

2019 роки [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

7. Проект ЗУ «Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

8. Проект ЗУ «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

9. Чередниченко О.Ю. Причини браку вантажного рухомого складу «Укрзалізниці», як передумова до втрати українськими перевізниками позицій на ринку вантажних залізничних перевезень на прикладі Південної залізниці // О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 34.

10. Законопроект про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» №9377 в частині надання ДАЗТУ «Укрзалізняця» статусу

акціонерного товариства [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

11. Стаття «Реформа Укрзалізниці : загнаних лошадей пристреливают?» 27 липня 2011, [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://bi3on.info>

12. Стаття ««Укрзалізняця» перебрала вперед паровоза» / Тижневик «Коментарі», 4 (296) 27 січня 2012р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://bi3on.info>

13. Стаття ««Укрзалізняця» змінює правила гри» / Тижневик «Коментарі», 21 (265) 27 травня 2011р. [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://bi3on.info>

14. Стаття «Путин окажет вагонную помощь Украине» / Тижневик «Коментарі», 39 (282) 14 жовтня 2011р. [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://world.comments.ua>.

Аннотація. В статті розглянуті проблемні питання реформування системи організації вантажних залізничних перевезень та використання вантажного подвижного складу "Укрзалізняця" в сучасних умовах, вивчено досвід зарубіжних країн в цьому напрямку, дані рекомендації по усунуванню передумов до нанесення економічного збитку галузі в ході впровадження нового механізму використання вантажного подвижного складу.

Ключові слова: реформування, вантажні залізничні перевезення, подвижний склад, транспортна інфраструктура.

Summary. The article considers the issues of reforming the system of freight rail prevezen and use of freight rolling stock "UZ" in modern terms, studied the experience of foreign countries in this direction, and recommendations for the elimination of conditions causing economic damage to industry in the implementation of a new mechanism of freight rolling stock

Keywords: reformation, freight transportation, rolling stock, transport infrastructure.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 330.131.5 : 656.2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОСИЛЕННЯ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Чеховська М.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті розглядаються основні методи оцінки ефективності розвитку системи залізничного транспорту України в умовах посилення глобалізації. Зокрема, пропонується застосування таких методів, як PEST- та SWOT-аналіз.

Ключові слова: залізничний транспорт, глобалізація, ефективність, PEST-аналіз, SWOT-аналіз.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Розвиток глобалізаційних процесів у виробничій діяльності і, як наслідок, у транспортних галузях, вимагає від останніх забезпечення як вантажних, так і пасажирських перевезень. Історично склалося, що глобалізація на транспорті стосується здебільшого розгалуженої мережі транспортних коридорів, оптимізації логістичних маршрутів. Саме в цьому напрямку, відповідно до програмних положень Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, а також Програми економічних реформ на 2010-2014 роки, розвивається залізничний транспорт України.

В умовах сьогодення, у відповідності до напрямів реструктуризації галузі, діяльність підприємств залізничного транспорту, які є суб'єктами господарської діяльності, повинна здійснюватися у відповідності до принципів ринкової економіки. В той же час нормальне функціонування підприємств, особливо в умовах посилення глобалізації, можливе лише за певного рівня ефективності функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблеми оцінки ефективності роботи залізничного транспорту, а відтак і безпосередньо підвищення ефективності його діяльності повсякчас турбують наукову спільноту. Дослідження в цих напрямках здійснювалися, зокрема М.І. Данько, В.Л. Диканем, І.Ю. Кушнір, М.В. Макаренком, Є.М. Сичом, Ю.М. Цветовим, В.В. Чорним [1-3].

Разом з тим, дослідження діяльності залізничного транспорту в умовах глобалізації транспортної системи здійснювалося переважно через призму вантажних перевезень. **Метою нашого дослідження** є визначення методичних підходів до оцінки ефективності розвитку не лише підприємств залізничного транспорту, а й комплексу супутніх галузей в умовах як інтеграції нашої країни у світове господарство, так і посилення глобалізації транспортної сфери.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Як правило, під ефективністю розуміють відношення розміру технічного, експлуатаційного або економічного ефекту до розміру затрат, що обумовили отримання зазначеного ефекту. Здебільшого зазначена економічна категорія виражається рівнем рентабельності, коефіцієнтом народногосподарської ефективності, фондомісткістю, фондовіддачею тощо [4, с. 51-52]. Іншими словами, ефективність виступає як міра раціональності використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів.

Зазначимо також, що в теорії ефективності розрізняють поняття макроекономічної та мікроекономічної ефективності [5, с. 101-102]. Макроекономічна ефективність визначається темпами зростання суспільного продукту, обчислення яких здійснюється з допомогою

макроекономічних індикаторів та показників системи національних рахунків.

Мікроекономічна ефективність визначається шляхом виокремлення понять загальної та порівняльної ефективності. Загальна ефективність характеризує міру раціональності використання загальної суми витрачених ресурсів, порівняльна ефективність – економічні переваги одного варіанту перед іншим. При цьому показники порівняльної ефективності оцінюють міру раціональності використання додаткових, а не усіх витрат по одному варіанту рішення у порівнянні з іншим.

Зауважимо, що вітчизняні науковці здійснюють класифікацію ефективності функціонування мікроекономічних ринкових систем наступним чином: техніко-економічна, економічна, екологічна, соціально-духовна [6, с. 9]. Під техніко-економічною ефективністю ними розуміється вартісне відношення економічних результатів та економічних затрат, а під економічною – відношення відповідних форм грошових доходів і витрат. Однак, необхідно враховувати, що показники технологічної ефективності здебільшого виступають як чинники економічної ефективності, а соціальні та економічні – як її наслідки.

Таким чином, під економічною ефективністю залізничного транспорту ми розуміємо, з одного боку, надання користувачам залізниць зручного, економічного та швидкого виду комунікацій та перевезення вантажів, а з іншого боку – збільшення рентабельності залізничного транспорту.

В той же час досягнення ефективності в діяльності підприємств системи залізничного транспорту можна умовно поділити на дві підгрупи [4, с. 49-50]. До першої відносяться нове залізничне будівництво, у тому числі шляхів сполучення, електрифікація ліній, застосування більш потужного рухомого складу, систем автоматизації, систем визначення місцеположення тощо. До другої групи відносяться заходи, зокрема пов'язані із удосконаленням та модернізацією технічних засобів, поліпшенням показників використання рухомого складу, застосуванням сучасних, більш прогресивних технологічних процесів.

Необхідно відмітити, що у відповідності до зазначеної вище цільової програми реформування залізничного транспорту передбачається не лише утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, а й формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності [7]. Зазначені факти безумовно мають вплинути на ефективність подальшого розвитку всієї системи залізничного транспорту, а, відтак, і на підходи до її оцінювання. Таким чином, зважаючи на ряд факторів, зокрема глобалізацію транспортної діяльності, перспективність консолідації з вітчизняним морським транспортом, утворення

комплексу підприємств під егідою акціонерного товариства, ми вважаємо за доцільне розраховувати синергетичний ефект від розвитку системи залізничного транспорту.

Крім того, зважаючи на реструктуризацію галузі, ефективність повинна відображати об'єктивну оцінку підприємницької діяльності відокремлених підрозділів. У даному випадку система показників має бути націлена на характеризування соціально-виробничих факторів, що окреслюють завдання розвитку галузі. Вибір показників необхідно обґрунтовувати взаємодією економічних принципів в конкретному періоді великих циклів світової кон'юнктури. Зазначений підхід, обумовлений глобальністю організаційно-економічних відносин, припускає облік макроекономічних цілей та функціонування підрозділів, у тому числі й інфраструктурного характеру.

Варто зауважити, що на ефективність розвитку вітчизняної залізничної галузі в умовах глобалізації впливає значна кількість як зовнішніх, так і внутрішніх факторів. Взагалі дослідженням впливу зовнішнього та внутрішнього середовища на залізничний транспорт були присвячені роботи Ю.С. Бараша, Н.М. Колесникової, Т.С. Мельник, Т.В. Нескуби, О.В. Христофора, О.Ю. Чердниченка тощо [8-13]. Ми, зі свого боку, оцінку впливу зазначених факторів пропонуємо здійснювати за допомогою PEST-аналізу та SWOT-аналізу відповідно.

Методики PEST-аналізу та SWOT-аналізу використовуються для аналізу і оцінки діяльності організації, а також тих факторів, які можуть вплинути на зазначене підприємство на теперішній час або в майбутньому. Як правило, до таких факторів відносять зовнішні, або макросередовище, внутрішній стан, стратегічні цілі, організаційну структуру управління та види діяльності.

Загалом, матричний аналіз, серед інструментів якого є вищевказані моделі, доволі

широко використовується в стратегічному плануванні та маркетингу. Роботи в цьому напрямку здійснювалися, передусім, західними дослідниками, а також вітчизняними вченими. Стосовно залізничної галузі матричні моделі практично не використовувалися, виняток складають праці О.В. Христофора та Т.С. Мельник [10-12]. Однак, наявні дослідження стосуються лише таких елементів залізничного комплексу, як пасажирське господарство, вагонне господарство, та безпосередньо оцінки маркетингового середовища залізничного транспорту і доцільності капіталовкладень у розбудову залізничної інфраструктури [13]. Ми, зі свого боку, пропонуємо здійснити перспективну оцінку ефективності розвитку системи залізничного транспорту, зважаючи на умови посилення глобалізаційних процесів, у тому числі на транспорті, а також відповідно до інтеграційних спрямувань нашої країни. Кажучи про систему залізничного транспорту, ми маємо на увазі не лише майбутнє відокремлення вантажних та пасажирських перевезень, локомотивного господарства, тобто фактичне утворення окремих компаній, але й підприємства з ремонту рухомого складу та об'єктів інфраструктури, підприємства і організації, що постачають технічні та матеріальні засоби для залізниць.

Методика PEST-аналізу, як інструмент макроекономічного аналізу, дозволить оцінити вплив на діяльність системи підприємств залізничного транспорту основних політичних (Political), економічних (Economic), соціальних (Social) та технологічних (Technological) факторів (табл. 1). Зауважимо, що здійснюючи аналіз кожної групи факторів, необхідно враховувати дуалізм кожної із категорій. Тобто зазначені фактори можуть здійснювати як позитивний вплив на групу підприємств, так і негативний.

Таблиця 1

Фактори зовнішнього впливу на розвиток системи залізничного транспорту

Політичні фактори	Економічні фактори
Політична стабільність у суспільстві, вплив якої, зокрема, здійснюється і на суто економічні показники розвитку країни, а саме стабілізація національної валюти, зростання середніх величин доходу та споживання, у тому числі і транспортних послуг, удосконалення законодавчої бази щодо регулювання тарифів на транспортні послуги.	Зменшення грошових доходів населення, що перешкоджає збільшенню витрат на всі види товарів і послуг, у тому числі і транспортні послуги; економічна криза в країні; податкова політика, яка може як активізувати, так і сповільнити економічну активність господарюючих суб'єктів; вплив інфляційних процесів.
Соціальні фактори	Технологічні фактори
Підвищення рівня добробуту населення, його соціальної захищеності, що призводить до підвищення попиту на транспортні послуги, розвиток транспортної галузі та транспортної інфраструктури.	Розвиток інформаційних технологій, що допоможе більш оперативно вирішувати проблеми, пов'язані із управлінням транспортом та транспортною інфраструктурою.

Політичний фактор дає уявлення про регуляторний вплив влади на діяльність організації, зокрема напрямки державної політики, у тому числі

щодо різних галузей економіки та регіонів країни, рішення уряду, наявність нормативно-правового забезпечення та можливість прийняття нових

Проблеми транспортного комплексу України

правових норм, що регулюють економічні процеси в транспортній галузі, зміни в політичному устрої, антимонопольна політика, природоохоронне законодавство тощо.

Здійснюючи аналіз економічних факторів, необхідно звертати увагу на показники розподілу ресурсів на рівні держави, зокрема на величину валового національного продукту, платіжного балансу, накопичення, на темпи інфляції, відсоткову ставку, принципи та норми оподаткування, економічне зростання або спад, рівень безробіття, рівень розвитку конкурентних відносин, інвестиційну політику.

Аналіз соціальних факторів передбачає з'ясування впливу на середовище організації та модель її розвитку в макросередовищі таких соціальних явищ і процесів, як демографічні зміни, характер праці, типологія соціальних інституцій, відношення індивідів до праці та рівню життя, наявність традицій, звичаїв, суспільних цінностей та шаблонів поведінки, міграційні коливання населення та його мобільність, рівень освіти.

Дослідження технологічного фактору має за мету виявлення тенденцій в технологічному розвитку, які тим чи іншим чином впливають на стан ринкового середовища та є причиною появи нових

продуктів, послуг тощо. Важливими аспектами також є державна політика в області науково-технічного прогресу та питання захисту інтелектуальної власності. Саме при здійсненні аналізу зазначеного фактору особливе значення мають наслідки процесу глобалізації, а саме зменшення впливу часової та просторової компонент на факт переміщення вантажів і пасажирів транспортними галузями, поява нових центрів та способів виробництва, попиту на нові послуги, розвиток інформаційних технологій та їх розповсюдження. В цілому вивчення технологічних здобутків, інноваційних продуктів дозволить реалізувати досягнення науки і техніки в усіх сферах діяльності залізничної галузі.

Для аналізу внутрішнього середовища системи залізничного транспорту застосовується SWOT-аналіз, при якому найбільш вагомими фактори та явища розподіляються на чотири категорії, а саме сильні сторони (Strengths), можливості (Opportunities), слабкі сторони (Weaknesses), загрози (Threats) (табл. 2). Результат ситуаційного аналізу надає можливість оцінити наявність в організації внутрішніх ресурсів для реалізації наявних можливостей, а також напрями протидії реальним та потенціальним загрозам.

Таблиця 2

Внутрішні фактори впливу на розвиток системи залізничного транспорту

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> 1) вигідне географічне розташування; 2) наявний потенціал для розвитку; 3) лідер на вітчизняному ринку залізничних перевезень; 4) найбільший власник вагонного парку; 5) диверсифікована клієнтська база; 6) наявність міжнародних транспортних коридорів; 7) лібералізація європейських транспортних ринків; 8) можливість комплексного обслуговування клієнтів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) недосконала нормативно-правова база для подальшого розвитку галузі; 2) недостатня взаємодія між органами виконавчої влади, місцевого самоврядування та транспортною адміністрацією; 3) залежність від економічної кон'юнктури; 4) значне фізичне та моральне зношення основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу та об'єктів інфраструктури; 5) низька пропускна спроможність митних зон; 6) недостатня кількість об'єктів логістичної інфраструктури; 7) процес реструктуризації; 8) технологічна несумісність залізничних колій України та Європи.
Можливості	Загрози
<ol style="list-style-type: none"> 1) збільшення ринку транспортних послуг; 2) можливість отримання синергетичного ефекту від взаємодії із морським транспортом; 3) внаслідок членства у СОТ входження країни в систему міжнародної торгівлі та збільшення обсягів товарообігу; 4) прискорений розвиток ринків Азії; 5) участь у міжнародних інноваційних проектах; 6) інтеграційні спрямування країни; 7) широке застосування електронних технологій обміну інформацією та інтеграція інформаційних систем; 8) можливість залучення інвестицій, у тому числі і за рахунок демонополізації ринку перевезень. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) бюрократичні проблеми оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях; 2) зменшення резервів пропускної спроможності; 3) ризики аварій і техногенних катастроф внаслідок високого зношення основних фондів; 4) дискримінаційна політика по відношенню до державного перевізника на відкритих сегментах ринку, що призводить до несправедливого розподілу прибуткових і збиткових сегментів ринку між державним і приватними перевізниками; 5) поява нових альтернативних маршрутів по територіях сусідніх країн, орієнтованих на транзитні перевезення; 6) загальна економічна криза; 7) протиріччя інтересів держави та державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування; 8) збільшення на транспортному ринку компаній, що надають транспортні послуги.

Як правило, здійснення оцінювання відбувається за наступними категоріями: законодавство та політичне середовище, їх можливі зміни; економічний стан країни; тенденції ринку та конкурентне середовище, аналіз цінової політики тощо.

Таким чином, можливості SWOT-аналізу дають змогу оцінити ефективність розвитку системи залізничного транспорту України в умовах посилення процесів глобалізації, визначити тенденції розвитку.

Підсумовуючи зазначимо, що наведені таблиці наочно ілюструють внутрішні та зовнішні фактори впливу на розвиток системи залізничного транспорту, у тому числі і з врахуванням адаптації до ринкових умов господарювання та посилення процесу глобалізації. Тобто принаймні подальша електрифікація дільниць, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, утворення логістичних центрів та розвиток мережі логістичних комплексів, розвиток швидкісного руху і комбінованих перевезень, широке та вчасне запровадження інновацій, використання аутсорсингу надасть змогу підприємствам залізничної галузі підвищити рівень використання транзитного потенціалу країни, збільшити продуктивність залізничного транспорту, оптимізувати його діяльність, знизити витрати тощо.

В той же час до основних проблем, що спричиняють недостатнє збільшення ефективності системи залізничного транспорту, відносяться, зокрема низька продуктивність залізничного транспорту, висока собівартість перевезень в конкурентних сегментах ринку залізничних перевезень, низький рівень сервісу, відсутність механізмів ринкового регулювання тарифів.

Наголосимо також на перспективності порівняння в подальшому ефективності діяльності безпосередньо підприємств залізничного транспорту, особливо в умовах реформування та створення конкурентного ринку перевезень, з економічними результатами інших видів підприємницької діяльності.

Висновки. Здійснення оцінювання ефективності розвитку системи залізничного транспорту України в умовах глобалізації, зокрема шляхом розрахунку синергетичного та макроекономічного ефектів, а також за допомогою PEST- та SWOT-аналізу, свідчить про перспективність даного шляху розвитку. Безумовно, існує загальний вплив на показники діяльності залізничної галузі як з боку стрімкого розвитку азійських ринків, так і з позицій загальносвітової економічної кризи. Однак, зважаючи на потенціальні можливості вітчизняного залізничного комплексу у поєднанні із здобутками процесів

глобалізації, можна казати про високу ймовірність позитивних зрушень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Данько Н.И. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка: (по материалам железнодорожного транспорта) / Н.И. Данько, В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко. – Х. : Вид-во Укр. гос. акад. ж.-д. трансп., 2010. – 164 с.
2. Дикань В.Л., Кушнір І.Ю. Ефективність вантажних залізничних перевезень та її підвищення в умовах інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему / В.Л. Дикань, І.Ю. Кушнір // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2003. – № 4. – С. 77-82.
3. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Институт (Центр) комплексных транспортных проблем / [Цветов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В. и др.] ; под ред. Ю.М. Цветова. – К. : ОАО "ИКТП-Центр", 2000. – 581 с.
4. Экономика железнодорожного транспорта / [Беленький М.Н., Дмитриев В.А., Журавель А.И. и др.] ; под ред. Ф.П. Мулюкина. – [2-е изд.]. – М. : Транспорт, 1975. – 416 с.
5. Экономика железнодорожного транспорта / [И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др.] ; под ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.
6. Башнянин Г., Копич І., Чулик І. Мікроекономічні ринкові системи: метрологічні проблеми аналізу ефективності функціонування / Г. Башнянин, І. Копич, І. Чулик. – Л. : ЛКА, 2001. – 182 с.
7. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки : постанова Кабінету Міністрів України № 1106 від 26 жовтня 2011 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1106-2011-p>
8. Бараш Ю.С. Вплив зовнішнього середовища на залізничний транспорт / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 5. – С. 19-21.
9. Чередниченко О.Ю., Колесникова Н.М. Вплив зовнішніх та внутрішніх загроз на розвиток транспортного комплексу України (на прикладі Південної залізниці та залізничних підприємств регіону) / О.Ю. Чередниченко, Н.М. Колесникова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економіка». – 2008. – № 32. – С. 62-67.
10. Христофор О.В. Застосування swot-аналізу для оцінки доцільності капіталовкладень у

розбудову залізничної інфраструктури / О.В. Христофор // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 2. – С. 45-47

11. Христофор О.В., Мельник Т.С., Сіренко С.О. Застосування маркетингового аналізу як висхідний етап конкурентної боротьби / О.В. Христофор, Т.С. Мельник, С.О. Сіренко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vlp.com.ua/node/1828>

12. Мельник Т.С., Христофор О.В., Яновський П.О. Використання матричних моделей в

стратегічному плануванні та управлінні пасажирським залізничним комплексом / Т.С. Мельник, О.В. Христофор, П.О. Яновський // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 6. – С. 3-6.

13. Нескуба Т.В. Стратегія розвитку підприємств вагонного господарства залізничного транспорту України в умовах реформування галузі / Т.В. Нескуба // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 122-125.

Аннотація. В статті розглядаються основні методи оцінки розвитку системи залізничного транспорту України в умовах посилення процесів глобалізації. Для оцінювання пропонується використання таких методів, як PEST- і SWOT-аналіз.

Ключеві слова: залізничний транспорт, глобалізація, ефективність, PEST-аналіз, SWOT-аналіз.

Summary. The basic methods of estimation of efficiency of development of the system of railway transport of Ukraine in the conditions of strengthening of globalization are examined in the article. In particular, application of such methods is offered, as PEST- and SWOT- analysis.

Keywords: railway transport, globalization, PEST- analysis, SWOT-analysis.

Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 338.47:656.078.8

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)

Обґрунтовано значення залізничного транспорту в економіці країни та доведено доцільність стратегічного управління його розвитком з урахуванням потреб забезпечення стійкого розвитку та конкурентоспроможності національної економіки.

Ключові слова: стратегічне управління, залізничний транспорт, розвиток.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Рівень національної економіки - це основа, на якій формується конкурентоспроможність підприємств і фірм, їх корпоративних об'єднань, галузей, галузевих комплексів, їх узгоджена взаємодія не тільки між собою, але і між державними і громадськими інституціями, що створює умови для позитивної економічної динаміки та соціальної стабільності і дозволяє підприємствам працювати з максимальною ефективністю. Незважаючи на свою важливість, цей рівень є найскладнішим для визначення цілей і завдань. Це пов'язано з тим, що країни самі по собі не конкурують на ринках і формально не є носіями конкурентних переваг, проте проблема конкурентоспроможності

національних економік існує. Загальнонаціональним завданням держави є створення сукупності сприятливих стимулюючих умов для діяльності ринкових суб'єктів-національних фірм з метою різкого збільшення їх експортних можливостей, з одного боку, і стійкості по відношенню до імпорту, з іншого. Всі системи життєзабезпечення країни, об'єднанні терміном «інфраструктура», створюють умови для ритмічної роботи підприємств, забезпечуючи їх конкурентоспроможність.

Сьогодні конкурентна боротьба фактично перетворюється на боротьбу стратегій практично на всіх рівнях, а стратегічна компонента стає провідною характеристикою конкурентоспроможності.