

УДК 330. 101. 2

Л. С. ГОЛОВКОВА¹, Г. В. ОМЕЛЬЧАК^{1*}

¹*Каф. «Фінанси та економічна безпека», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта g.liudmila@mail.ru ; ganna_zp@ukr.net

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Мета. Розробка теоретичних підходів і практичних рекомендацій щодо оцінки рівня конкурентоспроможності, методів та способів організації механізму управління конкурентоспроможністю залізниць України, що сприятиме стабілізації галузі в умовах нестабільності економіки та євроінтеграції. **Методика.** Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до викликів глобалізаційного простору, євроінтеграційних процесів, а також необхідності застосування прозорих ринкових механізмів. У першу чергу реформування вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний та комплексний підхід. **Результати.** У роботі запропоновані напрями розвитку інноваційної діяльності, мотивації інноваційних процесів на залізничному транспорті, впровадження нововведень в роботу залізничних компаній, що дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку міжнародних транспортних послуг і поліпшити конкурентні позиції в умовах загострення конкуренції. **Наукова новизна.** Запропоновано організаційні заходи щодо підвищення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту та необхідність відділення розвитку потенціалу як конкурентного виду діяльності залізничного транспорту, що супроводжується формуванням вертикально - інтегрованої структури в галузі та реформування об'єктів інфраструктури. **Практична значимість.** Проведені дослідження дають змогу стверджувати, що в сучасних умовах найважливішим завданням залізничного комплексу України при роботі в умовах нестабільної економіки та векторів євроінтеграції є забезпечення стійкого фінансового стану. В Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти. Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, мають низьку інвестиційну привабливість і не дозволяють без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів та впровадження інновацій. Враховуючи вищезазначене актуалізуються питання щодо формування напрямів та умов забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в контексті євроінтеграції.

Ключові слова: євроінтеграція, інновація, конкурентоспроможність, потенціал, залізничний транспорт

Вступ

Транспортні комунікації взагалі є матеріальною базою розвитку економічної діяльності держави. Вони задовольняють суспільні інтереси в переміщенні, зв'язують в єдине ціле елементи суспільно-територіальних систем.

На сьогодні у всьому світі проблемам оцінки конкурентоспроможності та аналізу фінансових результатів приділяється достатньо велика увага. Зокрема широко відомі роботи таких спеціалістів, Гончарова Е. В., І. О. Бланка, В. Л. Дикань [4], Кирдиної О. Г. [6], Г. В. Савицької, А. Д. Шеремета та ін. В останні п'ять років дослідженням даної проблеми займалися

Л. С. Головка [3], І. П. Корженевич, В. В. Чорний, Е. І. Решетняк, М. В. Вачевский, Ю. С. Бараш [1], Н. В. Пеньшин, В. П. Ільчук [6].

В умовах реформування та нестабільності економіки України, її широкого включення в систему міжнародних господарських зв'язків, залізничному транспорту доводиться вирішувати складні питання адаптації до роботи в ринкових умовах господарювання.

Крім загального падіння обсягів перевезень, відбувся їх перерозподіл між видами транспорту, в першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних та імпорتنних вантажів зростає.

У цих умовах підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту є життєво важливим завданням. Необхідно вирішення цілого комплексу проблем, пов'язаних з підвищенням конкурентоспроможності залізничних підприємств: приведенням основних фондів, трудових і матеріальних ресурсів у відповідність до обсягів робіт, потреб економіки і населення в перевезеннях, створення гнучкої та сучасної ефективної системи управління, орієнтованої на споживача, що буде сприятиме науково-технічному прогресу і підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту, вдосконалення економічних відносин із споживачами, державою, суміжними видами транспорту і внутрішньогалузевими структурами.

Мета

Метою даної роботи є розробка теоретичних підходів і практичних рекомендацій щодо підвищення рівня конкурентоспроможності, удосконалення методів та способів організації механізму управління конкурентоспроможністю залізницями України, які сприяють стабілізації галузі в умовах євроінтеграції та нестабільності економіки.

Методика

В процесі дослідження оцінки конкурентоспроможності можна відмітити, що найбільш об'єктивний результат можна отримати за допомогою методів комплексної оцінки, які включають визначення групового та одиничного показників конкурентоспроможності залізничного транспорту України. Зазначена методика свідчить про необхідність організації роботи по підбору великої кількості вихідних даних, обробка яких не гарантує обґрунтованих висновків о конкурентоспроможності всієї системи.

Результати

Залізничний транспорт України – один з основних видів транспорту загального користування. Він знаходиться у веденні "Укрзалізниця" і являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс з вхідними в нього підприємствами та установами виробничого та соціального призначення.

Перше місце за вантажообігом і пасажирообігом серед усіх видів транспорту в Україні займає залізничний. Він виконує важливу роль як у внутрішньодержавному, так і міждержавному сполученні на далекі відстані.

Українські залізниці мають великий потенціал щодо вантажних перевезень, а розташування Києва та інших головних міст, сприяє залізницям як засобам транспорту, для швидкісних перевезень між найбільшими містами України. Також фінансові потоки повинні бути краще організованими та якомога прозорішими.

Виробничо-технологічний комплекс залізничного транспорту являє собою складну інфраструктуру, в основі якої лежить мережа залізниць, безпосередньо забезпечують потреби в перевезеннях. В наш час «Укрзалізниця» об'єднує півдужини залізниць: Львівську, Південно-Західну, Південну, Донецьку, Придніпровську та Одеську. «Укрзалізниця» здійснює більше 80 % вантажоперевезень в країні і приблизно 50 % пасажирських перевезень.

За умов докорінного реформування економіки та зміни геополітичного статусу України необхідна зважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у економічних та соціальних у країні.

Економічна криза найбільш руйнівний вплив справила на транспортний сектор економіки. Так, обсяги транспортної роботи за десятирічний період скоротилися більше, як у 4,0 рази з усіма негативними наслідками та, перш за все, в галузі знизилася забезпечення процесів простого відтворення основних фондів.

На залізничному транспорті за останній час майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих фондів. Все це призвело до значного погіршення стану конкурентоспроможності виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згорання програм його економічного та соціального розвитку, що створює суттєву загрозу надійному та безпечному функціонуванню залізниць.

У цих умовах залізничний транспорт стає головним гальмом розвитку економіки України, що потребує термінового вирішення всіх питань по забезпеченню його інвестиційно-інноваційного розвитку та конкурентоспроможності.

Аналіз транзитних вантажопотоків через територію України в 2008-2013 рр. за видами транспорту (табл. 1) показує, що без урахуван-

ня трубопровідного транспорту обсяги перевезень залізничним транспортом складають біль-

шу частку вантажопотоків (87,9 % в середньому за період).

Таблиця 1

Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту, тис. т.

Джерело: [8] <http://www.ukrstat.gov.ua>

	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
Всього (без трубопровідного)	107154,2	101925,1	50152,4	52913,5	58123,5	47915,5
в т.ч. %	100	100	100	100	100	100
Залізничним	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1
в т.ч. %	93,3	91,6	89,4	84,1	83,7	85,4
Морським	2694,0	3487,0	1899,4	3660,4	3912,1	1637,7
в т.ч. %	2,5	3,4	3,8	6,9	6,7	3,4
Автомобільним	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0
в т.ч. %	4,2	4,8	6,7	8,8	8,7	10,1
Річним	37,43	74,73	0	0	0	7,6
в т.ч. %	0,0	0,1	—	—	—	0,0
Авіаційним	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0
в т.ч. %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Іншим	44,5	105,5	62,9	90,6	527,8	477,1
%	0,0	0,1	0,1	0,2	0,9	1,0

За аналізований період відбулося зменшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом на 59 %, що частково пов'язано з перерозподілом таких перевезень на автомобільний транспорт.

Останнім часом уряд України приділяє значну увагу питанням реалізації та розвитку транзитного потенціалу країни, і вже сьогодні можна стверджувати про реалізацію конкретних практичних заходів у цьому напрямку, що є дуже актуальним для активізації процесів євроінтеграції.

З метою підвищення ефективності ринкової діяльності необхідно постійно проводити оцінку конкурентоспроможності залізничних підприємств на базі економічних, фінансових, технічних і технологічних показників.

Для забезпечення ефективного функціонування залізничній галузі необхідно постійно підвищувати рівень конкурентоспроможності. У зв'язку з цим доцільно виділити наступні організаційні заходи (рис. 1).

Характер і глибина проблем комплексу залізничного транспорту України на сучасному

етапі реалізації перетворень в галузі обмежує можливість якісного та своєчасного виконання стратегічно важливих інвестиційно-інноваційних проектів. Сучасними принципами функціонування комплексу залізничного транспорту повинні бути:

- стратегічне бачення проблем галузі та країни, механізмів їх вирішення;
- максимально можлива орієнтація на власні можливості, здібності, компетенції і ресурсно-матеріальну базу виробництва, прозорість діяльності, відхід від тінювих схем вибору партнерів і контрагентів;
- повнота задоволення фінансових проблем;
- радикальність змін фінансового, технічного, організаційного та управлінського характеру відповідно до процесів євроінтеграції.

Потенціал залізничної галузі слід розглядати як здатність і можливість створювати нові або модернізувати існуючі об'єкти інфраструктури залізниць, що дозволяє вдосконалити їх діяльність і підвищити соціально-економічну ефективність функціонування залізничної галузі [7].

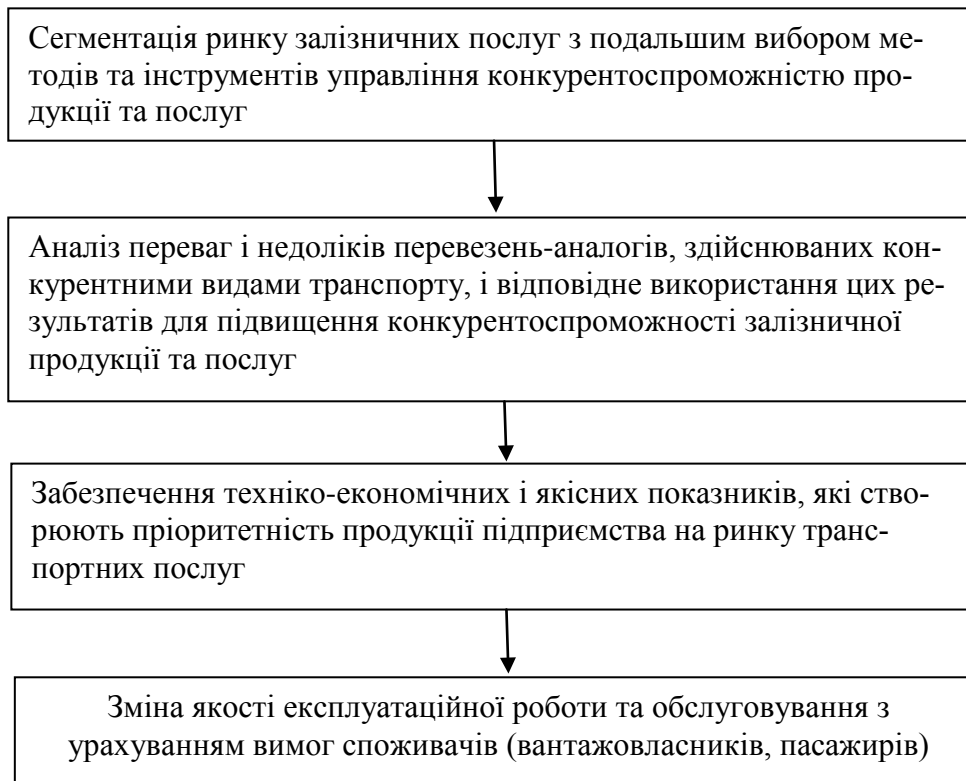


Рис. 1. Організаційні заходи щодо підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Джерело: розробка автора

Пріоритетними цілями розвитку потенціалу слід визначити:

- розвиток компетенцій в нових видах будівництва (насамперед, високошвидкісних магістралей);
- вихід на міжнародні ринки та участь у міжнародних проектах будівництва залізничної інфраструктури;
- розвиток компетенцій в галузі інжинірингу та управління великими інфраструктурними проектами;
- освоєння нової техніки та впровадження інноваційних технологій і стандартів будівництва, залучення стратегічних інвесторів для розвитку, оновлення та диверсифікації виробничих потужностей.

Таким чином, сьогодні існує чітка впевненість в необхідності відділення розвитку потенціалу як конкурентного виду діяльності залізничного транспорту, що супроводжується формуванням вертикально - інтегрованої структури в галузі та реформуванням об'єктів інфраструктури.

За умов інтенсивного розвитку в країні ринкових відносин, активно формується ринок перевезень вантажів і супутніх їм послуг. У зв'язку з цим перспективними для підприємств залізничного транспорту слід вважати послуги, що значним чином розширюють коло споживачів, які посилюють позиції в транспортній галузі та позитивно впливають на загальний економічний результат и конкурентоспроможність.

У сучасних умовах залізничний транспорт працює з основними фондами, знос яких досить значний і в даний час складає по галузі більш як 55 % [8]. У цих умовах актуальності набувають питання оцінки майнового і фінансового потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Майновий потенціал залізничного транспорту є основою для виконання перевізної роботи і піддається цілеспрямованому зміні в ході реформування.

Управління майновим потенціалом на перспективу повинно бути ефективним, ґрунтуватися на системному підході і здійснюватися з позицій підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в ринковому середовищі.

Так, нерациональна структура основних виробничих фондів і оборотних коштів, їх неякісний склад, низькі темпи оновлення призводять

до погіршення ринкової активності підприємств та зниження конкурентоспроможності залізничних підприємств.

Достовірна оцінка вартості майнового комплексу дозволить не тільки визначити його реальне фінансове становище, а й більш обґрунтовано сформувати інвестиційні ресурси та оптимізувати податкові платежі.

В умовах розвитку конкурентного ринку залізничні підприємства, повинні проводити активну інноваційну політику, отримуючи таким чином значні конкурентні переваги, створюючи нові споживчі цінності, домагаючись одночасного зниження витрат. До таких конкурентних переваг можуть бути віднесені: нематеріальні активи, які становлять результати науково - дослідних і дослідно - конструкторських робіт; патенти; організація нових технологічних процесів і т.п.

Підвищення ефективності функціонування, посилення конкурентної боротьби призводять до актуалізації інноваційних процесів. Інноваційні процеси стають найважливішою складовою господарювання в ринкових умовах, при цьому інноваційна діяльність орієнтується не на потреби і можливості підприємств як виробників товарів та послуг, а на запити ринку.

Проблема формування інноваційного потенціалу як необхідного елемента переорієнтації економічних процесів, що повинні активізуватися на залізничному транспорті, є складними і багатогранними.

У першу чергу, це визначається тим, що процес створення інноваційної системи відбувається в умовах складної нестабільної економічної ситуації в Україні та євроінтеграції, без достатнього фінансового забезпечення. У зв'язку з цим необхідне проведення інноваційної політики, яка орієнтована на формування стійкого потенціалу для майбутнього зростання і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності залізничних підприємств в умовах євроінтеграційних зрушень.

Отже, система інноваційних перетворень в контексті євроінтеграції повинна забезпечувати не тільки ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту, а й високу конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку міжнародних транспортних послуг. Вплив інноваційних процесів, що протікають та повинні активізуватися на залізничному підприємстві, на його ринкову вартість може бути

оцінено з використанням дохідного підходу до оцінки майнового комплексу.

Фінансовий потенціал підприємства - це сукупність фінансових ресурсів, наявних у нього в розпорядженні, компетенцій і здібностей співробітників здійснювати ефективне фінансове управління з метою отримання максимально корисного ефекту. У найбільш загальному вигляді завдання оцінки і формування фінансового потенціалу формулюється як задача оцінки відповідності його можливостей обраної конкурентної стратегії. В наш час фінансовий потенціал можна охарактеризувати як:

- реальні можливості підприємства (реалізовані та нереалізовані в тій чи іншій сфері економічної діяльності);

- обсяг ресурсів і резервів підприємства - як залучених, так і не залучених у виробничу діяльність.

Фінансовий потенціал залізничного підприємства відображає рівень його конкурентоспроможності, а конкурентоспроможність в окремому випадку може визначатися як порівняльна характеристика його фінансового потенціалу, що містить комплексну оцінку стану його найважливіших параметрів щодо стандартів (світових, національних, галузевих, іншого підприємства).

Найважливішим завданням залізничного комплексу України при роботі в умовах нестабільної ринкової економіки є забезпечення стабільності фінансового стану. Стійке фінансове становище підприємства характеризується приростом його капіталу за рахунок власних і позикових коштів, що забезпечується високими виробничими та економічними результатами і ефективністю використання ресурсів.

З метою оцінки та характеристики фінансового потенціалу необхідно проведення постійного моніторингу, в ході якого слід враховувати загальні економічні тенденції та зміни в державній економічній політиці. В умовах ринкової економіки найважливішими характеристиками фінансово- економічної діяльності залізничного комплексу є платоспроможність і фінансова стійкість. Якщо підприємство фінансово стійке, воно має перевагу перед конкурентами в залученні інвестицій, отриманні кредитів, виборі постачальників, підборі кваліфікованих кадрів, і це робить підприємство конкурентоспроможним на галузевому ринку.

У період реформування галузі основне завдання зводиться до ефективного застосування наукового, виробничого та управлінського потенціалів та потенціалу безпеки. Залізнична світова транспортна система є однією з найрозвиненіших і в контексті євроінтеграції стоїть головне завдання щодо реформування української залізничної галузі з метою її оновлення і підвищення рівня конкурентоспроможності, щоб галузь змогла грати роль рівноправного партнера великих світових транснаціональних корпорацій.

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України повинно здійснюватися на основі цілеспрямованої науково - технічної політики в галузі.

Науковому потенціалу залізничної галузі треба сконцентруватися на дослідженнях, що входять до найбільш пріоритетних напрямків:

- ресурсозберігаючі технології;
- впровадження високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень;
- розвиток телекомунікацій та інформатизації;
- впровадження технічних засобів нового покоління;
- удосконалення технології перевізного процесу;
- забезпечення підвищення ефективності фінансово - економічної діяльності транспорту;
- підвищення безпеки руху;
- вирішення екологічних проблем;
- поліпшення умов і безпеки праці;
- інші.

Важливе значення при реалізації інноваційної політики галузі має її структура по господарствам залізничного транспорту.

Інноваційна діяльність залізничного транспорту повинна здійснюватися за такими пріоритетними напрямками:

- зниження експлуатаційних витрат шляхом створення та впровадження більш економічних технологій та вдосконалення основних нормативних технологічних документів;
- автоматизація основних технологічних процесів;
- модернізація технічних засобів на станціях;
- поліпшення умов і безпеки праці;
- створення машинізованих комплексів для ремонту і утримання шляхів та інженерних споруд;

- формування системи діагностики путей та інженерних споруд;

- розробка технічних рішень по системі ведення колійного господарства на основі ресурсозберігаючих технологій;

- реалізація технічних рішень з відновлення ресурсу діючих інженерних споруд [10].

Пріоритетними завданнями інноваційної політики в господарстві комерційної роботи в сфері залізничних перевезень повинні бути: створення ресурсозберігаючих технологій, вдосконалення системи вантажних тарифів, створення та впровадження комплексу автоматизованих систем управління, технічних засобів і технологій нового покоління.

Головним в інноваційній політиці в сфері пасажирських перевезень мають бути: розробка і виробництво пасажирського рухомого складу нового покоління на підприємствах, створення і впровадження нових продуктів з переміщення та обслуговування пасажирів. В основу цих робіт має бути покладено створення зразків вагонів нового покоління, покликаних гарантувати високу безпеку руху, підвищення комфорту.

Наукова та практична значущість

В статті розглядаються проблеми практичної оцінки конкурентоспроможності залізничних підприємств України, які підкреслюють необхідність комплексної оцінки діяльності підприємств та напрям практичного використання в аналітичній роботі

Проведені дослідження дають змогу стверджувати, що в сучасних умовах найважливішим завданням залізничного комплексу України при роботі в умовах нестабільної ринкової економіки є забезпечення стійкого фінансового стану. В Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти. Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має низьку привабливість для інвесторів і не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. Запропоновано необхідність відділення розвитку потенціалу як конкурентного виду діяльності залізничного транспорту, що супроводжується формуванням вертикально - інтегрованої структури в галузі та ремонту об'єктів інфраструктури.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Залізничний транспорт має достатньо високий технічний і технологічний потенціал. При високому рівні зносу основних засобів у українських залізницях все ж досить потужна інфраструктура на найважливіших напрямках. Проекти, які намічені до реалізації, мають високу ефективність і при ефективному та розумному менеджменті вони обов'язково дадуть позитивний ефект.

Розвиток інноваційної діяльності, мотивація інноваційно-інвестиційних процесів на залізничному транспорті, впровадження нововведень в роботу залізничних компаній дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку міжнародних транспортних послуг і поліпшити конкурентні позиції в умовах євроінтеграції та загострення конкуренції.

Найважливішим завданням залізничного комплексу України при роботі в умовах нестабільної ринкової економіки є забезпечення стійкого фінансового стану. В Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти. Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має низьку привабливість для інвесторів і не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів та забезпечити євроінтеграційні процеси.

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є першим кроком на шляху ін-

ституційної адаптації залізничного транспорту України, а також застосування прозорих ринкових механізмів. У першу чергу реформування вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід, оновлення менеджменту та подальше акціонування галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп. / Ю. С. Бараш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.
2. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 25. – С. 62-65.
3. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: Монографія / Л. С. Головкова. – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2009. – 340 с.
4. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
5. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
6. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно - інноваційного розвитку залізничного комплексу України: Монографія / О. Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
7. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
8. [Електронний доступ] <http://www.ukrstat.gov.ua>

Л. С. ГОЛОВКОВА¹, Г. В. ОМЕЛЬЧАК^{1*}

^{1*} Каф. «Финанс и экономическая безопасность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, эл. почта ganna_zp@ukr.net

ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ НЕСТАБИЛЬНОСТИ ЭКОНОМИКИ

Цель. Разработка теоретических подходов и практических рекомендаций по оценке уровня конкурентоспособности, методов и способов организации механизма управления конкурентоспособностью железными

дорогами України, которые способствуют стабилизации отрасли в условиях рыночной трансформации экономики и нестабильности экономики. **Методика.** Реформирование системы железнодорожного транспорта сегодня является первым шагом на пути институциональной адаптации железнодорожного транспорта Украины, а также применение прозрачных рыночных механизмов. В первую очередь реформирование требует качественного совершенствования законодательной базы и организационной структуры, для чего необходим системный, комплексный подход. **Результаты.** В работе предложены направления развития инновационной деятельности, мотивации инновационных процессов на железнодорожном транспорте, внедрение новшеств в работу железнодорожных компаний что позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг и улучшить конкурентные позиции в условиях развития межвидовой конкуренции. **Научная новизна.** Предложены организационные мероприятия по повышению уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта, и необходимость отделения развития потенциала как конкурентного вида деятельности железнодорожного транспорта, сопровождается формированием вертикально - интегрированной структуры в области и ремонта объектов инфраструктуры. **Практическая значимость.** Проведенные исследования позволяют утверждать, что в современных условиях важнейшей задачей железнодорожного комплекса Украины при работе в условиях нестабильной рыночной экономики является обеспечение устойчивого финансового состояния. В Украине поддержка железнодорожной инфраструктуры происходит за государственные средства. Существующая система железнодорожного транспорта в Украине является совокупностью железных дорог и других государственных предприятий, которые фактически не оформлены в единый производственный комплекс, имеют низкую привлекательность для инвесторов и не позволяет без государственной гарантии привлекать необходимые инвестиции в обновление основных средств. Учитывая вышесказанное можно обеспечить повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: инновация, конкурентоспособность, потенциал, железнодорожный транспорт

L. S. GOLOVKOVA¹, G. V. OMELCHAK^{1*}

^{1*}Department. «Finance and Economic Security», Dnepropetrovsk National University named railroad transport academician V. Lazaryana, Lazaryana st., 2, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 04, e-mail ganna_zp@ukr.net

KEY TERMS COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT UKRAINE UNDER ECONOMIC INSTABILITY

Purpose. Development of theoretical approaches and practical recommendations for evaluation of the methods and ways of organizing mechanism for managing the competitiveness of the railways of Ukraine, which contribute to stabilize the industry in a market economy transformation and economic instability. **Methods.** Reforming the rail transport today is the first step towards institutional adaptation Railway Transport of Ukraine and transparent use of market mechanisms. The first reform requires qualitative improvement of the legal framework and organizational structure, which requires a systematic, integrated approach. **Results.** The paper proposed areas of innovation, motivation innovative processes for rail transport innovation in rail companies that will increase the competitiveness of rail transport in the transport market and improve the competitive position in the development of interspecific competition. **Scientific novelty.** Organizational measures to improve the competitiveness of rail transport and the need for branch development potential as a competitive activity of railway transport, accompanied by the formation of vertically - integrated in the structure and maintenance of infrastructure. **The practical significance.** Our studies allow to say that nowadays the most important task railway complex of Ukraine to work in a volatile market economy is to provide a stable financial situation. In Ukraine, the railway infrastructure is for public funds. The current system of rail transport in Ukraine is a combination of railways and other public companies that do not actually executed in a single industrial complex with low attractiveness for investors and can not without government guarantees to attract the necessary investment in fixed assets. Given the above, you can ensure increased competitiveness of railway transport of Ukraine.

Keywords: innovation, competitiveness, potential rail

Надійшла до редколегії 28.05.2014.

Рекомендована до друку д.е.н. М. І. Чимшит, д.е.н. І. М. Аксьоновим.