

5. Маккоен П. Финансы и бюджетирование для нефинансовых менеджеров: Практический инструментарий по построению системы бюджетирования и управлению финансами / П. Маккоен. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005 – 680 с.

6. Principles of forecasting: a handbook for researchers and practitioners / Ed. by J. Scott Armstrong. – Kluwer Academic Publishers, 2002. – 849 p.

7. Кравченко О. О. Формування інформаційної аналітичної бази при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Економічний форум. – № 4. – Луцьк: Вид-во ЛНТУ, 2012. – С. 319-329.

8. Лукашин Ю. П. Адаптивные методы краткосрочного прогнозирования временных рядов / Ю. П. Лукашин. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 416 с.: ил.

**Анотация.** В статье рассмотрено финансовое прогнозирование как ключевой элемент изучения будущего железнодорожного транспорта, обосновано применение адаптивного подхода к прогнозированию в условиях повышения уровня нестационарности его внутренней и внешней среды, а также предложен подход к прогнозированию финансовых потоков отрасли.

**Ключевые слова:** финансовое прогнозирование, прогноз, финансовый поток, железнодорожный транспорт.

**Summary.** The article considers the financial forecasting as a key element of railroads future exploring, is substantiated the use of an adaptive approach to forecasting in increasing unsteadiness its internal and external environment and is proposed an approach to forecasting of financial flows.

**Keywords:** financial forecasting, forecast, financial flow, railroads.

*Рецензент д.э.н., профессор ГЭГУТ Бакаев Л.О.*

*Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Уткина Ю.Н.*

УДК 656.2.078.8

## КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОДУКЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

*Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті обґрунтована необхідність постійного підвищення конкурентоспроможності продукції транспортних підприємств. Розглянуті фактори, що впливають на конкурентоспроможність, а також якість продукції, як основний напрям підвищення конкурентоспроможності транспортної продукції.*

**Ключові слова:** конкуренція, конкурентоспроможність, транспортний ринок, транспортна продукція.

**Постановка проблеми.** В умовах ринкових відносин конкурентоспроможність і ефективність характеризує ступінь розвитку суспільства. Чим вище конкурентоспроможність країни, тим вище економічний ріст та життєвий рівень населення і вище економічна стабільність.

Транспортне виробництво є фундаментом ринкової економіки, від ефективної діяльності якого, залежить стійке функціонування і розвиток всіх галузей господарства, їх об'єднань та підприємств, які обслуговуються транспортом.

В умовах ринкових відносин, де існує постійна конкуренція на транспортному ринку, залізничний транспорт повинен швидко реагувати на зміну попиту на перевезення і підвищувати конкурентоспроможність шляхом покращення якості вантажних перевезень і підвищення ефективності обслуговування виробництва і населення.

Дослідженню питань розвитку конкуренції та підвищенню рівня конкурентоспроможності залізничних перевезень приділяється увага вже

багато десятиліть і є особливо актуальним в сучасній економіці.

**Аналіз попередніх досліджень і публікацій.**

Проблемам та особливостям підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту присвячені роботи таких авторів, як Абрамова А.П., Галабурди В.Г., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Ришкова А.В., Терьошиной Н.П. [1-3].

**Метою** статті є обґрунтування необхідності підвищення конкурентоспроможності підприємств транспорту, що працюють в умовах ринкової економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Конкуренція на транспорті – це змагання транспортних підприємств за найкращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди, яка може бути досягнута на основі застосування сучасних більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів та пасажирів.

Можливість транспортного підприємства конкурувати на ринку транспортних послуг залежить від конкурентоспроможності перевезень і сукупності економічних методів виробничо-фінансової діяльності підприємства, які впливають на результати конкурентної боротьби.

В умовах ринкової конкуренції, вимоги клієнтів - вантажовідправників і вантажоодержувачів – до транспортного обслуговування не тільки зростають, але і принципово змінюються. При здійсненні перевезень вантажів транспортна послуга зараз – це не просто перевезення вантажу як такого, а комплексне транспортне обслуговування, тобто процес послідовних, добре скоординованих операцій з урахуванням індивідуальних вимог клієнтів.

Ефективними перевезеннями можна назвати таку організацію перевізного процесу, при якій:

- доставка вантажоодержувачу здійснюється точно в строк (не раніше і не пізніше);
- тривалість перевезення є мінімально можливим при поточному стані інфраструктури і заказаному рівні (класі) обслуговування;
- потяги створюють мінімально можливі перешкоди друг другу;
- навантаження на всі елементи транспортної системи (інфраструктура, тяга, станції і т.п.) максимально вирівняне і не досягає критичного.

В сучасних умовах, одним з основних елементів ефективної конкурентної боротьби є надання вантажовласникам низки додаткових послуг. У якості додаткових послуг на транспорті можна виділити наступне:

- вантажно-розвантажувальні роботи;
- послуги по збереженню вантажів;
- послуги з підготовки вантажів до перевезення;
- надання рухомого складу в оренду;
- транспортно-експедиційні послуги;
- інші додаткові послуги (інформаційні, послуги страхування та інші).

В загальному вигляді вимоги клієнтів (вантажовідправників і вантажоодержувачів) можна сформулювати наступним чином:

- гарантована доставка вантажу швидко і точно в строк;
- наявність достатньої перевізної потужності;
- гнучка організація перевезень у просторі і часі (зручні маршрути і розклад);
- прийнятні і стабільні тарифи;
- забезпечення надійності і безпеки;
- дотримання принципу «одного вікна»;
- надання інформації про просування вантажу.

Для залізничного транспорту проблема конкурентоспроможності багатопланова. Фактори, що впливають на конкурентоспроможність транспортної продукції, можна розділити на дві

групи: зовнішні (політичні, економічні, соціальні, макро- ті безпосереднього оточення) та внутрішні.

До внутрішніх факторів відносяться:

1. Кадрові ресурси (склад і професійний рівень робітників)
2. Організаційні фактори:
  - стратегія розвитку в умовах реформування галузі;
  - організаційна структура
3. Економіко-технологічний потенціал
  - технологія роботи;
  - якість експлуатаційної роботи;
  - якість транспортного обслуговування клієнтів
4. Технічні ресурси:
  - надлишок (недолік) виробничих потужностей;
  - ступінь зносу основних фондів
5. Інформаційні ресурси
  - рівень розвитку інформаційних технологій
  - інформаційне обслуговування.
6. Просторові ресурси:
  - рівень транспортної забезпеченості регіонів
  - можливість розширення транспортної мережі
7. Фінансові фактори:
  - експлуатаційні витрати, власні інвестиційні ресурси
  - ;
  - фінансова прозорість господарської діяльності;
  - тарифна політика.

Для ефективної роботи залізничного транспорту ключовими вимогами стають зниження власних витрат, підвищення мотивації робітників галузі, здатність задовольняти зростаючі вимоги користувачів до якості послуг і гнучко реагувати на зміну попиту.

В умовах ринкової економіки саме якість продукції або послуги є вирішальним фактором в конкурентній боротьбі за споживача.

Якість транспортної продукції – комплексне поняття, яке включає:

- якість транспортної забезпеченості регіонів;
- якість експлуатаційної роботи (технічна надійність транспортних засобів, безпечність перевезень, вантажопід'ємність рухомого складу, вага поїзду, час обігу вагона та інш.);
- якість транспортного обслуговування користувачів (швидкість і строк доставки, повнота задоволення попиту по об'ємам перевезень, своєчасність, регулярність, рівень транспортного сервісу і т.д.).

Підвищення якості транспортної продукції завжди було пріоритетною задачею залізниць. Управління якістю передбачає цілеспрямований вплив на всі її аспекти. Таким чином, алгоритм оцінки конкурентоспроможності транспортної продукції складається з ряду етапів.

На початку досліджується стан ринку і встановлюється ступінь задоволення потреб клієнтури порівняно з ідеальним варіантом транспортного обслуговування. Далі визначається конкурентоспроможний продукт, який би

користувався попитом і забезпечував максимальну рентабельність виробнику. На заключному етапі аналізується логістичний ланцюг з виявленням повного часу циклу і вивченням можливостей зниження сукупних витрат.

Розвиток конкурентного ринку транспортних послуг вимагає створення умов для перевищення рівня пропозиції високоякісних транспортних послуг над попитом, а також забезпечення публічності і інформаційної відкритості ринку за цінами і якістю послуг. Це забезпечить споживачам можливість вільного вибору транспортних послуг, змусить робити механізм «ціна-якість», зробить ціну і якість предметом конкуренції. Механізм «ціна-якість» дозволить стимулювати дослідження попиту на різні категорії послуг і проводити аналіз рівня конкурентів, підвищувати якість транспортних послуг, що надаються, знаходити оптимальний баланс між їх ціною і якістю. Все це створює умови для подальшого підвищення ефективності роботи і росту конкурентоспроможності залізниці і транспортної системи в цілому.

**Висновок.** В умовах ринкових відносин кожне підприємство має орієнтуватися на досягнення максимальних результатів своєї діяльності, а наявність на ринку конкуренції значно знижує можливості підприємства в досягненні поставленої

мети. В такому випадку, підприємство має створювати та підтримувати суттєві переваги перед конкурентами, основні з яких спрямовані на виробництво продукції високої якості, здатної як найкраще задовольняти потреби споживачів. Це обумовлює необхідність відводити на підприємствах велику увагу цим питанням, орієнтуючись на світовий досвід створення сучасних систем управління якістю продукції.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємства / В.Л. Дикань, Т.В. Пономарьова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2011. - № 36. – С. 100 -105.

2. Терешина Н.П. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внутранспортного эффекта / Н.П. Терешина, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. 2002. - № 4.

3. Дейнека О.Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. – 2009. – № 25. – С. 62-65.

**Анотація.** В статті обоснована необхідність постійного підвищення конкурентоспроможності продукції транспортних підприємств. Розглянуті фактори, які впливають на конкурентоспроможність, а також якість продукції, як основне напрямлення підвищення конкурентоспроможності транспортної продукції.

**Ключевые слова:** конкуренция, конкурентоспособность, транспортный рынок, транспортная продукция.

**Summary.** In this article the need for continuous improvement of competitiveness of transport companies. The factors that affect the competitiveness and quality of products as the main direction of improving the competitiveness of the transport of products.

**Keywords:** konkurenciya, competitiveness, transport market, transport produktsiya.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.14:656

## ОСНОВНИ АСПЕКТИ ФІНАНСОВОГО ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,  
Глазкова А.С., студентка (УкрДАЗТ)*

*В статті розглянуті основні теоретичні аспекти питань фінансового оздоровлення підприємств транспортної галузі.*

**Ключові слова:** фінансове оздоровлення, підприємство, банкрутство, криза, санація.

### **Постановка проблеми.**

Ринкові умови господарювання та проблеми фінансового забезпечення діяльності підприємств

обумовлюють необхідність зміни фінансово-економічної політики та кваліфікованої оцінки фінансового стану з метою виживання в умовах