

Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць України на ринку вантажних перевезень

У статті проаналізовані протиріччя, що виникли на ринку вантажних перевезень між залізницями та іншими господарюючими суб'єктами. Обґрунтовано перехід від функціонуючої парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень до нової, більш прогресивної.

Ключові слова: ринок вантажних перевезень, відтворювально–оптимізаційна парадигма, дисциплінарна матриця, розширене відтворення, технологіко–економічні відносини.

В статье проанализированы противоречия, возникшие на рынке грузовых перевозок между железными дорогами и другими хозяйствующими субъектами. Обоснован переход от функционирующей парадигмы обеспечения конкурентоспособности железных дорог к новой, более прогрессивной.

Ключевые слова: рынок грузовых перевозок, воспроизводительно–оптимизационная парадигма, дисциплинарная матрица, расширенное воспроизводство, технологическо–экономические отношения.

In the article there are the analyzed contradictions between railways and other managing subjects at the market of freight transportations. A transition is reasonable from the functioning paradigm of providing of competitiveness of railways at the market of freight transportations to new, more progressive.

Keywords: market of freight transportations, reproductive–optimization paradigm, disciplinary matrix, extended recreation, technological and economic relations.

Постановка проблеми. З переходом науки до сучасного парадигмального періоду вона стає соціокультурним інститутом, який володіє могутніми можливостями по перетворенню дійсності. З одного боку, відбувається глибоке проникнення науки в суспільну дійсність, з іншого – посилюється контроль з боку суспільства за розвитком науки, має місце соціальне замовлення на її результати. В парадигмальній науці центральне місце належить парадигмі, під якою Т. Кун розуміє визнані всіма науковцями досягнення, що протягом визначеного часу дають науковому співтовариству модель постановки і рішення проблеми [8]. Тобто сутність парадигми полягає в тому, що вона являє собою схему для розуміння та пояснення певних аспектів реальності, яка надає можливість виділити і встановити зв'язок між важливими фактами, що відображають об'єктивні тенденції в розвитку досліджувано–

го явища. Основним критерієм важливості парадигми виступає потенційна можливість вирішувати за її допомогою значимі проблеми, тому якщо за допомогою функціонуючої парадигми неможливо вирішувати проблеми, що виникають, така парадигма має бути замінена на більш прогресивну.

На сучасному етапі розвитку залізничного транспорту в забезпеченні конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень виникли протиріччя, розв'язання яких потребує переходу до більш прогресивної та сучасної парадигми.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. В теперішній час обґрунтуванню парадигми вирішення наукових та науково–прикладних проблем присвячені праці в основному вчених у галузях філософії, історії науки, педагогіки, освіти тощо [1–8]. При цьому є спроби ідентифікувати парадигми в економічних дослідженнях, в тому числі й тих, що стосуються залізничного транспорту [9]. Проте в науковій літературі відсутні результати досліджень щодо обґрунтування парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Метою статті є виявлення функціонуючої та обґрунтування нової, більш прогресивної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Для виявлення функціонуючої у теперішній час парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень слід використати метод дисциплінарної матриці, сутність якого полягає у вивченні структури парадигми як цілісної системи на основі побудови дисциплінарної матриці – компонентного складу з чотирьох нормативних підсистем: загально визнані зразки (типові приклади розв'язання конкретних науково–практичних проблем), концептуальні моделі (фундаментально–наукові та філософсько–світоглядні теорії, що пояснюють світ у цілому), символічні узагальнення (короткі узагальнювальні формулювання теорій і методів), ціннісні установки (визнання цих теорій і методів як нормативної цінності для регулювання діяльності на відносно тривалий період). Для ідентифікації функціонуючої парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень складена дисциплінарна матриця, що представлена у таблиці, в якій за кожним нормативним компонентом надана його змістовна специфіка.

Загально визнаними зразками забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транс–

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Дисциплінарна матриця парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць України на ринку вантажних перевезень

№ п/п	Назва нормативних компонентів (підсистем)	Змістова специфіка нормативних компонентів (підсистем)
1	Загальновизнані зразки	Реструктуризація залізничного транспорту: – розділення інфраструктурної компанії і компанії, що здійснює перевезення; – створення вертикально інтегрованих компаній
2	Концептуальні моделі	Демонізація потенційно конкурентних секторів національної економіки
3	Символічні узагальнення	Державна цільова програма реформування залізничного транспорту
4	Ціннісні установки	Наукові дослідження М.В. Макаренко, Ю.М. Цветова, Ю.С. Бараша, Г.Д. Ейтутіса, В.Л. Диканя, Л.О. Позднякової, О.Г. Дейнеко, Н.В. Чебанової, В.П. Ільчука, Н.М. Колесникової, В.В. Чорного та ін.

портних послуг у теперішній час є реструктуризація як система організаційно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на зміну структури, форми власності, організаційно-правової форми залізничних підприємств з метою підвищення ефективності транспортного виробництва, збільшення обсягу випуску конкурентоспроможної продукції, фінансового оздоровлення тощо.

Концептуально реструктуризація спрямована на демонізацію потенційно конкурентних секторів національної економіки і адаптацію суб'єктів, що функціонують у цих секторах, до ринкового середовища.

Першим реальним кроком на шляху підвищення конкурентоспроможності залізниць України на ринку транспортних послуг стала «Стратегія комерціалізації Укрзалізниць», розроблена американською консалтинговою фірмою на чолі з Дж. Вінером у 1998 році. Основними завданнями зазначеної Стратегії були реструктуризація системи управління, реорганізація підприємств залізничного транспорту, удосконалення основної діяльності і передача соціально важливих активів залізниць іншим юридичним особам.

Результати реформування залізничного транспорту країни, які відбувалися згідно із затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 №651-р «Концепції Державної програми реформування та розвитку залізничного транспорту України», а також зміст Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки (затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390, у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 №1106) свідчать, що функціонуючою у теперішній час парадигмою забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень є парадигма організаційного розвитку залізничного транспорту та трансформації форм власності. В межах функціонуючої парадигми формувалися й напями розв'язання проблеми забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, структурною частиною якого є ринок вантажних перевезень.

У програмах реформування залізничного транспорту формувалися очікувані результати у вигляді передбачень, які надали можливість розробити сценарії розвитку явищ, сформувати завдання відповідно до найкращого сценарію та розробити заходи по їх вирішенню.

Враховуючи, що на сучасному етапі зміни на будь-якому ринку відбуваються з прискоренням, переважна більшість ринків, і насамперед ринок вантажних перевезень, перетворюються на синергетичні, на яких з об'єктивних причин якісні передбачення можуть бути зроблені лише на невеликий період часу, то виникнення «аномалій» у межах функціонуючої парадигми та необхідність ідентифікації і формування нової домінуючої парадигми є нормальним явищем.

Коли розроблялися заходи щодо реформування залізничного транспорту країни, передбачалося, що вони сприяють адаптації галузі до ринкового середовища, оскільки були сподівання на те, що завдяки запропонованим заходам вдасться максимально використати позитивні тенденції в дії об'єктивних економічних законів. Спочатку проведення реформ дійсно вдалося стабілізувати фінансовий стан залізниць, підвищити їх конкурентоспроможність на транспортному ринку, досягти беззбитковості, а з часом й отримувати прибутки від вантажних перевезень. Однак зародилися й негативні тенденції, які гальмували подальший розвиток залізниць.

На сучасному етапі функціонування парадигму організаційного розвитку та трансформації форм власності вже неможливо вважати домінуючою у забезпеченні необхідного рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень, оскільки вона не сприяє розв'язанню низки протиріч (між залізницями країни та державою щодо отримання справедливої ринкової плати за надавані транспортні послуги, між залізницями й вантажовласниками з приводу дефіциту вантажних вагонів, потрібних для завантаження пред'явлених до перевезення вантажів, між національними залізницями та залізницями країн СНД й Балтії щодо рівня та умов плати за користування вантажними вагонами, між залізницями та власниками вантажних вагонів з приводу координації діяльності операторів вантажних перевезень, орендаторів рухомого складу та вантажовласників, між залізницями та власниками вантажних вагонів щодо ефективності використання рухомого складу). Отже, функціонуюча парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень знаходиться на останньому етапі свого життєвого циклу, в межах якого об'єктивно зароджується нова, більш прогресивна парадигма.

Зазначені протиріччя, з одного боку негативно відбиваються на конкурентоспроможності залізниць, а з іншого – стримують розвиток конкурентного середовища на ринку вантажних пе-

реверсень. Якщо не здійснити перехід до більш прогресивної парадигми, то конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень буде стрімко знижуватися, що призведе до падіння обсягів перевезень в силу різних причин, а через падіння обсягів перевезень – до різкого погіршення фінансового стану і подальшого бурхливого розвитку кризових явищ.

Перетворення ринку вантажних перевезень на синергетичний обумовлює необхідність формування та застосування сучасних підходів до управління конкурентоспроможністю залізниць на цьому ринку. Специфіка конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень полягає у тому, що його суб'єкти (національні залізниці, залізниці інших країн, оператори перевезень, власники вантажних вагонів, інші транспортні підприємства, вантажовласники тощо) змушені взаємодіяти між собою з метою формування ефективного попиту. При цьому під ефективним розуміють попит на товари, забезпечений ресурсами, необхідними для їх придбання.

Враховуючи, що така послуга, як перевезення вантажів, здійснюється і споживається одночасно, ефективним на неї слід вважати попит, для задоволення якого достатньо пропускних та провізних спроможностей, а рівень тарифів відповідає платоспроможності вантажовласників та надає можливість іншим суб'єктам ринку отримувати нормальні прибутки. За таких умов максимально використовуються позитивні тенденції в дії об'єктивних законів ринкової економіки.

Якщо зазначені суб'єкти ринку вантажних перевезень не будуть взаємодіяти між собою, ефективність господарювання кожного з них буде постійно знижуватися, а ймовірність банкрутства зростати.

Отже, синергетична природа ринку вантажних перевезень вимагає від залізниць серед усіх видів конкурентної поведінки (незалежної, корпоративної, адаптивної, випереджаючої, агресивної) надавати перевагу корпоративній, адаптивній та випереджаючій поведінці, застосовуючи їх практично одночасно. Тобто на сучасному етапі розвитку ринку вантажних перевезень залізниці мають застосовувати корпоративно-адаптивно-випереджаючу конкурентну поведінку, сутність якої полягає в поєднанні партнерського підходу до конкурентів із формуванням конкурентних переваг залізниць на основі урахування дій і реакцій конкурентів на дії залізниць. Зазначене обумовлює необхідність організації раціонально-прагматичної взаємодії залізниць країни з конкурентами. Особливо це стосується взаємодії з операторами перевезень, власниками рухомого складу, залізницями країн СНД та Балтії щодо ефективного використання вантажних вагонів, а також розподілу доходів від вантажних перевезень, оскільки ефективність функціонування національних залізниць та зазначених суб'єктів ринку вантажних перевезень взаємопов'язана в силу синергетичної природи даного ринку.

Отже, протиріччя, які виникли в межах функціонування парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень та не можуть бути вирішені за допомогою встановлених в її межах норм і правил, об-

умовлюють необхідність оптимізації технолого-економічних відносин між зазначеними суб'єктами ринку вантажних перевезень. При цьому під технолого-економічними відносинами будемо розуміти відносини між суб'єктами ринку вантажних перевезень, що виникають у процесі формування та застосування технології експлуатації рухомого складу, розподілу, обміну і споживання матеріальних благ і послуг.

Зважаючи на сказане, метою оптимізації технолого-економічних відносин між суб'єктами ринку вантажних перевезень є отримання додаткового синергетичного ефекту, який виступає джерелом підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання. Виходячи з мети оптимізації зазначених відносин як критерію оптимізації слід обрати оптимум Парето – критерій найкращого розподілу ресурсів, згідно з яким розподіл ресурсів є оптимальним тоді, коли неможливо поліпшити становище суб'єкта економічних відносин, не погіршуючи водночас добробуту хоча б одного з решти суб'єктів. Застосування такого критерію найкращим чином відповідає умовам збалансування економічних інтересів суб'єктів господарювання на ринку вантажних перевезень, ефективність яких взаємопов'язана та взаємозалежна.

У межах функціонування парадигми забезпечення конкурентоспроможності виникли кризові явища, які пов'язані також і з відтворювальними процесами, оскільки на залізницях країни здійснився перехід до звуженого відтворення. Це небезпечна тенденція, оскільки відтворення являє собою безперервне відновлення процесу виробництва товарів, послуг та духовних благ, на основі якого здійснюється відтворення всіх елементів економічної системи – продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму.

Отже, перехід залізниць до звуженого відтворення негативно позначається на розвитку всієї економічної системи країни, що вимагає припинення такої тенденції і переходу до розширеного відтворення, заснованого на інноваційно-інвестиційному розвитку.

Викладене вище дає підстави стверджувати, що в теперішній час відбувається заперечення функціонування парадигми, а кількісно-якісні зміни приводять до зародження нової, більш прогресивної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень – відтворювально-оптимізаційної, сутність якої полягає у оптимізації технолого-економічних відносин залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії, операторами перевезень, власниками вантажних вагонів, а також переходу від звуженого до розширеного відтворення продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму залізниць.

Висновки

Будь яка парадигма, в тому числі й відтворювально-оптимізаційна, накладає на наукове дослідження певні обмеження, але при цьому дає й певні можливості для розвитку

науки. Слід зазначити, що парадигма має практиологічний і прагматичний аспекти. Перший стосується кола питань «що і як вивчати?», другий – питань «навіщо, з якою метою?». Мета парадигми – направляти дослідження і розвиток науки по певному шляху. Парадигма потрібна для досягнення чітко поставленої мети. Саме тому у межах парадигми стає можливим стабілізувати сьогодення та планувати майбутнє. Виходячи з цього реалізація відтворювально-організаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень вимагає:

- оптимізації використання вантажних вагонів, що належать різним суб'єктам господарювання;
- організаційного розвитку залізничного транспорту з метою адаптації до ринкового середовища;
- застосування методології ціноутворення, спрямованої, з одного боку, на оптимізацію транспортної складової витрат вантажовласників, а з іншого – на прискорення відтворювальних процесів в залізничній галузі та поступового зниження ступеню зносу основних засобів.

Список використаних джерел

1. Баркер Дж. Парадигмы мышления. Как увидеть новое и преуспеть в меняющемся мире / Джоэл Баркер; пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 187 с.

2. Smith Adam. Powers of mind. / Adam Smith. – New York: Random House, 1975. – 418 p.

3. Шергін С. Парадигмальна еволюція в політології міжнародних відносин. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.social-science.com.ua> – Назва з екрану.

4. Савостьянова М.В. Структура та функціональний діапазон парадигмальної науки / М.В. Савостьянова // Філософія науки: традиції та інновації. – 2010. – №1 (2). – С. 18–26.

5. Насиров М.Н. К определению основных приемов парадигмального мышления в социальном познании. [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://justicemaker.ru/view-article.php?id=26&art=1607> – Название с экрана.

6. Тоффлер Э. Шок будущего / Элвин Тоффлер. – М.: ООО «Издательство АСТ», 2002. – 557 с.

7. Ермолаева О.А. Основные принципы, методы и уровни современного парадигмального подхода / О.А. Ермолаева // Вестник Нижегородского университета. Серия: Социальные науки. – 2008. – №1 (9). – С. 163–169.

8. Kuhn T.S. The Structure of Scientific Revolutions / T.S. Kuhn. – Chicago: Univ. of Chicago Pr., 1970. – 206 p.

9. Петровський П.М. Парадигма як модель дослідження суспільно-владних відносин. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2008-2/doc/4/05.pdf> – Назва з екрану.

П.Я. ПРИГУНОВ,
к.п.с.н., доцент, Інститут стандартів безпеки,
Л.В. ГНИЛИЦЬКА,
к.е.н., доцент, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана,
К.В. КАРПОВА,
здобувач, Університет економіки та права «КРОК»

Характеристика та класифікація спеціальних методів, які використовуються фахівцями з безпеки при забезпеченні економічної безпеки підприємств

У статті розглядаються спеціальні та спеціальні соціально-психологічні методи, які використовуються виключно фахівцями з безпеки при забезпеченні економічної безпеки підприємств. Надана класифікація спеціальних методів забезпечення безпеки, розкриті технології її забезпечення.

Ключові слова: спеціальні методи забезпечення економічної безпеки, спеціальні соціально-психологічні методи забезпечення безпеки, фахівці з безпеки, технології забезпечення безпеки, групи ризику, внутріфірмова профілактика.

В статье рассматриваются специальные и социальные психологические методы, которые используются исключительно специалистами по безопасности при обеспечении экономической безопасности предприятий. Представлена классификация специальных методов обеспечения безопасности, раскрыты технологии ее обеспечения.

Ключевые слова: специальные методы обеспечения экономической безопасности, специальные социально-психологические методы обеспечения безопасности, специалисты по безопасности, технологии