

http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf.

8. Тимофеева Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Т.О. Тимофеева; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

9. Шинкаренко В.Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у

роботі господарського комплексу України / В.Г. Шинкаренко // Збірник наукових праць НТУ. – 2009. Режим доступу до статті: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/pdf/81.pdf.

10. Шапочка М. К. Проблеми та напрямки реструктуризації залізничної інфраструктури // М.К. Шапочка, О.І. Рибіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. - № 2, т.2. – С.44-48.

Аннотация. Раскрыты первоочередные направления обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: экономическая безопасность, международный транспортный коридор, железнодорожный транспорт, железнодорожная инфраструктура.

Summary. reveals the priority areas of economic security of railway transport.

Keywords: economic safety, the international transport corridor, railway transportation, railway infrastructure.

Рецензент д.к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 656.7:061.5:658.15(045)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Мягих І.М., докторант (НАУ)

Розкриті проблеми розвитку авіакомпаній, авіапідприємств, чинники, що впливають на їх розвиток та запропоновані напрямки вирішення проблем щодо розвитку авіапідприємств України.

Ключові слова: стратегія, конкурентоспроможність, собівартість авіап перевезень, доходи, прибутки.

Постановка проблеми. Процес управління на підприємствах пов'язаний із плануванням, організацією виконання планів і контролем кінцевих результатів. Чим краще відпрацьовані і взаємозалежні ці функції, тим ефективніше управління. Планування дозволяє визначити характер, форми і послідовність майбутніх дій. Результатом планування є система планів – довгострокових, середньострокових, оперативних. Найбільш складною проблемою є розробка стратегії, вона торкається інтересів будь-якої організації, визначаючи основні напрями її розвитку на тривалий період.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем формування стратегії розвитку авіакомпаній, авіапідприємств приділено чимало уваги, як вітчизняними так і зарубіжними науковцями. На нашу думку, найбільш важливими

є наукові праці: А. Андреева [1], О. Горбановської [2], О. Плешакова [4], К. Скуратова [5], О. Соболева та інш. А. Андреев у своїй науковій роботі пропонує технологію і процедури підвищення ефективності досягнення стратегічних цілей авіакомпанії шляхом створення системи і показників, які дозволяють оцінити внесок структурних підрозділів авіакомпаній та окремих показників [1]. Дисертація О. Горбановської присвячена аналізу та формуванню стратегії розвитку авіакомпанії [2]. О. Плешаковим запропоновані методи побудови математичних моделей стратегії діяльності авіакомпанії при різних критеріях оптимальності [4]. Наукова робота К. Сакурова присвячена розробці теоретичних та методичних підходів до формування стратегії розвитку авіакомпанії на ринку авіатранспортних послуг [5]. Однак, слід

відмітити, що дані наукові праці та праці інших науковців, недостатньо розкривають проблеми авіатранспортних підприємств та їх вирішення. Тому, враховуючи значну кількість факторів, які впливають на розвиток авіатранспортних підприємств, та пошук напрямків щодо поліпшення розвитку діяльності авіатранспортних підприємств потребують подальшого дослідження.

Метою дослідження є: розкрити проблеми стратегії розвитку авіакомпаній та сформулювати напрямки вирішення проблем в залежності від умов роботи та інших чинників.

Основні результати дослідження. Для вибору ефективної стратегії вирішення проблеми розвитку визначають об'єкт управління, для цього проводять аналіз проблемних ситуацій, факторів та наслідків її існування, визначають цілі вирішення проблеми. З урахуванням загальної стратегії розробляються економічні, стратегічні плани, які орієнтовані на конкретні структурні підрозділи.

Слід зазначити, що розвиток авіатранспортних підприємств починаючи з 1991 року і на сьогоднішній день мають наступні проблеми:

- склад попиту на пасажирські перевезення, що обумовлено зростанням собівартості авіаційних перевезень;

- низькою конкурентоспроможністю більшості авіатранспортних підприємств на зовнішніх та внутрішньому ринках (застарілий парк повітряних суден не дає можливості конкурентоспроможного виходу на перспективні ринки міжнародних авіаперевезень, а також ефективної організації внутрішніх перевезень;

- неврегульованість питання щодо джерел фінансування, у тому числі питання самоокупності, після припинення бюджетного фінансування. Враховуючи низький обсяг авіаперевезень та великі ціни на авіатехніку та запасні частини, практично неможливо здійснювати оновлення парку за рахунок власних коштів;

- мало ефективним функціонуванням транспортного комплексу, яке пов'язане із повільним вирішенням питань приведення у відповідність до обсягів роботи експлуатаційного персоналу і основних виробничих засобів, транспортної інфраструктури, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсозберігаючих технологій;

- відсутністю відповідного законодавства щодо залучення іноземних та вітчизняних приватних інвесторів до фінансування техніки, технологічної модернізації розвитку транспорту;

- недосконалістю нормативно-правового забезпечення транспортного комплексу, та нестабільністю правової бази, неузгодженістю транспортного законодавства з відповідними нормами міжнародного права.

В процесі дослідження виявлені фактори які негативно впливають на ефективність функціонування та розвиток аеропортів України:

- малі обсяги перевезень не дають можливості досягти рівня доходів з яких можливо виділяти кошти на модернізацію;

- недостатність оборотних коштів не дає змогу аеропортам не тільки замінити застарілі обладнання, а і підтримувати їх технічний стан, що може призвести до їх закриття, як таких, що не відповідають вимогам безпеки польотів;

- податковий тиск на аеропорти, зокрема земельні податки перевищують в середньому 20% витрат і не повертаються в аеропорт у вигляді дотацій, капіталовкладень, тощо. Через це без підтримки фінансової з боку місцевих органів та залучення додаткових коштів розвиток аеропортів неможливий;

- повільний розвиток неавіаційної діяльності.

Враховуючи падіння обсягів авіаперевезень із причин низької платіжної спроможності споживачів та заборони перевезення підакцизних товарів на міжнародних лініях і як наслідок зниження інтенсивності польотів, та зростання плати за землю, більшість аеропортів знаходяться в скрутному фінансовому стані, а наявність на їх балансі об'єктів соціальної сфери його ще погіршує.

Основними факторами, що зумовлюють низьку конкурентоспроможність діяльності українських авіакомпаній є стан парку, його фізичне спрацювання і моральне старіння. Однією з проблем парку є ще і невідповідність повітряних суден міжнародним стандартам, а це не дає можливості українським перевізникам виконувати міжнародні польоти.

Значна кількість авіакомпаній на українському ринку авіаційних перевезень, що виконують більшість з них, свідчать про значну розпорошеність українського ринку, та низьку ефективність авіаційної діяльності. Причиною цього є те, що при здійсненні державних процедур ліцензування, сертифікації практично реалізується принцип конкурсного добору претендентів, видаються дозволи авіакомпаніям на міжнародні авіаперевезення не здатним їх належно використовувати і розвивати маршрути. Відсутні критерії, які визначали б допуск перевізників, залежно від їх фінансового стану, до виконання того, чи іншого польотів.

Зниження попиту на внутрішні регулярні повітряні перевезення призвели до того, що надто великий парк повітряних суден та відсутність роботи для значної кількості екіпажів, вимусили українських перевізників працювати на ринку перевезень в інших регіонах, таких як Африка, Азія, Близький схід, тощо. Недостатній державний контроль за організацією безпечної експлуатації і правил виконання польотів в цих країнах призвели

до різкого падіння рівня авіаційної безпеки і великої кількості авіакатастроф українських авіакомпаній за кордоном.

Створення дрібних авіакомпаній в боротьбі за споживача виконують часто рейси, особливо чартерні, за демпінговими цінами, погіршуючи свій фінансовий стан і своїх конкурентів. Такі процеси супроводжуються зменшенням рівня безпеки польотів, сервісу, якості обслуговування пасажирської та вантажної клієнтури.

Однією з актуальних проблем є виробництво повітряних суден вітчизняною промисловістю. Національні виробники можуть випускати повітряні літаки різних типів, але їх вартість дуже висока, хоча і нижче іноземних аналогів. Українські авіакомпанії не в змозі купувати літаки і єдиною можливістю є отримання вітчизняної авіатехніки у лізинг, як це робиться у всьому світі, але до цього часу не вдалося широко запровадити лізинговий механізм.

Ринкова економіка вимагає створення підприємств здатними до саморозвитку, самоорганізації, конкуренції, яка посилюється на внутрішньому і зовнішньому ринках. Відсутність досвіду дослідження і методичних розробок по обліку якості послуг при установленні тарифів не дозволяють більшості вітчизняних авіакомпаній конкурувати на ринку авіатransпортних послуг. В основу ціноутворення та тарифів на транспортну продукцію покладені окрім собівартості робіт також відрахування і податки, внаслідок чого ціни на авіап перевезення різко зросли. Такі високі ціни призвели до відтоку споживачів послуг авіатransпорту і переорієнтацію на інші види транспорту.

Таким чином, загальний обсяг доходів, прибуток, який залишається в розпорядженні підприємства значно зменшилися, та можливості в частині фінансування авіапідприємств та відновлення технічного потенціалу.

Централізоване інвестування розвитку цивільної авіації України призвело до необґрунтованого збільшення потужності, але на сьогодні цей потужний комплекс використовується не ефективно, так як ні у держави, ні у керуючих структур, ні у самих підприємств немає коштів. Техніка яка використовується малопродуктивна, не відповідає вимогам охорони навколишнього середовища і дуже зношена, що призводить до зростання рівня експлуатаційних витрат, які підприємства вимушені включати в договірні ціни, що сприяло зменшенню кількості замовлень.

Авіатransпорт України потребує комплексної реконструкції, на що потрібні кошти, яких на авіаційних підприємствах на ці цілі не недостатньо.

Висновки. Таким чином, стихія ціноутворення, руйнування фінансово – кредитної системи, відмова від централізованого

регулювання інвестиційних процесів призвели до припинення надходження дотацій, інвестицій в авіацію.

Аналіз сучасного стану та проблем розвитку авіатransпортних підприємств свідчить про затяжну кризу більшості з них і необхідність виконання заходів щодо їх відродження та підвищення рівня їх конкурентоспроможності, як на вітчизняному так і на міжнародному ринку авіап перевезень, тобто – розробка стратегії економічного розвитку авіатransпортних підприємств.

Основними напрямками вирішення проблем розвитку авіатransпортних підприємств є:

- модернізація та оновлення авіаційної техніки на основі обґрунтованих бізнес-планів із залученням інвестиційного капіталу;

- залучення інвестицій в розвиток авіакомпаній та аеропортів шляхом їх акціонування та застосування різних форм співробітництва;

- підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіатransпортних підприємств.

Вирішення цих проблем дозволить забезпечити конкурентоспроможність авіатransпортних підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Андреев А.В. Организационно - экономические механизмы развития стратегического управления производством авиакomпаний [Текст]: дис. к.е.н. 08.00.05. /А.В. Андреев. - М.: 2003. – 177с.
2. Горбановська О. Якісний аналіз та формування стратегії авіакомпанії [Текст]: автореф. дис. к.е.н. 08.07.04. / О. Горбановська. – К.: 1997. – 25с.
3. Немцов В.Д. Стратегічний менеджмент [Текст]: навч. підручник /В.Д. Немцов, Л.Є. Довгань. – К.: ДП „Експрес поліграф”, 2004. – 560с.
4. Плешаков О.А. Повышение эффективности функционирования авиакomпании в условиях статистической неопределенности рынка авиауслуг [Текст]: дис.к.т.н. 05.02.22. /О.А. Плешаков. – М.: 2004. – 159с.
5. Скуратов К.С. Управление развитием авиакomпании в современных условиях [Текст]: дис.к.е.н. 08.00.05. /К.С. Скуратов. – М.: 2003. – 153с.
6. Соболев О.В. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент [Текст]: уч. пособие /О.В. Соболев, В.И. Дикань, Л.А. Позднякова. – Х.: ООО „Олант”, 2000. – 416с.
7. Томсон Артур А. Стратегический менеджмент, концепции и ситуации для анализа [Текст] /Артур А. Томсон, Стрикленд Т. перев. с

Аннотация. В статье раскрыты проблемы развития авиакомпаний, авиапредприятий, факторы, что влияют на их развитие. Предложенные направления решения проблем **относительно** развития авиапредприятия Украины.

Ключевые слова: стратегия, конкурентоспособность, себестоимость авиаперевозок, доходы, прибыли.

Summary. In the article there are the exposed problems of development of airlines, airentrprises, factors, that affect their development. The offered directions of decision of problems in relation to development of aviapredpriyatiya of Ukraine.

Keywords: strategy, competitiveness, prime price of air traffics, profits, arrived.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Прохорова В.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 656.078

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ СЕРВІСНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА ПІВДЕННІЙ ЗАЛІЗНИЦІ НА ПІДСТАВІ РЕЗУЛЬТАТІВ МАРКЕТИНГОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Наумова О.Е., к.т.н., доцент,

Антонова О.І., асистент,

Головань Л.В., студентка (УкрДАЗТ)

Стаття присвячена виявленню факторів, що знижують якість обслуговування пасажирів на Південній залізниці, шляхом проведення маркетингових досліджень. Запропоновано комплекс заходів щодо удосконалення системи сервісного обслуговування споживачів транспортних послуг.

Ключові слова: *сервісне обслуговування, маркетингове дослідження, залізничний транспорт, пасажирські перевезення, якість, конкурентоспроможність.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями. В умовах посилення конкуренції на ринку пасажирських перевезень особлива увага приділяється якості надання сервісних послуг, яка є важливою складовою конкурентоспроможності транспортного підприємства. Крім того, цей фактор є запорукою покращення іміджу Укрзалізниці, що, в свою чергу, дозволить підвищити прибутковість пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. На сьогоднішній день теоретичні та практичні аспекти здійснення маркетингової діяльності на підприємствах залізничного транспорту розглянуті у наукових працях таких російських та вітчизняних вчених, як Верлока В.С., Галабурда В.Г., Іловайський Н.Д., Кисельов Н.С. [1-3].

Окремим аспектам щодо забезпечення якості транспортних послуг, розвитку системи сервісного обслуговування пасажирів присвячені праці таких вітчизняних науковців, як Головіна О.А., Шаля О.Г., Боровський Б.Р. [4,5].

Питання щодо застосування маркетингових досліджень в системі організації сервісного обслуговування пасажирів висвітлені у роботах таких вітчизняних науковців і практиків, як Рудяченко І.Ф., Рябовал А.В., Мельник Т.С., Христофор О.В., Сіренко С.О. [6-8]. Проте дані дослідження носять загальний характер і спрямовані, в основному, на виявлення потреб пасажирів потягів міждержавного сполучення та потягів, що прямують у Кримському напрямку.

В той же час питання, пов'язані з практичними аспектами планування та проведення маркетингових досліджень при удосконаленні системи сервісного обслуговування пасажирів на