

виборі стратегічних напрямів діяльності, постає необхідність розробки методологічних засад побудови процесу управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту. Це дасть змогу швидше прийняття ефективних рішень через вибір відповідних критеріїв, методів, технологій, моделей, механізмів реагування, взаємодії [1].

Головною ознакою стійкого стану підприємств залізничного транспорту є його розвиток. В основі успішного розвитку залізничної галузі лежить ряд ключових чинників:

- фактори успішного реформування;
- поділ функцій державного регулювання господарського управління зі створенням єдиного господарського суб'єкта;
- чітка єдина послідовність дій з реформування;
- чіткий поділ конкурентних сегментів і монопольних сегментів;
- створення комерційної самостійності компанії з вільним ціноутворенням (іноді з обмеженнями);
- свобода реструктуризації активів;
- залучення власного капіталу в оновлення основних фондів.

Основні джерела забезпечення сталого розвитку лежать у сфері мікроекономіки, тобто всередині самої галузі. Тому важливо своєчасно і достовірно діагностувати ознаки можливого нестійкого стану підприємств залізничного транспорту та визначити шляхи вдосконалення економічного механізму забезпечення розвитку в системі їх управління [2].

Аналіз наукових здобутків у сфері управління розвитком підприємств залізничного транспорту дозволить обґрунтувати необхідність впровадження комплексного механізму розвитку підприємств залізничного транспорту. Встановлено, що принципи управління повинні мати декілька рівнів реалізації та включати сукупність механізмів, які за допомогою сучасних методів управління процесами забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту при належному інформаційному забезпеченні зможуть впливати на об'єкти управління, суб'єкти господарської діяльності, транспортно-логістичну інфраструктуру цим самим забезпечуючи економічний розвиток галузі, регіонів та економіки країни в цілому. Можна визначити, що в основі реалізації комплексного механізму розвитку підприємств залізничного транспорту повинні знаходитися норми державної транспортної політики, галузеві програми і стратегії розвитку в сфері

залізничного транспорту, а суб'єктами його реалізації повинні стати керівники Міністерства інфраструктури, ПАТ «Українська залізниця» і філій.

Список використаних джерел

1 Калініченко Л. Л. Адаптивне управління як інструмент виживання підприємства в конкурентному середовищі [Текст] / Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. – Вип. 33. - С.177-180.

2 Дикань, В. Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств [Текст] : підручник / В. Л. Дикань, Ю. Т. Боровик, О. М. Полякова, Ю. М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415 с.

УДК 354:656.2

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Паламарчук І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у просторовому переміщенні. Метою публічного адміністрування в галузі транспорту є своєчасне, повне і якісне задоволення зазначених потреб в перевезеннях та потреб оборони держави, захист прав під час транспортного обслуговування, безпечне функціонування транспорту, додержання необхідних темпів і пропорцій та інше.

В Україні діє єдина транспортна система. Вона повинна відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки країни. Єдину транспортну систему становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт і метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Публічне адміністрування транспорту і комунікацій регулюється законами, кодексами, статутами, положеннями про окремі види транспорту і зв'язку. Організаційно-правові,

економічні засади діяльності транспорту визначаються Законом України від 10 листопада 1994 р. "Про транспорт" та рядом інших актів законодавства. Правовий статус залізничного транспорту визначається Законом України від 4 липня 1996 р. "Про залізничний транспорт", а також Статутом залізниць України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 [5].

Згідно з Законом "Про залізничний транспорт" залізничний транспорт - виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

Статтею 1 Статуту залізниць України встановлено, що залізничний транспорт загального користування є однією з базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця - статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, за централізованого управління, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі (ст. 1 Закону "Про залізничний транспорт").

Відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України. До компетенції цих органів належать: контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питань щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії.

На місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком та транспортним сполученням з населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях.

Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування взаємодіють із залізницями з метою поліпшення використання транспортних засобів власниками вантажів, забезпечення злагодженої роботи з іншими видами транспорту, розвитку (в тому числі на пайових засадах) транспортної і соціальної інфраструктури щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів [3].

Крім залізничного транспорту загального користування, функціонує промисловий залізничний транспорт, під яким розуміється транспортно-технологічний комплекс, що забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування [1].

До суб'єктів публічного адміністрування залізничним транспортом належить Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція України). Укртрансінспекція України є центральним органом виконавчої влади, правовий статус якої визначено Положенням, затвердженим Указом Президента України від 6 квітня 2011 р. № 387/2011. Укртрансінспекція України забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензії, міському електричному, залізничному транспорті, експлуатації автомобільних доріг загального користування. Укртрансінспекція України у сфері залізничного транспорту виконує наступні функції:

- здійснює державний нагляд та контроль за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті;

- здійснює перевірку готовності аварійно-відбудовних формувань, пошуково-рятувальних служб до ліквідації наслідків катастроф, аварій, подій тощо;

- здійснює контроль і нагляд за організацією безпечного перевезення небезпечних, надгабаритних і великовагових вантажів;

- проводить перевірки з питань організації роботи, пов'язаної із забезпеченням безпеки руху транспортних засобів залізничного транспорту;

- здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті [3].

Публічне адміністрування залізничним транспортом здійснює Укрзалізниця, її діяльність регулюється Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262, та іншими нормативними актами. Укрзалізниця - це орган адміністрування залізничного транспорту загального користування. До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту: метрополітени, об'єднання "Укрпромзалізтранс", консорціум "Укрзалізпром", заводи колійного господарства, підприємства матеріально-технічного постачання, проектно-вишукувальні конструкторські організації, транспортно-експедиційне підприємство "Інтертранс", Український центр транспортного сервісу "Ліски", Укрспецвагон, Укррефтранс та інші. До основних завдань Укрзалізниці належать:

- організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;

- забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;

- розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;

- вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи [4].

Укрзалізниця у межах своєї компетенції видає накази, обов'язкові для виконання залізницями, об'єднаннями, підприємствами та організаціями залізничного транспорту, які входять до сфери управління Укрзалізниці, організує та контролює їх виконання.

Для розроблення основних напрямів розвитку залізничного транспорту, вирішення найважливіших питань його господарської діяльності створюється рада Укрзалізниці. Укрзалізницю очолює генеральний директор [3].

Наступною ланкою адміністрування залізничного транспорту є управління залізниць, у межах яких функціонують відділи залізниць. Крім того, як відокремлений структурний підрозділ можуть функціонувати дирекції залізничних перевезень.

Низовою ланкою залізничного транспорту є залізнична станція (пасажирська, вантажна, сортувальна, дільнична, проміжна (у

тому числі роз'їзди та обгінні пункти). Її очолює начальник станції. Залізничні станції є виробничо-технологічним підрозділом залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти та взаємодії і координації виробничого процесу з підприємствами, суміжними службами залізничного транспорту. Крім станцій, існують лінійні підприємства як механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт, дистанція сигналізації і зв'язку, вагонні і локомотивні депо, дистанція шляху та інші. Керівництво станцією забезпечується начальником станції через апарат, організаційна структура якого затверджується начальником залізниці та начальником управління або дирекції залізничних перевезень.

З оновленням нормативної бази діяльності центральних органів виконавчої влади дещо модифіковано і об'єкт адміністративного регулювання, а саме - з'являється так зване комплексне об'єднання - інфраструктура, яка об'єднує транспорт, дорожнє господарство [5].

Таким чином, в Україні регулювання відносин у сфері діяльності транспорту належить до пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави. Створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених Конституцією. Розвиток транспорту та інших засобів комунікації визначає не тільки структуризацію економічного простору держави, тобто екстенсивний процес економічного росту, але й якісне вдосконалення економіки, тобто процес інтенсивного росту, відповідно функціонування транспорту стає найважливішим фактором розвитку економіки, суспільства в цілому.

Список використаних джерел

1. Доповідь про стан виконання Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у 2008 році. – Режим доступу: http://www.sdl.gov.ua:8080/content/uk/publ/sh/article?art_id=51272&cat_id=46960

2. Електронна система документації Європейського Союзу, перекладеної українською мовою: <http://eurodocs.sdl.gov.ua/default.aspx>

3. Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1629-15>

4. Зеркаль О., Качка Т. Методичні настанови з питань адаптації законодавства України до *acquis communautaire*. – К.: ТОВ «Ніка-Прінт», 2005. – 128

5. Державні секретарі організовуватимуть процес підготовки та втілення стратегії уряду. – Вісник Центру. – 2001. – 16 липня. – Режим доступу: www.icps.kiev.ua – Назва з екрану

УДК 338.242:339.1

УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ МЕХАНИЗМОМ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ (НА ОСНОВЕ МИРОВОГО ОПЫТА)

*Посохов И.М., д.э.н., профессор,
Чепижко Е.В., аспирант (ХПИ)*

В современных условиях трансформации мировой экономики, повышенной неопределенности и обострении конкурентной борьбы проблема обеспечения конкурентоспособности предприятий стоит особенно остро, так как успешными остаются только те предприятия, которые способны к быстрому изменению организации управления, модернизации производства, освоения новых знаний и внедрения современных инновационных технологий, как основного драйвера экономического развития.

Перспективы выхода украинских предприятий на новые мировые высоко конкурентные рынки сбыта обуславливают потребность анализа и обобщения мирового опыта организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью предприятий стран-лидеров мирового рейтинга конкурентоспособности, что будет способствовать формированию собственного механизма управления конкурентоспособностью предприятий.

По результатам отчета Всемирного экономического форума (Global Competitiveness Index 2016-2017), рейтинг конкурентоспособности возглавила Швейцария (5,81 балла), второе место у Сингапура (5,72 балла), третье США (5,7). Также в десятку вошли Нидерланды, Германия, Швеция, Великобритания, Япония, Гонконг, Финляндия. Украина занимает 85 место (4,0 балла) среди 138 государств, опустившись на 6 позиций в

рейтинге мировой конкурентоспособности, относительно значения рейтинга прошлого года [7]. Снижения индекса конкурентоспособности Украины объясняется рядом внутренних и внешних проблемами, основными из которых являются: нестабильность политической и финансовой системы, усиление коррупции, неэффективная макроэкономическая политика; низкий уровень использования современных финансовых механизмов, а также низкий уровень развития базовых принципов взаимодействия государства и бизнеса.

В таблице 1 представлены данные относительно позиций стран – лидеров в рейтинге по Индексу глобальной конкурентоспособности GCI, 2014-2017 гг. с выделением значений субиндексов, которые и формируют основную позицию страны в мировом рейтинге конкурентоспособности (GCI).

Швейцария признается самой конкурентоспособной страной в мире уже 7-й год подряд, благодаря своему мировому лидерству в таких высокотехнологичных отраслях, как фармакология, химия, машиностроение, а также в сфере финансовых услуг.

Конкурентными преимуществами Швейцарии являются: развитая инфраструктура, высочайший уровень технологических инноваций в стране, защита прав интеллектуальной собственности, высокая культура ведения бизнеса, благоприятная институциональная среда, эффективные рынки, политика нейтралитета в отношении международных интеграционных организаций.

Швейцарские компании расходуют значительные средства на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР), активность бизнеса опирается на качественные институты власти. В организационно-экономическом механизме управления конкурентоспособностью предприятий (КСП) Швейцарии можно выделить следующие особенности: производство продукции высочайшего уровня качества; высочайший уровень инновационности продукции и всех составляющих процесса производства; ориентация на эксклюзивность товаров (такого больше никто не производит); полный охват комплексной системой управления КСП всей деятельности предприятия; система управления КСП является элементом системы управления конкурентоспособности кластера, которых на сегодняшний день в Швейцарии более 20 крупных и практически каждый из