основного у вітчизняній транспортній системі.

Ключові слова: залізничний транспорт, розвиток, стратегічне управління, конкурентні позиції, конкурентоспроможність, ефективність

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗА СЧЕТ КОНКУРЕНТНЫХ СТРАТЕГИЙ

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент,
Груник И.С., к.т.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Для Украины формирования качественной и надежной транспортной системы выступает одним из основных факторов ее участия в социально-экономическом развитии континента. В условиях глобализации при создании крупных транснациональных корпораций и интеграции транспорта отдельных стран в мировой сети международных транспортных коридоров, участие нашего государства в мировой транспортной системе требует пересмотра основных ориентиров развития. Что приводит к необходимости совершенствовать транспортные технологии за счет разработки и внедрения конкурентных стратегий развития железнодорожного транспорта, как основного в отечественной транспортной системе.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, развитие, стратегическое управление, конкурентные позиции, конкурентоспособность, эффективность

ENSURING COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT AT THE ACCOUNT OF COMPETITIVE STRATEGIES

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Hrunyk I.S., Ph.D., associate professor (USU of RT)*

Strategic development of transport enterprises, including railway transport, as one of the main components of the domestic transport system, in modern economic conditions is a reflection of their capabilities in the market, which manifests itself in the development and implementation of phased plans for the development of the railway industry in order to increase the level of competitiveness in the market transport services.

Strategic management of an enterprise is a reaction to complex and changing conditions of economic activity. Although, at present, obtaining the maximum profit serves as an indicator of the efficiency of the enterprise, nevertheless, an enterprise seeking to further develop in the economic system, should focus its efforts on the conquest of new, more attractive from an economic point of view, market segments by changing or improving own economic activity. Therefore, the application of strategic approaches and development guidelines allows enterprises to more widely use their own and, if needed, resources, creating new market opportunities for themselves.

Creating favorable conditions for conducting effective economic activity for enterprises of all spheres of the national economy is necessary to develop a strategy of activity, on the basis of which it is necessary to adopt the ability to form and develop competitive advantages. They may be at different stages of formation - depending on the specifics of the activity, the resources of the enterprise, its ability to conduct effective innovation activities, and other factors, including those that directly affect the efficiency of enterprise management, defining the methods of substantiation and formulating the criteria before making managerial decisions.

The presence of a large number of specific areas of development of transport companies, in particular, passenger and freight traffic, have different aspects regarding the ways of further development, it leads to the need to create and implement a long-term and multi-stage development program, which should highlight all the specifics of the operation of transport enterprises and detail ways to achieve the goal for each structural unit. That requires the creation of a unified system of indicators, the achievements of which will promote the maintenance of existing competitive advantages and the creation of new ones, in particular by expanding the geographical, social, technological, and other capabilities of the enterprise.

Keywords: *railway transport, development, strategic management, competitive position, competitiveness, efficiency*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Збільшення рівня конкурентної роботи на зовнішніх та внутрішніх ринках призводить до постійної потреби підприємств у підтримці наявних та завоюванні нових конкурентних переваг, що виливається у зміну орієнтирів стратегічного розвитку в сфері маркетингу, логістики, управління персоналом, якості виготовлення продукції чи надання послуг, що й формує ефективну конкуренту стратегію розвитку підприємства.

Стратегічний розвиток транспортних підприємств, в тому числі й залізничного транспорту, як одного із основних складових вітчизняної транспортної системи, в сучасних умовах господарювання виступає відображенням їх можливостей на ринку, що проявляється у розробленні та впровадженні поетапних планів розвитку залізничної галузі з метою підвищення рівня конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню питань ефективного розвитку залізничного транспорту висвячені роботи Диканя В. Л., Токмакової І. В., Мукмінової Т. А., Кірдіної О. Г., Чеховської М. М., Зубенко В. О. та ін. [1-6]. Та поряд із значною кількістю досліджень відносно перспектив розвитку залізничної галузі є потреба у формуванні підходів забезпечення її конкурентоспроможності. Адже конкурентні переваги товарів чи послуг формуються не лише в сфері виробництва, а й при позиціонуванні на ринку, особливо це стосується транспортних послуг, конкурентоспроможність яких, в першу чергу, залежить від правильної подачі на ринок.

Мета статті. Визначення особливостей впливу конкурентних стратегій на розвиток залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Викладення основного матеріалу дослідження. Досліджуючи діяльність залізничного транспорту, який здійснює понад 80% вантажних перевезень та біля 50% - пасажирських в транспортній системі нашої країни, потрібно відзначити, що визначення його основних переваг на ринку транспортних послуг є однією із необхідних умов для виконання комплексного аналізу галузі, що дасть змогу вийти їй на світовий рівень та

сприяти розвитку національного господарства [7]. Також, потрібно відзначити, що для ефективного розвитку транспортних підприємств залізничної галузі, процес перевезення має бути постійним та безперервним, адже діяльність вітчизняного транспортного сектору побудована так, що отримання максимального прибутку можливе лише за умов повного завантаження перевізних потужностей.

Аналізуючи можливості та загрози розвитку залізничного транспорту, які наведені табл. 1, необхідно зазначити, що виконана оцінка конкурентних позицій розкриває положення на ринку транспортних послуг підприємств залізничної галузі як позитивне, але існує ряд проблем, котрі потрібно нагально вирішувати.

Зокрема, стан зовнішнього середовища має значний вплив на розвиток галузі, що потребує від внутрішнього середовища постійних пристосувань та змін у своїй діяльності. Постійна залежність внутрішнього середовища від зовнішнього призводить до визначення лідерських позицій підприємства на ринку, адже здатність підприємств за допомогою своїх потужностей та ресурсів сформувати міцну, ефективну та всеохоплюючу стратегію розвитку, постійно змінюючись від зовнішнім тиском, є істотною умовою їх конкурентоспроможності на ринку. Тим більше, що пристосування до впливу зовнішнього середовища, гнучкість, адаптивність та бажання змінюватися є необхідною умовою успішної роботи підприємства за рахунок перетворення можливостей на перспективні напрями розвитку, а наявність дієвих конкурентних переваг допоможе у боротьбі із можливими загрозами.

Таблиця 1

SWOT- аналіз можливостей та загроз ефективного розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах

Фактори впливу	<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - перспективи завоювання європейського та світового ринку транспортних послуг; - отримання інвестицій від держави та закордонних партнерів; - об'єднання з іншими видами транспорту для виконання перевізного процесу; - окреслення стратегічних перспектив розвитку галузі в найближчому та далекому майбутньому; - посилення ролі взаємозв'язку між транспортною сферою та підприємствами, які виробляють продукцію для її потреб; - зростання рівня сервісного обслуговування споживачів 	<ul style="list-style-type: none"> - невизначеність курсу розвитку галузі відносно країн близького зарубіжжя; - зниження рівня вантажних та пасажирських перевезень; - нестабільна політична ситуація, яка склалася в країні та за її межами; - високий рівень зношення основних фондів і низький відросток модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури; - незначний рівень доходів в галузі та скорочення потреб в основних видах послуг, - низький рівень надійності та безпеки; - високий рівень відтоку кваліфікованих спеціалістів; - постійне зростання цін на енергоресурси та паливно-мастильні матеріали; - досить відчутне зниження кількості транзитопотоків
	<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - вигідне географічне положення країни; - високий рівень розвитку інфраструктури; - застосування та впровадження сучасних технологій та нової техніки; - кадровий потенціал; - високий рівень екологічної безпеки; - порівняно низька собівартість, зокрема для перевезення масових вантажів; - відсутність значної залежності від кліматичних умов; - значний рівень безпеки при здійсненні пасажирських перевезень, порівняно з іншими видами транспорту, особливо – автомобільним; - високий рівень сервісного обслуговування згідно із світовим стандартами 	<ul style="list-style-type: none"> - дуже великий відсоток використання застарілих техніки та технологій; - недосконала структура матеріально-технічного забезпечення; - низький рівень кваліфікації працівників на виробничих та керівних посадах; - низький рівень застосування логістичних та інформаційних технологій; - «несправедливий» перерозподіл доходів: наявність перехресної оплати перевезень, невідповідність тарифів рівню обслуговування, тощо; - відсутність необхідної кількості фінансових ресурсів для проведення оновлення та модернізації рухомого складу та інфраструктурних об'єктів; - нецільове використання коштів; - слабкий рівень запровадження швидкісного руху на залізній мережі; - законодавча недосконалість та законотворча повільність

Аналізуючи дослідження провідних вітчизняних науковців [8; 9], потрібно відзначити, що однією з головних переваг вітчизняної залізничної мережі на ринку транспортних послуг є наявність вигідного географічного положення. Хоча, протягом останнього часу, ця перевага нівелюється погіршенням політичної ситуації в країні. Та все таки наша держава намагається виступати в ролі

транзитної - за рахунок більш тісної співпраці з міжнародними партнерами, що потребує додаткового фінансування в розбудову колій європейського зразка [10].

На жаль, на даний час вітчизняний ринок транспортних послуг має неоднорідну структуру, що видно з табл. 2.

Таблиця 2

Структура експорту-імпорту за видами послуг в Україні (тис. дол. США) [11]

Назва послуги згідно із КЗЕП	Роки			
	2013	2014	2015	2016
Експорт				
Транспортні послуги	8305848,5	6101923,5	5263155,3	5300545,6
Послуги морського транспорту	1123732,6	850878,8	735935,8	661619,1
Послуги річкового транспорту	42299,6	46342,3	44494,8	29944,4
Послуги повітряного транспорту	1333178,2	1071262,5	853618,5	882840,3
Послуги залізничного транспорту	1613856,3	1098830,7	751254,1	561118,6
Послуги автомобільного транспорту	478396,4	459623,7	249071,0	237949,1
Послуги трубопровідного транспорту	3335629,6	2207902,0	2258041,9	2630686,4
Передача електроенергії	382,4	3288,5	5387,1	2325,1
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	333723,9	330069,7	341649,9	262868,2
Послуги поштової та кур'єрської служби	44649,5	33725,3	23702,4	31194,4
Імпорт				
Транспортні послуги	1716437,5	1376552,3	1153393,5	989274,8
Послуги морського транспорту	195795,1	243651,7	191729,0	141180,7
Послуги річкового транспорту	360,8	1087,6	600,8	351,1
Послуги повітряного транспорту	643550,4	431037,6	466937,6	357465,0
Послуги залізничного транспорту	626973,1	431305,2	287002,5	259877,0
Послуги автомобільного транспорту	197221,1	189804,7	91845,4	114860,7
Послуги трубопровідного транспорту	3512,2	52588,0	98123,3	87229,5
Передача електроенергії	16,6	-	31,2	-
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	33714,4	15717,7	11332,6	20863,9
Послуги поштової та кур'єрської служби	15293,9	11359,7	5791,2	7446,9

Відповідно до вище наведених з 2013 роком експорт транспортних даних потрібно відзначити, що порівняно послуг в Україні знизився на понад 36%, а

імпорт – на понад 42%. Це пов'язане, в першу чергу із значним відставанням розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури від світових вимог, складною ситуацією на східних кордонах держави, неякісною політикою в цій сфері, відсутністю законодавчої бази та іншим факторами. Тож, більшість міжнародних партнерів, відзначаючи низький рівень транспортно-логістичного забезпечення нашої країни, що виникло внаслідок відсутності дієвої програми розвитку та регулювання транспортно-логістичної галузі, не бажають співпрацювати з вітчизняною транспортною системою.

Звісно, що використання вигідного географічного положення є пріоритетним стратегічним напрямом розвитку для залізничної галузі, але відсутність послідовної державної політики в розвитку транзитного потенціалу та складна зовнішньополітична й економічна ситуації призвели до значного зниження рівня транзитопотоків через нашу країну [12]. Нажаль уряд України до цього часу не виробив стратегічного бачення конкурентних переваг у розвитку вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу, перспектив розвитку вантажних транзитопотоків провідних країн із врахуванням специфіки функціонування міжнародної торгівлі [13].

Таким чином, потрібно зазначити, що стратегічне управління підприємством є реакцією на складні та мінливі умови ведення господарської діяльності. І хоча, на даний час, отримання максимального прибутку виступає показником ефективності діяльності підприємства, все таки підприємство, яке прагне подальшого розвитку в економічній системі, повинне зосереджувати свої зусилля на завоюванні нових, більш привабливих з економічної точки зору, сегментів ринку за рахунок

зміни або вдосконалення власної господарської діяльності. Тож, застосування стратегічних підходів та орієнтирів розвитку дозволяє підприємствам більш широко використовувати власні та залучені, якщо в цьому є потреба, ресурси, формуючи нові ринкові можливості для себе (рис. 1).

Із вище наведеного випливає, що створення сприятливих умов для ведення ефективної господарської діяльності підприємствам всіх сфер народного господарства необхідно розробляти стратегію діяльності, за основу котрої потрібно прийняти спроможність до формування та розвитку конкурентних переваг. Вони можуть перебувати на різних стадіях становлення – в залежності від специфіки діяльності, ресурсних резервів підприємства, його спроможності до ведення ефективної інноваційної діяльності та інших факторів, в тому числі й тих, які прямо позначаються на ефективності управління підприємством, зумовлюючи методи обґрунтування та формуючи критерії до прийняття управлінських рішень.

Тож, ключовою ціллю дослідження особливостей формування та розвитку конкурентного середовища для підприємств транспортного сектору є вивчення стану ринку для конкретної ситуації та прогнозування тенденцій його розвитку в майбутньому. Для чого необхідно виконати наступне [14]:

- вивчити та оцінити загальну економічну ситуацію на конкретному ринку, визначити його тип;
- сформулювати основні чинники, які встановлюють характер зв'язків на ринку, його структуру та перспективи розвитку;
- встановити кількісні та якісні рекомендації щодо співвідношення попиту та пропозиції;
- визначити основні положення та підходи щодо перспектив розвитку ринку.

Проблеми транспортного комплексу України

Стратегія забезпечення конкурентоспроможності підприємства						
Товарно-ринкова (маркетингова) стратегія	Ресурсно-ринкова стратегія	Технологічна стратегія	Інтеграційна стратегія	Інвестиційно-фінансова стратегія	Соціальна стратегія	Управлінська стратегія
- номенклатура та асортимент товарів і послуг; - обсяги виробництва; - якість продукції; - реклама; - рівень до продажного та після продажного обслуговування; - ціноутворення	- обсяг ресурсних запасів і частота їх поповнення; - якість ресурсів; - поведінка на ринку ресурсів	- характерні особливості технологій, які застосовуються; - рівень стабільності технологій; - рівень впровадження інновацій; - рівень технологічного устрою	- вертикальна інтеграція; - горизонтальна інтеграція; - діагональна інтеграція	- можливості залучення зовнішніх фінансових ресурсів; - повернення залучених коштів; - інвестування власних коштів; - фінансова підтримка від держави	- чисельність робітників; - взаємозамінність робітників; - диференціація робітників; - ступінь патерналізму; - соціальний тип колективу	- тип управління; - організаційна структура; - управлінські комунікації

Конкурентні стратегії

Характерні ознаки конкурентних стратегій

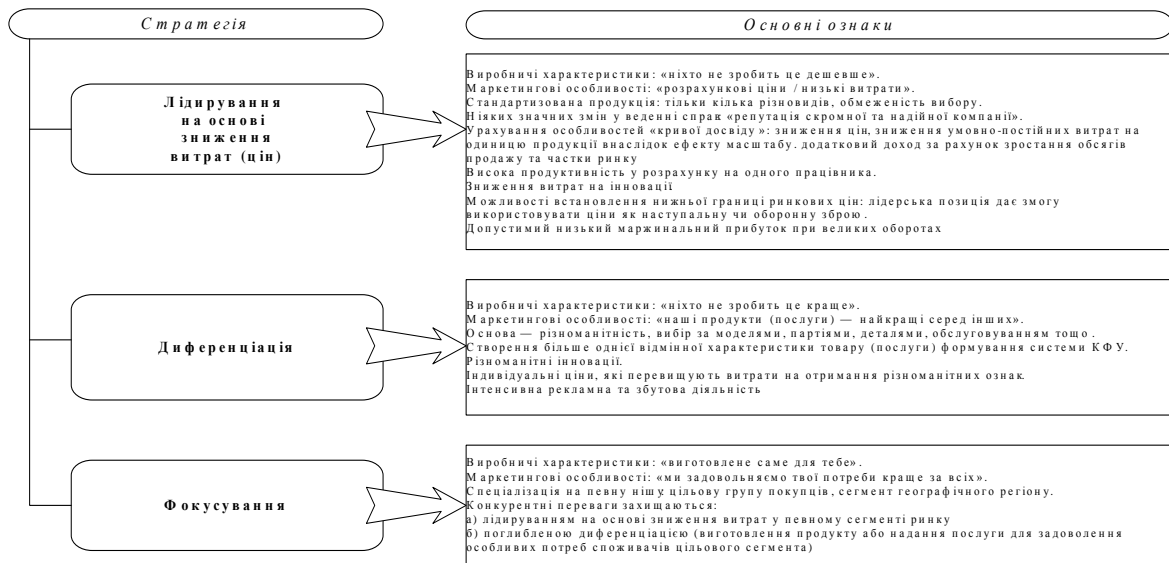


Рис. 1. Вплив конкурентних стратегій на забезпечення конкурентоспроможності підприємств

Потрібно зазначити, що наявність багатої кількості специфічних напрямів розвитку підприємств транспортної сфери, так, зокрема, пасажирський та вантажний рух мають різні аспекти щодо шляхів подальшого розвитку, призводить до необхідності створювати та впроваджувати довготривалу та багатоетапну програму розвитку, в якій має бути відзначено всю специфіку функціонування транспортних підприємств та деталізовано шляхи досягнення поставленої мети для кожного структурного підрозділу. Що потребує створення єдиної системи показників, досягнення котрих буде сприяти підтримці наявних конкурентних переваг

та створення нових, зокрема за рахунок розширення географічних, соціальних, техніко-технологічних та інших можливостей підприємства.

Висновки. Тож, досліджуючи можливості та сильні сторони галузі можна зробити висновок, що подальший розвиток залізничного транспорту можливий за рахунок фінансової та держаної підтримки. Зокрема, притягнення додаткових фінансових надходжень в оновлення рухомого складу та відновлення залізничної інфраструктури відповідно до міжнародних вимог дасть можливість нашій країні вийти на світовий транспортний ринок та зайняти свою

нішу, в першу чергу, як транзитній державі.

Що стосується найбільших небезпек, які гальмують розвиток галузі, то до них відноситься значний рівень зносу рухомого складу, який протягом останніх років працює на найвищому рівні власних можливостей за рахунок витискання останніх виробничих потужностей із наявної техніки, та політична нестабільність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. —Х.: УкрДАЗТ. — 2009. — № 25. — С. 11 — 20.
2. Токмакова І. В. Сучасні аспекти формування ефективної системи управління на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова //Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. —Х.: УкрДАЗТ. — 2013. — № 42. — С. 393 — 395.
3. Мукмінова Т. А. Ринкова трансформація суб'єктів господарювання на залізничному транспорті / Т. А. Мукмінова // Екон. -мат. моделювання соц. -екон. систем. — 2007. — Вип. 12. — С. 29-37.
4. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України : монографія / О. Г. Кірдіна; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х. : УкрДАЗТ, 2010. — 249 с.
5. Чеховська М. М. Формування механізму організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу України : авт. дис. д-ра екон.наук : спец. 08.00.04 / М. М. Чеховська ; Держ. наук.-техн. ун-т трансп. — К.,2012. — 36 с.
6. Зубенко В.О. Використання принципів ощадливого виробництва при управлінні підприємствами залізничного транспорту// В.О. Зубенко// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. —Х.: УкрДАЗТ. — 2013. — № 42. — С. 372 — 375.
7. Каличева Н. Є. Переваги залізничного транспорту на ринку транспортних послуг / Н. Є. Каличева// Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Збірник наукових праць. – Одеса, ОНМУ. - 2013. - Випуск 44 (3). – С. 137 – 146.
8. Ткаченко Н. Ю. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / Н.Ю. Ткаченко // Донецький державний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського.- 2007. – С. 56–58.
9. Віниченко В. С. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / В. С. Віниченко, М. В. Ляхов. – Харківська державна академія міського господарства, 2006. – С. 193–198.
10. Новий Шовковий шлях із Європи до Китаю проходитиме через Україну [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://espreso.tv/news/2017/10/31/novyy_shovkovyy_shlyakh_iz_yevropy_do_kytayu_prokhodytyme_cherez_ukrayinu (Назва з екрану 31.10.2017)
11. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
12. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики/ В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. —Х.: УкрДАЗТ. — 2013. — № 42. — С. 144— 149.

13. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.
14. Спирин И. В. Антимонопольное регулирование транспортной деятельности / И. В. Спирин, Э. В. Шегай. – М.: Издательство «Ось-89», 2000. – 128с.