

УДК 338.33:656.2

ДИВЕРСИФІКАЦІЯ, ЯК СКЛАДОВА РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Йолкін Д.Г., аспірант,
Каді Джамаль, магістрант (УкрДАЗТ)*

У статті розглянуті концептуальні підходи щодо диверсифікації господарської діяльності на залізничному транспорті в умовах інтеграційних процесів.

Ключові слова: *диверсифікація, реформування, інтеграційні процеси, конкурентоспроможність.*

Постановка проблеми. Відповідно до Директив Європейського Співтовариства (ЄС), відносно країн членів та країн претендентів, формування та розвиток єдиної транспортної системи відбувається на базі залізничного транспорту, що несе на собі комплексно-утворююче значення. Адаптація ступень розвитку транспортної системи окремої країни формує економічний потенціал ЄС. У зв'язку з цим прийняття рішення щодо асоційованого вступу нової країни у значній мірі залежить від готовності транспортної системи, в першу чергу від уніфікації залізничного транспорту до функціонування в умовах інтеграційних процесів.

Нинішній стан залізничного транспорту України відповідно до висновків вчених та фахівців характеризується як критичний. Це є наслідком: прогресуючого старіння основних фондів; неефективними тарифами на перевезення пасажирів відносно економічного механізму щодо покриття збитків; недосконалістю та забюрократизованістю системи управління залізничним транспортом; відсутністю можливості залучення інвестицій; недостатньою фінансовою прозорістю галузі; відсутністю підтримки держави з точки зору компенсації збитків соціально-значущих перевезень тощо.

З метою підвищення якості послуг залізничного транспорту, обумовлених зростаючими потребами національної економіки та населення в перевезеннях була схвалена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. [14]. Проте економічний механізм практичної реалізації Концепції, на жаль нині ще не є розробленим.

В умовах реформування залізничного транспорту виникає потреба у розробці заходів щодо покращення фінансово-економічного стану галузі. Серед актуальних напрямів оптимізації господарської діяльності є диверсифікація виробництва, чому присвячена публікація. Це забезпечить оптимізацію використання основних засобів, підвищити ліквідність капіталу, мінімізує ризики тощо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням диверсифікації виробництва присвячені

публікації таких вчених, як А.М. Аронов, О.Є. Кузьмін, А.А. Томсон, Л.І. Шишкін, А.В. Філіпов, І.А. Бланка, Е.Г. Жулина, Г. Немченко, М.Д. Корінько, О.О. Цогла, Л.О. Позднякова, В.Л. Дикань та інші [1-12].

Ціллю статті є розробка концептуальних підходів щодо диверсифікації господарської діяльності на залізничному транспорті в умовах інтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Сутність терміну диверсифікація виробництва у працях вчених дещо не співпадає, а в окремих випадках і відрізняються. Проте в цілому під диверсифікацією розуміється - володіння найрізноманітнішими фінансовими активами, кожен з яких має різний рівень ризику, з метою знижень загального ступеня ризику портфеля в цілому; загальна ділова практика, направлена на розширення номенклатури товарів і послуг та/або географічної території, для того, щоб розосередити ризик і знизити залежність від циклічності бізнесу; спосіб розвитку підприємства, що полягає в освоєнні виробництва нових товарів, товарних ринків, а також видів послуг, що включає не просто диверсифікацію товарних груп, але й розповсюдження підприємницької діяльності на нові та не пов'язані з основними видами діяльності фірми [13].

Залізничний транспорт України є високо структурованою системою до складу якої входить багато підприємств та організацій різного профілю. На мережі залізниць України, що мають протяжність 21654,7 км, функціонує значна кількість експлуатаційних підприємств та їх відокремлених підрозділів. Це чисельні вантажні та технічні станції, локомотивні та вагонні депо, механізовані дистанції з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, вагоноремонтні та локомотиворемонтні заводи тощо. Функціонування залізничного транспорту забезпечує наявна та соціальна інфраструктура: магазини, підприємства харчування, лікарні, поліклініки, дома культури, спортивні центри, санаторії та дома відпочинку і ті всі структурні підрозділи в умовах нової форми господарювання мають забезпечити ефективний розвиток програми

диверсифікації на залізничному транспорті України, що повинна отримати пріоритетні значення.

Враховуючи накопичений вітчизняний та закордонний досвід диверсифікації виробництва на залізничному транспорті доцільно зазначити наступне: в залежності від поєднання ринків можна виділити чотири маркетингові стратегії, а саме:

- пропозиція нових товарів (послуг) на нових ринках. Прикладом цього може бути організація випуску на базі профільних підприємств залізничного транспорту техніки широкого діапазону вживання, а також діяльність підприємств харчового профілю з виготовлення напівфабрикатів, продуктів харчування тощо;

- пропозиція з надання на існуючих ринках нових товарів (послуг). Прикладом може бути придбання залізницею власного парку автомобілів для забезпечення перевезення за системою «від дверей до дверей»; створення розгалуженої мережі торгівельно-розважальних центрів на вокзалах тощо;

- пошук нових ринків для товарів що вже позиціонують з орієнтацією на споживача. На залізничному транспорті зазначена маркетингова стратегія розширює сегмент ринку шляхом розширення як самої мережі залізничних перевезень, так і освоєнням нових географічних ринків (в тому числі і зарубіжних).

- впровадження на ринку диверсифікації в глибину и просторово. Збереження існуючої та залучення нової клієнтури. Це створення умов для підвищення конкурентоспроможності послуг залізничного транспорту в локальному, регіональному мезо- і макрорівнях з виходом у подальшому у просторовий міждержавний рівень.

Одним з найбільш ефективних проєктів диверсифікації на залізничному транспорті України має стати - створення логістичних транспортних центрів. Створення логістичних транспортних центрів забезпечить бажане формування конкурентних переваг залізничному транспорту за рахунок забезпечення процесу перевезення за системою «від дверей до дверей», передбачає використання залізничного транспорту як основного перевізника, в контексті функціонування навантажувально-розвантажувальних центрів а також активізація діяльності автотранспорту, власного парку від станції формування транспортної одиниці до споживача, місце якого не співпадає з наявністю залізничної колії.

В Україні останнім часом якісно нового розвитку та популярності набуває створення торгівельно-розважальних центрів. Бажано також на залізницях ЄС широко впровадити програму диверсифікації яка була б спрямована на створення торгівельно-розважальних центрів на базі пасажирських вокзалів обласних центрів.

Створення на території залізничних вокзалів торгово-розважальних комплексів з мережею магазинів, кафе, кінотеатрів тощо, з одного боку надасть можливість для відпочинку пасажирів у час очікування відправлення або прибуття потягів. Це

також сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничних перевезень. З другого боку створення торгово-розважальних центрів на пасажирських вокзалах спонукатиме до отримання додаткового доходу, за рахунок також споживача і не задіяного у перевезенні.

Актуальним постає також питання щодо можливості надання послуг населенню підприємствами та організаціями, які входять до складу «Укрзалізниці». Такий вид диверсифікації дає можливість використовувати основні фонди з більшою потужністю, забезпечити підвищення продуктивності праці, та на сам перед дає можливість отримати додатковий прибуток. Необхідно також зауважити те, що послугами лікарень та поліклінік на даний час мають можливість користуватись лише робітники залізничного транспорту. Разом з тим за наявними умовами сучасного оснащення лікарень й поліклінік та висококваліфікованими лікарями, виникає можливість успішної реалізації програми диверсифікації щодо надання медичного обслуговування широкому колу населення.

Висновки. В умовах формування та розвитку Європейських та світових транспортних коридорів, інтеграційних процесів в межах Євразійського співробітництва та євроінтеграції України постає питання щодо термінової оптимізації та уніфікації залізничного транспорту з метою адаптації галузі до Світових стандартів перевезень. Як вже зазначено Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України що передбачає загальні напрями реструктуризації потребує розробки економічного механізму реалізації та впровадження. На сучасному етапі потребує термінової розробки фінансово-економічний механізм реалізації Концепції, який має оптимально визначити не лише обсяги грошових вливань, а і можливості розширення діапазону діяльності галузі з метою зниження комерційного ризику підприємств. Актуальним залишається питання формування заходів підвищення якості послуг та оптимізації господарської діяльності в умовах реформування.

Вивчення вітчизняного та закордонного досвіду організації залізничних перевезень, було виявлено, що значна частина доходів забезпечується за рахунок диверсифікації. Проте, лише за умов змін у законодавстві, що передбачені в ході реалізації Концепції, залізничний транспорт України зберігає усі підстави та можливості для успішної програми диверсифікації. Саме диверсифікація виробництва на залізничному транспорті сприятиме підвищенню конкурентоздатності послуг що надаються, отриманню додаткових прибутків, підвищенню продуктивності праці тощо.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кузьмін О.Є. Теоретичні та прикладні засади менеджменту: навч. посібн. – 2-е вид. [доп. і перероб.] / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник. – Львів: НУ «Львівська політехніка», «Інтелект-Захід», 2003. – 352 с.

2. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / А.А. Томсон, А.Дж. Стрикленд. – М.: Изд-во «Банки и биржи», ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
3. Шишкін В.О. Управління диверсифікацією підприємств // Держава та регіони. – Сер.: Економіка та підприємство. – 2006. - №4
4. Филиппов А.В. Диверсификация как способ повышения адаптивных качеств предприятия // Вісник Донецького університету. – Сер.: Економічні науки. – 2000. -№2.
5. Бланка И.А. Основы финансового менеджмента. – К.: Ника-центр, Эльга, 1999.
6. Аронов А.М. Диверсификация производства: теория и стратегия развития / А.М. Аронов, А.Н. Петров. – СПб.: Лениздат, 2000. -128 с.
7. Жулина Е.Г. Диверсификация деятельности предприятия/ Е.Г. Жулина, Т.Л. Мягкова, О.Б. Кацуба.- М.: Журнал «Управление персоналом», 2006. – 176 с.
8. Немченко Г. Диверсификация производства: цели и направления деятельности / Г. Немченко, С. Донецкая, К. Дьяконов // Проблемы теории и практики управления. – 2008. - №1.
9. Корінько М.Д. Організаційно-економічний механізм диверсифікації суб'єктів господарювання // Актуальні проблеми економіки – 2008. - №6
10. Цогла О.О. Переваги та недоліки стратегії диверсифікації підприємства // Актуальні проблеми економіки – 2007. - № 5
11. Л.А. Позднякова. Социально-экономическая модель развития предприятия (на примере железнодорожного транспорта). –Х.: Бизнес Информ, 1998. –186 с.
12. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент: Учеб. Пособие/ Ю.В. Соболев, В.Л. Дикань, А.Г. Дейнека. Л.А. Позднякова. – Х.: ООО «Олант», 2002. – 416 с.
13. <http://ru.wikipedia.org/wiki/диверсификация>
14. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України

Аннотация. В статье рассмотрены концептуальные подходы относительно диверсификации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте в условиях интеграционных процессов.

Ключевые слова: диверсификация, реформирование, интеграционные процессы, конкурентоспособность.

Summary. In the articles considered conceptual approaches are in relation to diversification of economic activity on a railway transport in the conditions of integration processes.

Keywords: diversification, reformation, integration processes, competitiveness.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 656.2.022.816:338.5

ПЕРЕРОЗПОДІЛ ПОСТІЙНИХ ВИТРАТ ПРИ РОЗПОДІЛІ ВАНТАЖНОГО ТА ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ ЗА УМОВ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНИХ ТА ВИСОКОШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Єршоміна М.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті питання о недоцільності реорганізації роботи залізничного транспорту за умов впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних пасажирських перевезень, яка потребує розділення вантажного і пасажирського видів руху, що, у свою чергу, потягне перерозподіл постійних витрат та має відбитися на зростанні тарифів на усі види перевезень.

Ключові слова: постійні витрати, перерозподіл постійних витрат, розподіл пасажирського та вантажного руху, швидкісні та високошвидкісні залізничні пасажирські перевезення.

Постановка проблеми. В області пасажирських поїздів нового покоління підвищеної пасажирських перевезень одним з найбільш комфортності. Проте одним з етапів впровадження пріоритетних напрямків підвищення ефективності швидкісного та високошвидкісного руху на залізницях господарської й фінансової діяльності залізниць є України є розподіл вантажного та пасажирського видів розвиток швидкісного (від 140 до 200 км/год) і руху, що, у свою чергу, потягне перерозподіл високошвидкісного (більше 200 км/год) руху