

перевезення, вигідні й державі, і залізниці, і автоперевізникам. Вони є більше екологічними, чим автомобільні перевезення, перешкоджають руйнуванню дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на дорогах. Крім того, такі перевезення заощаджують паливе (на залізниці в порівнянні з автомобільним транспортом витрати палива на один тонно-кілометр в 10-15 разів менше), подовжують термін служби автомобілів, дозволяють скоротити час простоїв у портах за рахунок спрощення формальностей в «сухих портах», дають перевагу в часі при перетинанні кордону за рахунок проведення митного контролю не кожного авто, а всього складу поїзда.

Інтерес до цього виду сполучення також пояснюється його економічною ефективністю. Зіставлення варіантів доставки вантажів показує, що при відстанях більше 250-300 км і довжині доставки автотранспортом - до 20% від усього шляху проходження цей вид перевезень є найбільш ефективним. Для автоперевозників контрейлерні перевезення є вигідним, регулярним і зручним субпідрядом, що забезпечує доступ до великої транспортної мережі залізниць. При цьому, витрати автоперевозників знижуються й, відповідно, зменшується вартість доставки вантажу. Що стосується держави, те її матеріальні вигоди від здійснення контрейлерних перевезень значно більше, ніж від проїзду автопоїздів по автомобільних дорогах, адже залізничні перевезення здійснюються вітчизняними перевізниками, а плата за користування залізничною інфраструктурою більше адекватна видаткам на її підтримку й відновлення.

В Україні з 2003 року функціонує контрейлерний поїзд "Вікінг" по маршруту Іллічєвськ - Клайпеда (проект "Ярослав" по маршруту Луганськ - Славкув призупинений). Досвід його експлуатації показав досить велику зацікавленість із боку операторів ринку в нових видах перевезень.

Найважливішою ініціативою сьогодишнього дня в розвитку контрейлерних перевезень є продовження до Одеського й Іллічєвського портів маршруту міжнародного проекту "Зубр" (контрейлерний поїзд на лінії Таллінн - Рига - Мінськ).

Декларують залізничники й готовність до здійснення контрейлерних перевезень по маршрутах Київ-Харків-Луганськ, Одеса-Київ (і далі - у напрямку Росії й Білорусі), Херсон-Миколаїв-Київ і ін. На залізничних терміналах 9 великих міст - Києва, Харкова, Луганська, Ужгорода, Львова, Ковеля, Одеси, Херсона й Миколаєва - є рампи, пристосовані для завантаження вантажних автомобілів. Для перевезень автопоїздів залізничники готові задіяти 87 спецплатформ. Оскільки в складі

контрейлерного поїзда звичайно по 30-35 таких платформ, існує можливість організувати на найбільш завантажених напрямках щодобові перевезення автопоїздів по 2-3 маршрутам. За умови збільшення обсягів таких перевезень "Укрзалізниця" має можливість за короткий строк модернізувати ще 100 платформ.

Незважаючи на зацікавленість експедиторів у контрейлерних перевезеннях, перешкодою для їхнього розвитку є відсутність законодавчої бази - проект закону «Про змішані перевезення» дотепер перебуває в розробці. Саме цей закон повинен урегулювати із ДТСУ спрощену процедуру оформлення експортно-імпортних операцій. Без рішення цих проблем перевізники навряд чи звернуть увагу на нову послугу, і мільйони будуть витрачені дарма.

Досвід економічно розвинених країн показує, що завдяки розвитку контрейлерних перевезень росте загальна ефективність автомобільно-залізничного транзиту. По оцінках фахівців, для України, що має стійкі автомобільні зв'язки із країнами СНД, Центральної й Західної Європи, розвиток контрейлерних перевезень має стратегічний інтерес.

Таким чином, створення нових сучасних проектів у сегменті контрейлерних транспортних перевезень могло б стати значним кроком до збільшення обсягів перевезень і збільшення переліку послуг залізниць.

УДК 338.47:656.2

ВИДІЛЕННЯ ЗАХОДІВ, НАПРАВЛЕНИХ НА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Бандурко І.С., аспірант (УкрДАЗТ)

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту може бути успішно досягнуто у тому випадку, якщо буде вироблено чітке уявлення про економічний зміст показників «економічний ефект» і «економічна ефективність». Також необхідно визначити основні чинники, що впливають на підвищення ефективності та розробити їх класифікацію.

Наступним кроком є визначення основних елементів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту таких, як: прискорення НТП, поліпшення якісних і об'ємних показників роботи залізничного транспорту, вдосконалення форми організації праці і технологічних процесів, більш раціональне використання матеріально-виробничого потенціалу. Важливе значення для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, що забезпечує надалі його

конкурентоспроможності, має вибір і здійснення оптимальних економічно-цілеспрямованих варіантів розвитку залізничних підприємств, капітальних вкладень і нової техніки, що забезпечує досягнення раціональних результатів при мінімальному об'ємі виділених матеріальних витрат та трудових ресурсів.

Суттєвими чинниками, що впливають на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і на його конкурентоспроможність є:

- зростання продуктивності праці;
- автоматизація праці;
- впровадження прогресивної технології і нової техніки;
- покращення якості транспортної послуг;
- зниження собівартості транспортної продукції;
- економія матеріальних і енергетичних ресурсів;
- оновлення основних фондів;
- раціоналізація і прискорення залізничних перевезень.

Вище викладене є передумовою до розробки чіткого алгоритму дій щодо впровадження цих чинників, які сприятимуть ефективності роботи залізничного транспорту, появи нових перевізників, розширенню спектра послуг, впровадженню швидкісного руху, розвитку інтермодальних перевезень та багато чому іншому.

УДК 656.615.071.3

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Белоус Е.В., к.е.н., доцент (ОНМУ)

Современный мир живет в хаотичное время, которое характеризуется острой конкуренцией, быстрыми переменами в экономике, огромными потоками информации, которые обрушаются на него с немыслимой скоростью, все возрастающей сложностью ведения бизнеса и всепроникающей глобализацией.

В результате происходящих процессов на рынке стали доминировать абсолютно новые компании, которые недавно начали функционировать на рынке, а из известных компаний-гигантов остались лишь те, кто сумел перестроиться и двигаться со скоростью изменений на рынке.

В качестве основных характеристик современной экономики можно выделить следующие: глобализация мировых экономик, технологий, инноваций, быстроменяющаяся среда

бизнеса, акцент на предпринимательскую экономику, отмирание индустриальной экономики, рынок, управляемый покупателем, который активно ищет альтернативные предложения и выбирает лучшее, сокращение жизненного цикла товаров и услуг.

Ведение современного бизнеса существенно отличается от прошлых условий функционирования. Как выше было сказано в быстроменяющейся среде современной экономики происходит переход от индустриального предприятия к интеллектуальному.

Происходит взрывное развитие виртуального обучения, в компаниях реализуется концепция обучающейся организации, т.е. организации, которая постоянно совершенствуется за счет получения новых знаний. Знания, получаемые в ходе непрерывного обучения (а это является одними из наиболее важных источников успеха на рынке), позволяют их интегрировать в новые продукты или услуги, быстрее, чем конкуренты.

В качестве особенностей ведения современного бизнеса можно выделить следующие:

Переход от индустриального бизнеса к интеллектуальному. Акцент на интеллектуальные активы.

Использование концепции самообучающейся организации. Сотрудники – это инвестиции, а не затраты.

Функционирование малых по размеру бизнес-структур по сравнению с крупномасштабным производством «прошлой» экономики. Примером тому может служить японская модель Бунша. Она подразумевает разделение компании на более мелкие части по достижению ее определенного размера.

Смещение акцента с финансовых ресурсов в сторону людского капитала, которые в настоящий момент являются главной ценностью.

Основной упор на командную работу, а не на индивидуальную.

Адаптированная под потребности рынка рабочая сила, а не стандартизированная.

Упор на перемены, а не на стабильность.

Современные покупатели не хотят больше быть безликими, они продолжают повышать уровень своих требований. Им уже не достаточно сочетания «оптимальная цена – оптимальное качество». Они хотят сбалансированного и продуманного до мелочей комплекта продуктов и услуг, которые удовлетворят максимально их потребность с помощью их уникального решения. Поэтому главной задачей современной организации является создание потребительской ценности.