

сервісу, фінансова незалежність учасників альянсів.

Перевагами стратегічних альянсів є:

а) економія коштів і зниження витрат за рахунок оптимальної схеми маршрутів вантажопотоків, раціональний взаємовигідний розподіл вантажопотоків між всіма видами транспорту (переважно між залізничним і автомобільним);

б) розширення зон обслуговування й надання послуг, у тому числі тих, які перевізник самостійно не може забезпечити;

в) вихід на новий рівень якості обслуговування, що збільшує привабливість перевізників-учасників альянсу;

г) можливості кооперації діяльності з іншими видами та сферами надання послуг.

Керує альянсом адміністративна Рада, у яку входять представники всіх компаній перевізників - членів альянсу. Рада виробляє стратегію й план дій, які реалізуються єдиним управлінським апаратом.

Проведені заходи включають:

- створення загальних технічних засобів у транспортних вузлах;

- загальну систему закупівель запасних частин, палива, транспортних засобів;

- гармонізацію й облік бонусів постійних клієнтів;

- координацію розкладу маршрутів;

- об'єднання маркетингових комунікацій, спільне використання інформаційних систем;

- перехід від конкуренції між окремими видами транспорту до використання переваг кожного з них.

Простежується тенденція виникнення конгломератів, що забезпечують розвиток ділового співробітництва транспортних компаній з іншими компаніями супутнього бізнесу.

На ринку залізничних перевезень існує або державна монополія, або конкурують кілька державних компаній, або діють і державні й приватні компанії. У країнах світу спостерігається розмаїття форм власності в області залізничних перевезень, що відображено в таблиці.

Таблиця

*Структура власності залізниць у деяких країнах*

Країна	Державна власність на інфраструктуру	Незалежні державні компанії оператори	Незалежні приватні оператори
Австрія	+	+	-
Бельгія	+	+	-
Великобританія	-	-	+
Германія	+	+	+
Італія	+	+	-
Норвегія	+	-	-
Франція	+	-	-
Швейцарія	+	+	-
Швеція	+	+	-
Японія	-	+	+
Росія	+	+	+
Україна	+	-	+

Заява про намір створення стратегічних альянсів в області вантажних і пасажирських перевезень у країнах співдружності знайшло своє відображення в рішеннях VI-го Міжнародного залізничного бізнес-форуму “Стратегічне партнерство 1520”, яке пройшло в травні - червні 2011 року в Сочі, на якому було сказано “Ми будемо шукати рішення, спрямовані на побудову ефективної транспортно-логістичної системи залізниць із широкою й вузькою колією, скорочення бар’єрів для руху товарів і пасажирських перевезень”.

**УДК 656.07**

### **РОЗВИТОК ПРОФЕСІЙНОГО НАВЧАННЯ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ТРАНСПОРТУ**

*Юсупова Т.М., ст. викладач,  
Жаботинська О. студентка (УкрДАЗТ)*

На сьогоднішній день в умовах реформування української економіки, нестабільному зовнішньому середовищу, невизначених чітких правил діяльності підприємства, особливої гостроти набувають

проблеми управління кадрами, формування трудових колективів, що володіють необхідними ресурсами для вирішення складних завдань сучасного виробництва. Зарубіжний та вітчизняний досвід роботи багатьох організацій свідчить про те, що успішність їх діяльності, здатність до виживання та, зрештою, конкурентоспроможність багато в чому залежать від трудового потенціалу цих організацій. Чим вищий рівень розвитку трудового потенціалу з погляду сукупності його професійних знань, навичок, здібностей і мотивів до праці, тим ефективніше працює організація. Крім того, назріває необхідність глибокого вивчення нових напрямів у формуванні трудового потенціалу підприємств, розробки стратегії їх розвитку. Значне скорочення життєвого циклу професійних знань обумовлює необхідність у країнах, які хочуть конкурувати на світових ринках і бути здатними відстоювати свої інтереси на власних ринках в умовах тотальної експансії процесу глобалізації, формувати національні системи безперервної професійної освіти і підготовки кадрів.

Це є можливим через удосконалення системи професійного навчання на вітчизняних підприємствах промисловості та транспорту, шляхом відкриття нових навчальних центрів з підготовки спеціалістів, службовців і керівників. Збільшення кількості раціоналізаторських рішень, зменшення часу на науково-технічні та технологічні розробки, збільшення кількості науково-технічних заходів призведе до отримання технологічного та технічного ефекту, а в подальшому і до технологічного та інноваційного розвитку підприємства. В свою чергу, збільшення заробітної плати та рівня матеріальних виплат за результати діяльності та збільшення рівня життя робітників призведе до отримання соціального ефекту та, відповідно, до збільшення соціальної захищеності робітників. Збільшення кількості отриманих рекламацій та сум фінансових санкцій, збільшення доходу, зменшення витрат на виробництво, збільшення прибутку та рентабельності призведе до економічного ефекту та покращення фінансового стану підприємств, збільшить можливості фінансування інноваційної діяльності.

Головним з досягнень у підприємницькій діяльності стане зростання кваліфікації персоналу, який зуміє не лише з високою якістю експлуатувати устаткування, але і проектувати, будувати, вести монтаж та наладку. А результатом цих заходів стане успішна і безаварійна робота, а також особливе та уважне відношення до питань охорони праці і техніки безпеки. Економічний ефект у сфері управління стане можливим за рахунок зниження трудомісткості виконання

функцій управління в результаті усунення зайвих, невласливих і дубльованих операцій, в результаті використання інформаційної технології підготовки управлінських рішень. Застосування та вдосконалення механізму професійного навчання, зможе забезпечити українські підприємства промисловості та транспорту високопрофесійним і ефективним кадровим потенціалом і, відповідно, конкурентними перевагами в умовах сучасного господарювання.

УДК 65.012.32:656.2

### СТРАТЕГІЯ АДАПТАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

*Янченко Н.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Реалізація адаптивних стратегій на підприємствах залізничної галузі, де вирішення багатьох проблем неефективного використання їх економічного потенціалу ускладнюється недосконалістю нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту України, невідповідністю існуючої організаційно-правової структури управління залізничним транспортом тенденціям ринкового розвитку економіки України, невідповідністю інфраструктури вимогам європейського залізничного законодавства є особливо актуальною. Таке становище не тільки негативно впливає на конкурентний статус залізничного транспорту, а також створює загрози його подальшому розвитку. В наш час для адаптації підприємств залізничного транспорту доцільно використовувати механізми з активною адаптацією. Це обумовлено як сучасним станом цих підприємств, так і відсутністю належної державної підтримки, що не дозволяє вибрати найбільш дієві механізми – механізми формування середовища.

В основі механізмів з активною адаптацією до зовнішнього середовища лежить безпосередня адаптація. Вони спрямовані на активне використання елементів зовнішнього середовища в діяльності підприємства, зокрема, на пошук найбільш сприятливих умов переходу в нові "ніші". Адаптаційна реакція організації на зміни в зовнішньому середовищі в більшій частині проявляється в швидкій перебудові внутрішніх структур і у використанні складних форм стратегічної поведінки. В основі механізмів з активною адаптацією до зовнішнього середовища лежить стратегія активного виживання підприємств.