

коэффициент интенсивности использования потенциала; u_i – показатели качества профильных услуг, оказываемых клиентуре: доступность, регулярность, сохранность, экологичность, безопасность и т.д.; a_i – удельный вес (ранг) каждого из показателей качества ($\sum a_i = 1$).

В современных условиях развитие и совершенствование экономики Украины немислимо без ефективного и слаженного транспортного обеспечения, а этот процесс, в свою очередь, связан с повышением качества перевозочного процесса, расширением перечня предоставляемых услуг и, как следствие, привлечением дополнительного объема перевозок.

УДК 658

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІ КЛАСТЕР-ОРІЄНТОВАНОЇ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ

Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Процеси глобалізації, посилення міжнародної конкуренції, що сьогодні характеризують світову економіку, є об'єктивною передумовою реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку на підприємствах України, що на сьогодні є ключовою теорією в процесі забезпечення їх ефективності.

Кластер являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності взаємопов'язаних різних галузей, об'єднаних в єдину організаційну структуру, елементи якої знаходяться у взаємозв'язку, в взаємозалежності та спільно функціонують з певною метою.

Формування ефективних технологічних ланцюжків з декількох самостійно господарюючих суб'єктів є стратегічним заходом, що вимагає певних довгострокових вкладень в їх реалізацію і можливе тільки за допомогою їх самоорганізації в результаті взаємодії передумов, що склалися як всередині, так і у зовнішньому середовищі цих потенційних систем. Така взаємодія приводить до додаткових вигод для кожного із суб'єктів, створює певний стимул до формування єдиної системи функціонування, забезпечує цілісну систему.

При реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку обов'язково слід дотримуватись ключових принципів:

- стратегічні принципи, на яких будується кластер: глобального позиціонування; безальтернативності; наростаючої ефективності; поглиблення поділу праці; пов'язності максимальної кількості елементів системи; перманентної поліфокусної освіти; взаємодоповнення; довгих циклів;

- принципи взаємодії суб'єктів кластера: наростаючого трасту; базова пара; необхідності іншого; точного позиціонування (або цілерациональності).

Крім того, реалізуючи зазначену концепцію, особливу увагу слід приділити розробці механізмів по недопущенню побічних явищ, які можуть виникнути під час взаємодії підприємств. Серед них слід виділити:

- вразливість - спеціалізація може викликати вразливість підприємства (технологічна уривчастість може підірвати певні переваги кластера);

- ефект замкнутості - надмірна впевненість щодо локальних контактів і «мовчазного» знання, в комбінації із зневагою зовнішніми зв'язками і недоліком передбачення, може пояснити ефект замкнутості, обумовлений перевагою усталених практик (тому в даний час все більше підприємств використовують практику відкритих інновацій);

- зменшення конкурентних тисків - кооперація може викликати скорочення конкурентних тисків і, отже, рушійних сил інновації;

- синдром самодостатності - звикаючи до минулих успіхів, кластер може бути не в змозі розпізнати мінливі тенденції.

УДК 330.341.1:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ТА МОЖЛИВІ НАСЛІДКИ АКЦІОНУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи (УкрДУЗТ)

На сьогодні українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком залізничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії. Високою також є відносна частка залізниць в транспортній роботі України: даним видом транспорту виконується понад 61% загального вантажообігу та 34% пасажирообігу країни. Це не йде у жодне порівняння з країнами Європейського Союзу, де частка залізниць хоч і зростає, але становить всього 18% вантажообігу та 7,4% пасажирообігу.

Питання реформування залізничного транспорту розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, необхідність запровадження ринкових умов діяльності – все це вимагає масштабної реструктуризації галузі.

Ще 23 лютого 2012 року був прийнятий Закон

«Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», і лише через два роки розпочався процес акціонування, з прийняттям Постанови КМУ №200 від 25 червня 2014 р. «Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця».

Головна мета акціонування галузі - підвищення її ефективності. Це передбачає передовсім розділення функцій: господарська функція відійде публічному акціонерному товариству "Українська залізниця", а функція державного управління галузю - Міністерству інфраструктури; також передбачається оптимізація бізнес-процесів, підвищення рентабельності та продуктивності праці, підвищення притоку інвестицій в галузь, масштабне оновлення рухомого складу (спільно з консалтинговою компанією АТ Kearney "Укрзалізниця" провела стратегічну діагностику стану залізничного транспорту. Згідно з цим документом, до 2020 року для підтримки тих об'ємів перевезень, які існують на сьогодні, необхідно буде закупити більше 2 тис. локомотивів і близько 110 тис. вантажних вагонів), розвиток вітчизняного транспортного машинобудування (адже, як неоднократно заявляв міністр інфраструктури, пріоритет буде надаватися вітчизняним підприємствам).

Але не можна допустити негативних наслідків реформування, таких, як:

- погіршення якості кадрового потенціалу залізничного транспорту через звільнення кваліфікованих працівників, погіршення умов праці та обмеження доступу до соціальних послуг (медицини, санаторно-курортного лікування тощо);

- зниження ефективності роботи залізниць у сфері вантажних перевезень (впровадження конкуренції в перевезенні локомотивною тягою може призвести до окупації найрентабельніших перевезень приватними перевізниками та зростання кількості переміщення зустрічних порожніх вантажних поїздів, які будуть направлятися розрізненими власниками в погоні за прибутковими вантажами, як, наприклад, у РФ);

- надмірне підвищення вартості пасажирських перевезень, що призведе до закриття нерентабельних залізничних маршрутів, зниження мобільності населення та інших наслідків.

Стосовно ліквідації перехресного субсидіювання збитків від пасажирських перевезень прибутком від вантажних шляхом доведення до самоокупності пасажирських перевезень, необхідно зауважити, що світовою практикою в даній сфері є державне субсидіювання. Зокрема, за статистичними даними в країнах ЄС щорічно витрачається понад € 36 млрд. на покриття збитковості пасажирських перевезень. В Німеччині загальні субсидії залізницям складають €14 млрд., у Франції – €11, в Італії – €8 млрд. Для

порівняння: збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2013 р. склала €0,3 млрд. На сьогодні в Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пасажирських перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, і навіть у нових країнах ЄС – Чехії та Болгарії - пасажирі оплачують близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. Лише у Великобританії та Нідерландах пасажир оплачує майже повну вартість квитка. І Великобританія є показовим прикладом невдалих реформ на залізничному транспорті. А вже після тотальної приватизації залізниць, у тому числі залізничних колій та іншої інфраструктури підвищилась кількість аварій, скоротилось оновлення основних фондів, в кілька разів зросла вартість квитків (англійський пасажир сплачує в середньому в 10 разів більше за поїздку, ніж італійський і вчетверо вище, ніж німецький). Але навіть в таких умовах британській уряд виділяє на підтримку залізниць 4-5 млрд. фунтів стерлінгів щорічно.

Отже, на нашу думку, ліквідувати перехресне субсидіювання вкрай необхідно, але треба впровадити державне субсидіювання пасажирських перевезень. Доступність транспортних послуг має довгострокові соціальні та макроекономічні наслідки, без яких неможливий інтенсивний економічний розвиток країни.

УДК 330.322:656.2

АКТУАЛЬНІСТЬ ІННОВАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

По мірі розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватись відповідно до динаміки попиту на транспортні послуги. Гнучкість, еластичність транспорту, можливість працювати в різних, в тому числі ймовірнісних, режимах, реалізовувати «пікові» потреби в перевезеннях – ось ті вимоги, які висуваються сучасним транспортним системам.

Глобалізація економіки і розвиток міжнародної торгівлі в другій половині ХХ століття, зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни і її транспортної складової найважливішим фактором її конкурентних переваг. В економічній літературі виділяють 3 етапи досягнення конкурентних переваг країн. На першому етапі вони забезпечуються за рахунок великих запасів базових ресурсів – природних, трудових (некваліфікована дешева робоча сила), на другому – за рахунок великого інвестування, на третьому (сучасний