

УДК 338.47:656.078.8

Дикань В. Л.

Воловельская И. В.

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ОСНОВНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Проблема повышения конкурентоспособности является первоочередной задачей при обеспечении экономической безопасности, причем особенно актуально это для предприятий железнодорожного транспорта в настоящее время, учитывая нестабильность внешнего и внутреннего рынков страны. На основании анализа объемов перевозок пассажиров и грузов на всех видах транспорта обосновано, что определяющим фактором конкурентоспособности для железнодорожного транспорта является качество оказываемых услуг. Сформированы направления увеличения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе предложенной интегральной логистической системы.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, экономическая безопасность, конкурентоспособность, логистика.

Постановка проблемы. Железнодорожный транспорт является составляющей той отрасли народного хозяйства, которая напрямую влияет на обеспечение экономической безопасности всей страны, а значит, этот вид транспорта должен быть наиболее конкурентоспособным среди других видов транспорта.

В условиях жесткой конкуренции преимущества могут быть достигнуты только за счет повышения качества товаров и услуг. Таким образом, особую актуальность приобретают вопросы, связанные с построением систем обеспечения высокого качества оказания услуг на железнодорожном транспорте.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам рисков и построения системы экономической безопасности посвящено большое количество научных трудов таких авторов, как Иванюта Т.М. [4], Воловельская И.В. [2] и др. Учеными рассмотрены основные концепции экономической безопасности, приведены различные классификации, методы и системы ее построения в условиях рыночной экономики.

Вопросы конкуренции представлены в работах Борисенко З.М. [1], Диканя В.Л. [3], Рогачека С.В. [7], Соколова Ю.К., Лаврова И.М. [8] и др.

Проблемы логистики изучали Дикань В.Л. [3], Федорова Л.С. [5], Хенфилд Р., Эрнест Л. [9], Якименко Н.В. [11] и др.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Однако следует отметить, что все эти работы не дают целостного представления о путях повышения конкурентоспособности как основной составляющей экономической безопасности для предприятий железнодорожного транспорта. В отечественной науке недостаточно полно разработаны подходы к построению интегральных логистических систем железнодорожного транспорта.

Цель статьи заключается в выделении конкурентоспособности как основного фактора экономической безопасности и построении интегральной логистической системы для ее обеспечения.

Изложение основного материала исследования. Железнодорожный транспорт является одной из базовых отраслей национальной экономики, эффективное развитие которого определяет развитие всей экономики страны, защиту ее экономических интересов и повышение качества жизни населения.

Основным показателем устойчивого развития железнодорожного транспорта является обеспечение его экономической безопасности, под которой мы будем понимать его стабильное развитие, что не возможно без качественного обеспечения спроса на перевозки, успешной конкуренции с другими видами транспорта, а также максимально полной реализации своего потенциала.

Таблица 1

Пассажирские перевозки

Показатели	2011		2012		2013		2014		2015	
	Млн. пас.	Млн. пас.-км	Млн. пас.	Млн. пас.-км	Млн. пас.	Млн. пас.-км	Млн. пас.	Млн. пас.-км	Млн. пас.	Млн. пас.-км
Ж/д транспорт	430.1	50873.4	429.6	49443.9	425.4	49098.3	389.8	35425.6	389.1	35623.5
Автомобильный транспорт	3604.6	51396.2	3448.7	50368.6	3340.8	49091.7	34775.6	2259.8	42696.9	2915.3
Водный транспорт	8.0	91.7	6.6	85.1	7.3	77.9	0.6	22.3	0.6	42.0
Авиатранспорт	7.5	1361.0	8.1	14406.0	8.1	12568.2	6.3	11362.4	6.5	11583.7

Таблица 2

Грузовые перевозки

Показатели	2011		2012		2013		2014		2015	
	Млн. т	Млн. т/км	Млн. т	Млн. т/км	Млн. т	Млн. т/км	Млн. т	Млн. т/км	Млн. т	Млн. т/км
Ж/д транспорт	468.4	243556.4	457.5	237274.6	441.8	224017.8	387	209634.3	350	194321.6
Автомобильный транспорт	178.3	38438.9	179.0	39194.1	83.5	40487.2	178.4	37764.2	147.3	34431.1
Водный транспорт	9.9	7365.2	7.8	5324.8	6.3	4615.2	6.0	5462.3	6.4	5434.1
Трубопроводный транспорт	155	136700.4	128.4	112505.1	125.9	109651.8	99.7	82050.9	97.2	80944.1
Авиатранспорт	0.1	366.8	0.1	349.5	0.1	273.0	0.1	240	0.1	210.9

Наиболее показательным индикатором обеспечения ЭБП логично считать его конкурентоспособность, которая определяется притоком и оттоком грузов и пассажиров с других видов транспорта.

Для определения конкурентной позиции железнодорожного транспорта на транспортном рынке страны рассмотрим структуру грузопотоков и пассажиропотоков в Украине и их динамику.

Таким образом, мы видим, что как по грузовым, так и по пассажирским перевозкам основным конкурентом железнодорожному транспорту выступает транспорт автомобильный, причем по пассажирообороту доля автомобильного транспорта даже превышает долю железнодорожного, а по грузовым – практически равна ей.

Также следует отметить, что хотя по всем видам транспорта показатели объемов перевозок неуклонно сокращаются, у железнодорожного транспорта это происходит более быстрыми темпами, чем у его основного конкурента. Это связано с тем, что автомобильный транспорт постоянно развивается, увеличивая как дальность перевозок, так и их качество.

При перевозке грузов клиенты в первую очередь обращают внимание на такие показатели, как скорость перевозки, тарифы, качество перевозки, включающее сервисное обслуживание и обеспечение безопасности грузов.

Здесь и автомобильный, и железнодорожный транспорт имеют свои преимущества. У железнодорожного транспорта это:

- возможность охвата огромных территорий;
- относительно невысокая стоимость перевозок;
- массовость и высокая грузоподъемность;
- независимость от погодных условий;
- высокая экологичность и др.

У автомобильного транспорта это:

- высокая скорость;
- хорошая проходимость;
- более низкая, чем у железнодорожного транспорта, стоимость инфраструктурных услуг и др.

Таким образом, мы видим, что основное преимущество автомобильного транспорта – это его скорость, но только на относительно небольшие расстояния (до 10 000 км).

На основании проведенного анализа, который позволил выявить конкурентные преимущества и недостатки железнодорожного транспорта, мы можем сделать вывод о том, что этот вид транспорта может значительно повысить свою конкурентоспособность, а значит, и экономическую безопасность за счет повышения качества перевозок, что можно сделать с помощью исключения временных и материальных потерь, а также использования имеющихся технологий, включая работу грузовых и сортировочных станций.

Мы предлагаем усовершенствовать интегральную логистическую схему с помощью совокупности информационных и маркетинговых технологий. Такая схема свяжет все звенья перевозочного процесса в единую цепь, что даст нам следующие преимущества:

- сокращение оборота вагонов при погрузке-разгрузке (до 40%);

- снижение себестоимости перевозок за счет сокращения тарифной составляющей (до 20%);
- уменьшение времени вагонооборота при внешних перевозках (до 30%);
- сокращение совокупных затрат на перевозки (до 20%);

нет необходимости внедрять схему в полном объеме. Компании могут определить свои цели и подобрать требуемый инструментальный системы для их достижения. Можно применять технологию, как для всех видов перевозок, так и для отдельных.

Основной смысл интегральной логистики заключается в том, чтобы оптимизировать управление не только материальными, но и всеми другими видами экономических потоков: финансовыми, информационными, трудовыми, сервисными, причем на всех стадиях их движения – от снабжения до потребления. При этом учитываются не только экономические параметры оптимизации, но и социальные, экологические, политические.

При интегральном подходе критерий максимизации прибыли заменяется критерием оптимального соотношения выгод и затрат.

Существует множество интегральных логистических схем, но наиболее оптимальной, по нашему мнению, для использования на железнодорожном транспорте будет комплексная схема, сочетающая в себе направления таких систем, как CPFR и ERP.

Используемый в ERP (Enterprise Resource Planning System) программный инструментальный позволяет проводить планирование, моделировать потоки заказов и оценивать возможность их реализации, связывать выполнение основных операций и обеспечивать повторяемый набор правил и процедур.

Обработка заказов связывается с планированием производства, и плановые потребности автоматически передаются к процессу закупки и обратно.

Стоимость продукции и финансовый учет автоматически изменяются, а критическая информация об операциях, прибыльности продукции, результатах деятельности подразделений и т. д. становятся доступны в реальном времени.

Система планирования ресурсов, синхронизированная с потребителями (CSRP – Customer Synchronized Resource Planning), позволяет планировать всю деятельность предприятия. Дан-

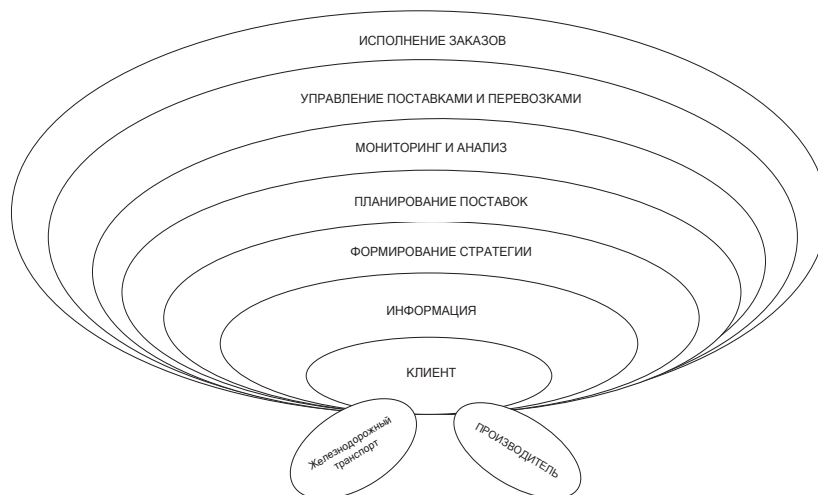


Рис. 1. Интегральная логистическая схема

ная система включает модули прогнозирования спроса, управление проектами, затратами, кадрами, финансовой деятельностью, инвестициями и др.

Используется единая транзакционная система для всех операций и бизнес-процессов организации, вне зависимости от функциональной и территориальной разобщенности мест их возникновения и прохождения, необходима обязательность сведения всех операций в единую базу для последующей обработки и получения в реальном времени сбалансированных планов.

Технология позволяет синхронизировать движения материальных и информационных потоков, т. е. два параллельных потока.

Предложенная нами схема будет выглядеть следующим образом.

Как видно на рис. 1, схема состоит из шести блоков, каждый из которых включает определенные функциональные направления. Опишем их более подробно.

Между клиентом и производителем, а также всеми вышеперечисленными блоками существует постоянная связь, осуществляемая предприятиями железнодорожного транспорта в реальном времени с помощью следующих данных:

- система показателей производителя, включая категорийный менеджмент;
- система показателей потребителей;
- система показателей совместных бизнес-планов.

1-й блок – информационный. В этом блоке собирается и генерируется информация относительно производителя и клиента, их бизнес-отношений, а именно: архив бизнес-процессов; история продаж; информация о закупках; информация о сотрудни-

честве; информационное обеспечение логистических потоков.

2-й блок – формирование стратегий: определение миссии и целей совместных действий; прогноз продаж; подготовка запасов; разработка предложений по корректировке планов; определение и описание кооперационного взаимодействия.

3-й блок – планирование поставок: определение спектра продуктов (грузов); планирование сбыта и запасов; планирование хранения; планирование перемещений; планирование снабжения; планирование пополнения запасов.

4-й блок – мониторинг и анализ: мониторинг рынка; анализ спроса; оценка деятельности; мониторинг стадий прохождения запасов; анализ исполнения заказов; расчет результатов; мониторинг продаж; анализ потребности в перевозке грузов.

5-й блок: управление поставками и перевозками: управление финансами; управление материальными поставками; управление производством; управление проектами; управление сервисным обслуживанием; управление качеством; управление персоналом; управление логистикой; исключение «слабых звеньев».

6-й блок: исполнение заказов: расчет оперативных заказов; прием товаров и складирование; контроль и мониторинг исполнения; синхронизация потоков; интеграция заказов.

Выводы. Как видим, применение такой схемы позволит охватить все звенья логистической цепочки, что приведет к сокращению временных и материальных затрат и общему повышению качества перевозок.

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, в свою очередь, приведет к увеличению объемов перевозок, что позволит укрепить его экономическую безопасность.

Список литературы:

1. Борисенко З.М. Основы конкурентной политики / З.М. Борисенко. – К. : Таксон, 2004. – С. 29–31.
2. Воловельская И.В. Основные типы и характеристика негативного воздействия на экономическую безопасность предприятия / И.В. Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 29. – С. 317–320.
3. Дикань В.Л. Основы логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Українські залізниці. – 2014. – № 9. – С. 22–26.
4. Иванюта Т.М. Экономическая безопасность предприятия : [учеб. пособ. для студентов вузов] / Т.М. Иванюта, А.О. Заичковский. – К. : Центр учеб. лит-ры, 2009. – 256 с.
5. Логистика как форма оптимизации рыночных связей / Под ред. Л.С. Федорова. – М. : Институт мировой экономики и международных отношений РАН, 2006. – 122 с.
6. Основные показатели транспортной деятельности в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ukrstst.gov.ua>.
7. Рачек С.В. Глобальная конкуренция как фактор повышения роли транспорта в социально-экономическом развитии общества / С.В. Рачек // Управление экономическими системами. – 2012. – № 12(48). – С. 9–10.
8. Соколов Ю.И. Повышение качества транспортного обслуживания на основе учета эластичности спроса / Ю.И. Соколов, И.М. Лавров // Экономика железных дорог. – 2014. – № 9. – С. 80–86.
9. Хендфилд Р.Б., Эрнест Л. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности / Р.Б. Хендфилд, Л. Эрнест ; пер. с англ. – М. : Вильямс, 2003. – 416 с.
10. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : [монографія] / С.М. Шкарлет. – К. : НАУ, 2007. – 435 с.
11. Якименко Н.В. Логістичні центри як організаційна основа нових форм взаємодії / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Х. : УкрДАЗТ, 2008. – № 23. – С. 158–160.

Дикань В. Л.
Воловельська І. В.

Український державний університет залізничного транспорту

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОСНОВНОЇ СКЛАДОВОЇ ЙОГО ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Резюме

Проблема підвищення конкурентоспроможності є першочерговим завданням при забезпеченні економічної безпеки, причому особливо актуально це для підприємств залізничного транспорту в даний час, урахувавши нестабільність зовнішнього і внутрішнього ринків країни. На підставі аналізу обсягів перевезень пасажирів і вантажів на всіх видах транспорту обґрунтовано, що визначальним фактором конкурентоспроможності для залізничного транспорту є якість надаваних послуг. Сформовано напрями збільшення конкурентоспроможності залізничного транспорту на основі запропонованої інтегральної логістичної системи.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, економічна безпека, конкурентоспроможність, логістика.

Dykan V. L.
Volovelskaya I. V.

Ukrainian State University of Railway Transport

ENSURING THE COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT AS A MAJOR COMPONENT OF ITS ECONOMIC SECURITY

Summary

Rail transport is the sphere of the national economy, which directly influences the ensuring of economic security, which means that this type of transport must be among the most competitive of other transport modes. In conditions of tough competition advantages can be achieved only by improving the quality of goods and services. The problem of competitiveness is a priority in ensuring economic security, and this is especially significant for the railway companies at the present time, given the instability of external and internal market of the country. Based on the analysis of passenger's transportations volumes and goods on all modes of transport, in the article it is substantiated that the determining factor for the competitiveness of rail transport is the quality of services. Also it's given the possibility of increasing the rail transport competitiveness on the basis of the proposed integrated logistics system.

Keywords: enterprises of railway transport, economic security, competitiveness, logistics.

УДК 330:339.005.35

Євтушенко В. А.
Шуба Т. П.

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

СТРАТЕГІЯ ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ОРГАНІЗАЦІЇ

Проаналізовано інституційні форми соціальної відповідальності на мікрорівні. Досліджено передовий досвід упровадження технологій соціальної відповідальності в розвинутих країнах. Поглиблено теоретико-методологічні та методичні підходи до управління механізмами, що забезпечать перехід організацій до моделі соціально відповідального сталого розвитку.

Ключові слова: соціальна відповідальність, організація, технологія, інституціоналізація, сталий розвиток.

Постановка проблеми. Сучасні процеси глобалізації та інтеграції вимагають від суб'єктів господарювання формування нової концепції подальшого розвитку. Накопичення соціальних, екологічних та економічних проблем, які ані міжнародні організації, ані національні державні органи влади не в змозі вирішити самостійно, потребують втручання та допомоги бізнес-структур, некомерційних організацій (НКО), громад, окремої особистості. Усе це обумовило розвиток та популяризацію концепції соціальної відповідальності (СВ).

Суспільство прагне до постійного підвищення рівня економічного, соціального та екологічного розвитку. Разом із тим слід зазначити, що довгострокове зростання майже завжди супроводжу-

ється періодами нестабільності. Саме тому цілком обґрунтованим є пошук інструментів для зниження рівня кризових явищ.

Як зазначає Задорожний Г.В., сценарій «боротьби» із фінансово-економічною кризою був скрізь приблизно однаковий: ті, що мають фінансову владу, збагатилися на різкому погіршенні стану всіх інших [1, с. 8]. Саме в таких складних умовах використання технологій соціальної відповідальності є необхідним не тільки для стабілізації економічної ситуації, але й для збереження людяності сучасного соціуму.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні положення концепції соціальної відповідальності містяться в працях таких учених, як Г. Боуен, М. Бутко, Т. Веблен, Д. Віндзор,