

УДК 339.137.2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Калініченко О. І., аспірант (УкрДАЗТ)

Сформовано організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Розглянуто складові та фактори формування конкурентного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентний потенціал, залізничний транспорт, організаційно-економічний механізм

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Досліджуючи проблеми підприємств залізничного транспорту, об'єктивно можна стверджувати, що в галузі відбувся всеосяжний розрив по усіх позиціях між вимогами зовнішнього оточення і потенційними можливостями підприємств – у сфері НДДКР, управлінського забезпечення функціонування, якості і конкурентоспроможності продукції та послуг, маркетингових досліджень, підготовки кадрів та ін. Залізничний транспорт поступово втрачає свою провідну роль як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках перевезень.

За останні роки чітко визначилася стійка тенденція до погіршення техніко-економічних показників діяльності залізничного транспорту України, що викликано скороченням обсягів перевезень вантажів (з 1990 року скорочення склало 69,1 %) та пасажирів (з 1990 року скорочення склало 36,3 %). Зменшення обсягів внутрішніх та транзитних перевезень спричинило скорочення фінансових надходжень. Як наслідок, недоотримання доходів та скорочення запланованого рівня прибутку по залізницях, в результаті чого ще більше ускладнилась реалізація процесів модернізації, оновлення галузі та її інноваційного розвитку (з 1992 року потреби в інвестиціях задовольняються на 25-30 %). Такі обставини негативно позначилися на конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, що потребує розробки та реалізації дієвих механізмів забезпечення.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми залізничного транспорту та шляхи їх вирішення постійно вивчаються вченими. Серед провідних вітчизняних вчених-транспортників: Ю.С. Бараш, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа, Ю.М. Цветов та ін. [1-5].

Питання забезпечення конкурентоспроможності підприємств входить до числа найбільш досліджуваних вітчизняними та закордонними науковцями. Праці Воронкоївої А.Е., Диканя В.Л., Іванова Ю.Б., Забеліна П.В., Ковтун О.І.,

Фатхутдинова Р.А., Шинкаренка В.Г. та ін. [6-12] присвячені проблемам конкурентоспроможності промислових та транспортних підприємств, розкривають її сутність, механізми формування та управління, пропонують шляхи забезпечення відповідно до ринкових умов тощо.

Разом з тим, потребує уточнення організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, який досі не дістав належної уваги в працях науковців. Це визначило *мету статті*, яка сформована таким чином: вивчення складу конкурентного потенціалу підприємств залізничного транспорту та факторів впливу на його формування, а також формулювання організаційного механізму забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Для того, щоб у теперішніх умовах успішно конкурувати на ринку необхідно підтримувати на належному рівні конкурентоспроможність підприємств. Це аксіома ринкового менеджменту і іншого шляху немає. Для визнання вітчизняного залізничного транспорту повноправним учасником європейського транспортного ринку потрібно не тільки бути на рівні вимог ринкового середовища, але й сформувати своєрідний запас міцності в діяльності. А це можливо лише у тому випадку, якщо працювати на випередження, тобто вміти передбачати можливі зміни кон'юнктури ринку, майбутні запити споживачів та під них створювати потенційні можливості підприємств.

До чинників забезпечення конкурентоспроможності залізничних перевезень належать:

- рухомий склад, теперішній стан якого потребує негайного поліпшення, тобто оновлення відповідно до технічних характеристик, які нададуть йому можливість обслуговувати перевезення вантажів та пасажирів за вимогами європейських стандартів;
- система організації та управління перевезеннями, що повинна ґрунтуватися на інформаційних та телекомунікаційних ресурсах, що

забезпечують: повне задоволення потреби залізничного транспорту в телекомунікаційних та інформаційних ресурсах; формування Єдиного керованого телекомунікаційного та інформаційного середовища для системи управління перевізним й іншими технологічними процесами; створення достатнього рівня надійності та готовності мереж технологічного зв'язку на основі впровадження сучасних інформаційних та телекомунікаційних засобів та технологій; поліпшення сервісного обслуговування клієнтів і конкурентоспроможності послуг зв'язку; вдосконалення системи управління господарством в цілях зниження експлуатаційних витрат на технічне обслуговування та експлуатацію телекомунікаційної і інформаційної інфраструктури, темпів старіння основних фондів;

- персонал, який на сучасному етапі розвитку стає одним з основних чинників, який визначає ефективність діяльності будь-якого підприємства та який необхідно постійно розвивати. Принципами системи управління розвитком персоналу повинні бути: спроможність співробітника визнати необхідність постійного навчання; спроможність колективу визнати необхідність командного або групового управління при активній участі усього персоналу; спроможність організації визначити вирішальну роль кожного співробітника та необхідність розвитку його потенціалу; спроможність системи бути адаптивною, ефективною та тою, що розвивається. Стратегічною метою розвитку персоналу є покращення адаптивних властивостей та розвиток інноваційних якостей, а тактичною – удосконалення професійних знань і спроможностей;

- залізнична інфраструктура безпосередньо визначає можливість якісного здійснення перевізного процесу. До її складу входять: пункти технічного обслуговування, екіпіровки локомотивів, майстерні з ремонту окремих вузлів локомотивів, пункти підготовки вагонів до перевезень, технічні станції, пункти технічного обслуговування рефрижераторних вагонів, контейнерні майстерні, переїзди, засоби механізації і автоматизації сортувальних гірок, комунікаційні пристрої, які забезпечують усі види зв'язку, маневрові локомотиви, штовхачі, тягачі, технічні парки для очищення, ремонту, формування, екіпіровки і стоянки пасажирських потягів, вантажні, перевантажувальні станції, механізми для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт тощо;

- логістична інфраструктура, розвиток якої в Україні не має необхідного рівня. Відсутні потужні складські комплекси, що надають перелік супутніх послуг по обробці, страхуванню, митному оформленню, сортуванню вантажів; тільки починають розбудовуватися термінальні комплекси, логістичні центри, але їх потужності не можна порівняти з потужностями закордонних об'єктів, які існують як мультимодальні комплекси. Вони

з'єднують виробничі приміщення для обробки та підготовки до перевезення товарної продукції; ремонтні майстерні для вантажного транспорту; транспортні підходи для вантажів; вдалу транспортну розв'язку, що дає можливість перерозподіляти вантаж по усім напрямкам усіма видами транспорту; заправні станції; мийки; офісні приміщення; невеликі готелі. Комплекс має можливість здійснювати перевалку контейнерів між різними видами транспорту, мати перевантажувальні комплекси та систему RFID, що дозволяє відслідковувати кожний окремо взятий вантаж та його переміщення.

Конкурентоспроможність – багатостороння економічна категорія, яка може розглядатися на декількох рівнях: конкурентоспроможність товару, підприємств, галузей, країн. Для кожного з названих рівнів існує достатньо багато термінологічних підходів до визначення поняття конкурентоспроможності. Проте в сучасних науково-прикладних розробках при визначенні поняття “конкурентоспроможність” у главу кута частіше усього ставиться конкурентоспроможність продукції чи послуги. При цьому, на думку автора статті, при визначенні конкурентоспроможності підприємства залізничного транспорту необхідно розглядати її як сукупний результат функціонування в умовах конкуренції, який отримано на основі ефективності використання конкурентного потенціалу на всіх управлінських рівнях – стратегічному, тактичному та оперативному. Отже, під конкурентоспроможністю підприємства залізничного транспорту мається на увазі оцінена суб'єктами зовнішнього середовища його перевага над конкурентами в даний момент часу, досягнута без збитку оточуючому середовищу, яка визначається конкурентоспроможністю його послуг та рівнем конкурентного потенціалу, що характеризує здатність в майбутньому забезпечувати переваги своїх послуг за якістю і тарифам.

Конкурентний потенціал є потенційною можливістю зберігати і збільшувати конкурентоспроможність підприємства в довгостроковому періоді. Він формується сукупністю параметрів, що зумовлюють можливість і здатність організації ефективно функціонувати на ринку (утримувати чи збільшувати свою ринкову частку, високий рівень рентабельності) в перспективі. Також під ним розуміють сукупність виробничо-фінансових, інтелектуальних, трудових і екологічних можливостей підприємства, що забезпечують йому стійкі конкурентні позиції на ринку [6, 9]. На думку автора статті, конкурентний потенціал є внутрішніми і зовнішніми конкурентними можливостями фірми, які дозволяють підприємству проводити ефективну конкурентну боротьбу на ринку за рахунок формування конкурентних переваг на основі використання матеріальних і нематеріальних ресурсів.

Структура конкурентного потенціалу

Вид потенціалу	Фактори, що формують потенціал	Показники, що враховуються при оцінці елементів структури конкурентного потенціалу
<i>Маркетинговий потенціал</i>	- застосування комплексного підходу при плануванні маркетингової діяльності; - точне задоволення запитів споживачів; - технології в області підготовки і ухвалення маркетингових рішень.	- показник лояльності споживачів; - коефіцієнт ефективності маркетингових комунікацій
<i>Ресурсний потенціал</i>	1. <i>Фінансовий потенціал</i> - фінансова стійкість підприємства; - інвестиційні можливості ; - політика, що використовується, в області управління ризиками та ін.	- коефіцієнт поточної ліквідності; - коефіцієнт платоспроможності; - коефіцієнт фінансової стійкості; - оборотність активів і власного капіталу; - рентабельність капіталу.
	2. <i>Виробничий потенціал</i> - стан засобів праці; - рівень механізації і автоматизації праці і виробництва; - сучасність технологій, що використовуються.	- рівень витрат виробництва; - фондівіддача; - матеріалівіддача; - рівень бракованої продукції в загальному обсязі виробництва; - рентабельність виробництва
	3. <i>Організаційний потенціал</i> - ноу-хау в галузі управління; - здатність швидко реагувати на ринкові умови, що змінюються ; - компетентність в управлінні.	- рівень використання інформації; - коефіцієнт ефективності управління і ін.
	4. <i>Кадровий потенціал</i> - рівень кваліфікації персоналу; - рівень конфліктності в організації; - соціальна інфраструктура; - участь персоналу в процесі управління; - мотиваційні системи і ін.	- рівень плинності кадрів; - лояльність персоналу; - рівень оплати праці; - кількість конфліктних ситуацій; - прибуток на одного співробітника підприємства і ін.
<i>Інноваційний потенціал</i>	- здібність до інновацій у виробничих процесах; - здібність до інновацій в продукції; - здібність до інновацій в управлінні і ін.	- показник інтенсивності інноваційної діяльності; - якість інновацій; - витрати на інновації та ін.
<i>Творчий потенціал</i>	- здатність генерувати нові ідеї; - уміння створювати новий оригінальний спосіб вирішення задач; - наявність мотиваційно-творчої активності.	- кількість запропонованих творчих ідей; - кількість реалізованих творчих ідей і нововведень і ін.
<i>Ринковий потенціал</i>	- інтенсивність конкурентної боротьби на ринку; - високий обсяг попиту; - доходи потенційних споживачів.	- рівень конкуренції на ринку; - обсяг перевезень; - ринкова частка та ін.

Внутрішні конкурентні можливості визначаються рівнем матеріальних і нематеріальних ресурсів підприємства. Конкурентні можливості, пов'язані з матеріальними ресурсами, включають сировину і матеріали; трудові ресурси; технологічні ресурси; фінансові і інформаційні ресурси.

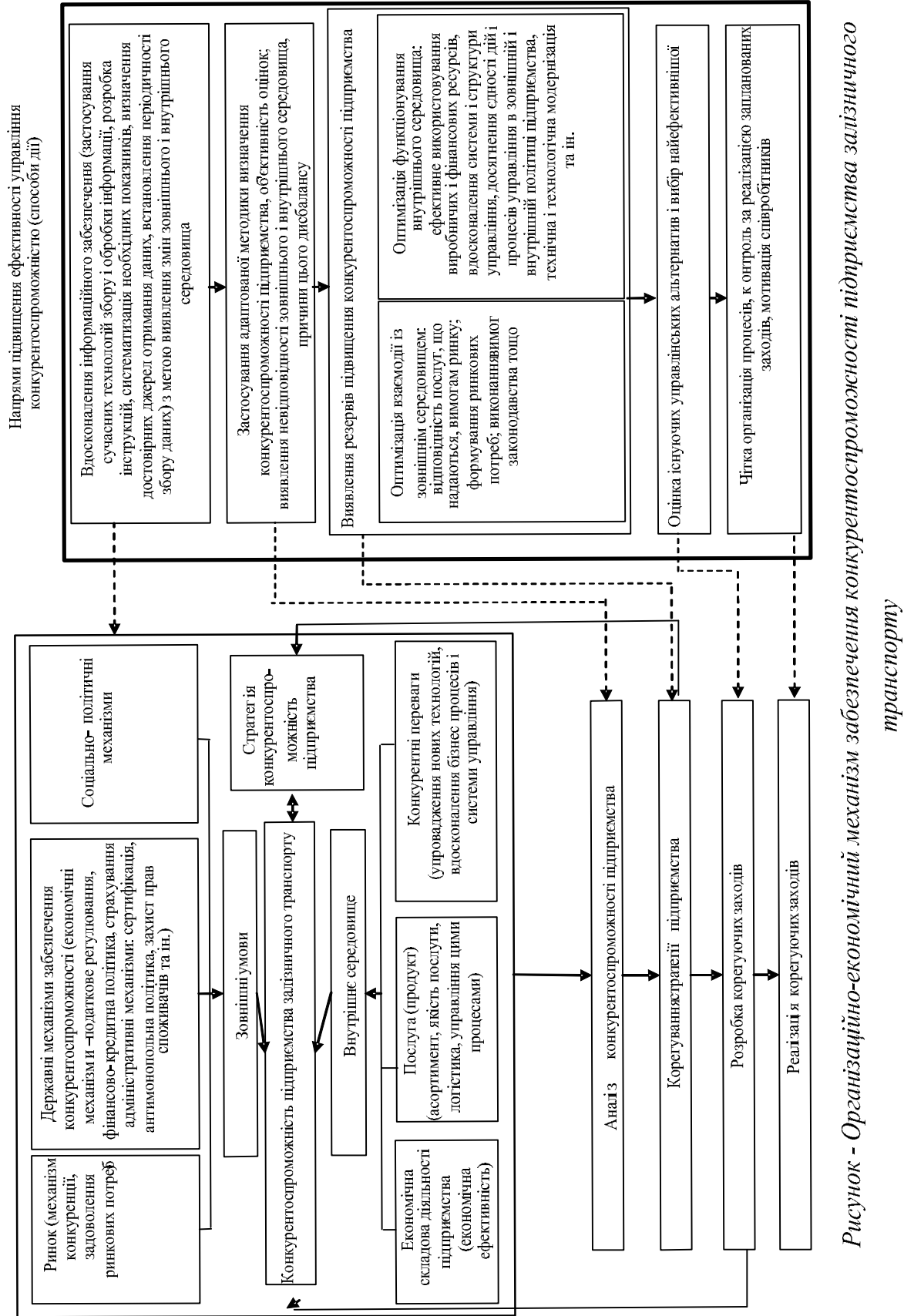


Рисунок - Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності підприємства залізничного транспорту

До складу конкурентних можливостей, заснованих на нематеріальних ресурсах, входять: нематеріальні активи; компетенції персоналу; відносини з іншими суб'єктами ринку; організаційні ресурси; творчі можливості. Реалізація і використання внутрішніх можливостей підприємства на базі існуючих ресурсів, формують відповідні конкурентні переваги.

До зовнішніх конкурентних можливостей підприємства належать ринкові можливості, які сприяють реалізації конкурентних переваг в ринкових умовах.

У таблиці наведено структуру конкурентного потенціалу підприємства залізничного транспорту та визначено фактори, які його формують.

В основі забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту знаходяться наукові підходи, принципи і методи управління, та, крім того, в основі його здійснення знаходяться сукупність умов і управлінських дій, що виникають безпосередньо в даному процесі. Як умови слід розглядати дію внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства (рис).

Серед напрямів підвищення ефективності управління конкурентоспроможністю підприємств залізничного транспорту можна визначити:

- вдосконалення інформаційного забезпечення (застосування сучасних технологій збору і обробки інформації, розробка інструкцій, систематизація необхідних показників, визначення достовірних джерел отримання даних, встановлення періодичності збору даних) з метою виявлення змін зовнішнього і внутрішнього середовища;

- застосування адаптованої методики визначення конкурентоспроможності підприємства, об'єктивність оцінок; виявлення невідповідності зовнішнього і внутрішнього середовища, причини цього дисбалансу;

- виявлення резервів підвищення конкурентоспроможності підприємства;

- оцінка існуючих управлінських альтернатив і вибір найефективнішої;

- чітка організація процесів, контроль за реалізацією запланованих заходів, мотивація співробітників.

Висновок. Розглянутий в статті організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності підприємства залізничного транспорту дозволяє встановити умови, що її визначають, та сформувати основні напрями підвищення ефективності управління конкурентоспроможністю

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

9. Бараш Ю. С. Методика проведення досліджень стосовно підвищення ефективності управлінських рішень організації пасажирських перевезень [Текст] / Ю. С. Бараш // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2009. – С. 9-13.

10. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 25. –С. 62-65.

11. Дикань В. Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR» [Текст] / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2007. - № 18. – С. 68 - 70.

12. Залізничі світу в XXI столітті: монографія [Текст] / [Г. М. Кірпа, В. В. Корнієнко, О. М. Пшинько и др.]; під заг. ред.: Г. М. Кірпи. – Д.: Вид-во. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.

13. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України [Текст] / [Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін.] – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.

14. Воронкова А.Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация : монографія [Текст] / А.Э. Воронкова. – Луганск : ВНУ им. В. Даля, 2004. – 320 с.

15. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия : монографія [Текст] / В.Л. Дикань. –Харьков : Основа, 1995. – 160 с.

16. Иванов Ю.Б. Конкурентоспособность предприятия: оценка, диагностика, стратегия : монографія [Текст] / Ю.Б. Иванов. – Харьков : ХНЭУ, 2004. – 256 с.

17. Забелин П.В. Основы стратегического управления [Текст] / П.В. Забелин, И.К. Моисеева. – М. : Информ.-внедр. центр "Маркетинг", 1998. – 195 с.

18. Ковтун О.І. Конкурентоспроможність підприємства: стратегічний контекст [Текст] / О.І. Ковтун. – Львів : Вид-во "Коопосвіта", 2009. – 276 с.

19. Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации: учеб. пособ. [Текст] / Р.А. Фатхутдинов. – М.: Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.

20. Шинкаренко В.Г. Управление конкурентоспособностью предприятия [Текст] / В. Г. Шинкаренко, А.С. Бондаренко – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2003. – 188 с.

Аннотація. Сформирован организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта. Рассмотрены составляющие и факторы формирования конкурентного потенциала предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентный потенциал, железнодорожный транспорт, организационно-экономический механизм

Summary. The organizational-economic mechanism of providing of competitiveness of enterprises of railway transport is formed. Constituents and factors of forming of competition potential of enterprises of railway transport are considered.

Keywords: competitiveness, competition potential, railway transport, organizational-economic mechanism

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

УДК 005.336.4:005.52

СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ДЛЯ ОЦІНКИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*Коюда В.О., к.е.н., професор,
Воліков В.В., начальник НДС (ХНЕУ)*

Узагальнені та систематизовані підходи щодо оцінки інтелектуального потенціалу (ІП) підприємства і запропоновані групи показників за складовими: людський, структурний й споживчий капітали та послідовність формування цих груп показників щодо оцінки ІП як ресурсу інтелектуального капіталу.

Ключові слова: *інтелектуальний потенціал (ІП), інтелектуальний капітал, людський капітал, структурний капітал, споживчий капітали, оцінка ІП підприємства.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями.

Сьогодні світова економіка розвивається на основі високорозвиненого інтелекту. Наявність творчих здобутків, нових знань, технологій, ноу-хау та інших інноваційних розробок є визначальним при виборі перспектив та напрямів розвитку суб'єкту господарювання і це потребує ефективного використання власного інтелектуального потенціалу підприємства. Оцінка ефективності використання інтелектуального потенціалу кожного суб'єкту повинна базуватися на основі

системі показників та відповідному методичному підході.

Оновлення, накопичення та розвиток інтелектуального капіталу підприємства безпосередньо пов'язано із використанням його інтелектуального потенціалу. Тому виникає нагальна потреба – це обґрунтований відбір показників для оцінки ефективності використання інтелектуального потенціалу з урахуванням специфіки і особливостей кожного окремого підприємства та впливу факторів зовнішнього й внутрішнього характеру.