

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

WAYS OF IMPROVING COMPETITIVENESS OF THE RAILWAY INDUSTRY IN MODERN CONDITIONS

У статті розглянута транспортна система України та визначена роль залізниць у ній. Виявлено ключові проблеми у сфері залізничного транспорту, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни. Доведено особливу роль залізниць у транспортній системі України. Здійснено аналіз обсягів вантажних перевезень усіма видами транспорту загального користування за останні десятиріччя, в результаті якого зроблено висновок, що основним конкурентом залізничного транспорту залишається автомобільний. Розкрито поняття конкуренції на транспорті. Досліджено основні проблеми низького рівня техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту. Також у статті визначено основні стратегічні цілі, які є необхідними для підвищення ефективності роботи підприємств залізничного транспорту. Визначено пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління.

Ключові слова: транспортна система України, залізничний транспорт, конкуренція, інвестування, стратегія розвитку.

В статті розглянута транспортна система України та визначена роль заліз-

них дорог в ней. Выявлены ключевые проблемы в сфере железнодорожного транспорта, которые являются критическими для дальнейшего социально-экономического роста страны. Доведена особая роль железных дорог в транспортной системе Украины. Проведен анализ объемов грузовых перевозок всеми видами транспорта общего пользования за последние десятилетия, в результате которого был сделан вывод, что основным конкурентом железнодорожного транспорта остается автомобильный. Раскрыто понятие конкуренции на транспорте. Исследованы основные проблемы низкого уровня технико-технологического обновления предприятий железнодорожного транспорта. Также в статье определены основные стратегические цели, которые являются необходимыми для повышения эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта. Определены приоритеты комплексного формирования транспортной политики и эффективного государственного управления.

Ключевые слова: транспортная система Украины, железнодорожный транспорт, конкуренция, инвестирование, стратегия развития.

УДК 656.2.071

<https://doi.org/10.32843/infrastruct36-32>

Лук'янова О.М.

к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту
та адміністрування
Український державний університет
залізничного транспорту

Борисенко О.М.

магістр
Український державний університет
залізничного транспорту

The article considers the transport system of Ukraine and defines the role of railways in it. Key problems in the field of railway transport, which are critical for further social and economic growth of the country, have been identified. It has been proved that the problems of infrastructure development are potentially the main constraints on the growth of the Ukrainian economy in the long term, and the issues of railway transport development are the most pressing. The special role of railways in the transport system of Ukraine has been brought to light. The analysis of the transport industry showed that over the years its condition has deteriorated dramatically, which negatively affects the level of economic, social and defense security of the country. An analysis of the volume of goods traffic by all modes of public transport in recent decades has shown that the volume of traffic is decreasing every year in all modes of transport. The main competitor of railway transport remains road transport. The main problems of low level of technical and technological renewal of railway transport enterprises were investigated. The gap in the equipment of Ukrainian and foreign railways increases every year, negatively affecting the competitiveness of domestic railway transport. The article also defines the main strategic objectives that are necessary to improve the efficiency of railway transport enterprises, such as: ensuring the country's transport needs, improving the financial and economic stability of Ukrzaliznyzi and the industry; Investing in fleet modernization; Improving rail safety and compliance with health and safety standards in line with best practices; Increasing the attractiveness of Ukrzaliznytsya joint-stock company as an employer and ensuring the need for qualified and effective personnel; Improved quality of activity management, transparency and readiness to open competitive markets of passenger and freight transport in conditions of European integration. As a result of the implementation of the transport development strategy, we will be able to create an integrated transport network in the world, a safely functioning and efficient transport complex of Ukraine; Meet transportation needs of the population and improve business conditions to ensure competitiveness and efficiency of the national economy.

Key words: transport system of Ukraine, railway transport, competition, investment, development strategy.

Постановка проблеми. Ефективне функціонування залізничного транспорту України відіграє виняткову роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства України у світовій економічній системі.

Крім того, процеси глобалізації, зміни традиційних світових господарських зв'язків ставлять перед Україною завдання раціонального використання потенціалу свого унікального економіко-географічного положення. Ефективна реалізація транзитного потенціалу країни не тільки дасть змогу отримати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях, а й створить нові

інструменти впливу України на світові економічні процеси (формування нових зон економічного тяжіння, встановлення довгострокових економічних зв'язків).

Аналіз проблем, які виникли у сфері залізничного транспорту, дав змогу виявити такі ключові моменти, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни:

- необхідність прискореного оновлення основних фондів залізничного транспорту;
- подолання технічного і технологічного відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;
- необхідність зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного

транспорту, покращення транспортної забезпеченості регіонів та розвитку пропускних спроможностей залізничних ліній;

- необхідність зняття обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;
- необхідність підвищення безпеки функціонування залізничного транспорту;
- недостатність інвестиційних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженням питання підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг займалися чимало вчених та практиків, таких як: Ю.С. Бараш, О.Е. Басманова, В.І. Куделя, В.В. Чорний, Є.І. Нестеренко, К. Воронюк, М.Ж. Williams та ін. [1–7].

Попередні науковці розглядали проблеми залізничної галузі і шляхи їх вирішення, однак проблема підвищення рівня конкурентоспроможності на залізничному транспорті досі актуальна.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження проблем залізничної галузі та визначення шляхів підвищення її конкурентоспроможності в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Транспортна система є одним із найвагоміших секторів народного господарства, який чинить значний вплив на економічну динаміку. Транспорт пов'язує галузі народного господарства та регіони країни в єдине ціле. Крім того, він є споживачем продукції та послуг таких секторів народного господарства, як машинобудування, металургія, паливна енергетика. Розвиток транспорту впливає на економічне зростання, розширення торгівлі, підвищення якості життя в країні.

Транспортна система України включає залізничний, автомобільний, внутрішній водний, морський, трубопровідний та повітряний транспорт; кожен із цих видів виконує певну функцію, зумовлену техніко-економічними особливостями, географічними й історичними особливостями розвитку.

Так, залізничний транспорт в основному використовується для перевезень масових вантажів на середні та далекі відстані, а також для перевезень пасажирів на середні відстані і у приміському сполученні. Особлива роль залізниць у транспортній системі України визначається дальністю перевезень, відсутністю комунікацій та віддаленістю місць виробництва основних сировинних ресурсів від їх споживачів.

По роботі залізничного транспорту можна судити про життєздатність всього народногосподарського комплексу країни.

У 1990-х роках внаслідок різкого спаду виробництва та зниження ВВП були істотно знижені обсяги вантажних перевезень усіма видами транспорту загального користування. При цьому скорочення обсягів перевезень за видами транспорту відбувалося різними темпами. Проте з кінця 1990-х років намітилася явна тенденція до збільшення обсягу вантажних перевезень, що пояснювалося поступовим відновленням української економіки.

Темпи падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом у 1990–1998 рр. були більшими, ніж темпи падіння ВВП, але і не були такими сильними, як темпи падіння обсягів перевезень автомобільним транспортом. Це пов'язано з тим, що у цей період скорочення споживання масових вантажів (наприклад, вугілля), які є основними вантажами, що перевозяться залізничним транспортом, було меншим, ніж скорочення споживання інших товарів різними секторами економіки.

Залізничний транспорт – це свого роду барометр української економіки, тому вже на початку осені 2013 р. внаслідок Революції Гідності відбулося зменшення обсягів виробництва в основних вантажоутворюючих галузях, що не могло не позначитися на роботі залізничного транспорту.

Так, за даними державної служби статистики, наведеними на рис. 1 та рис. 2 [6], видно, що протягом останніх десяти років спостерігається змен-

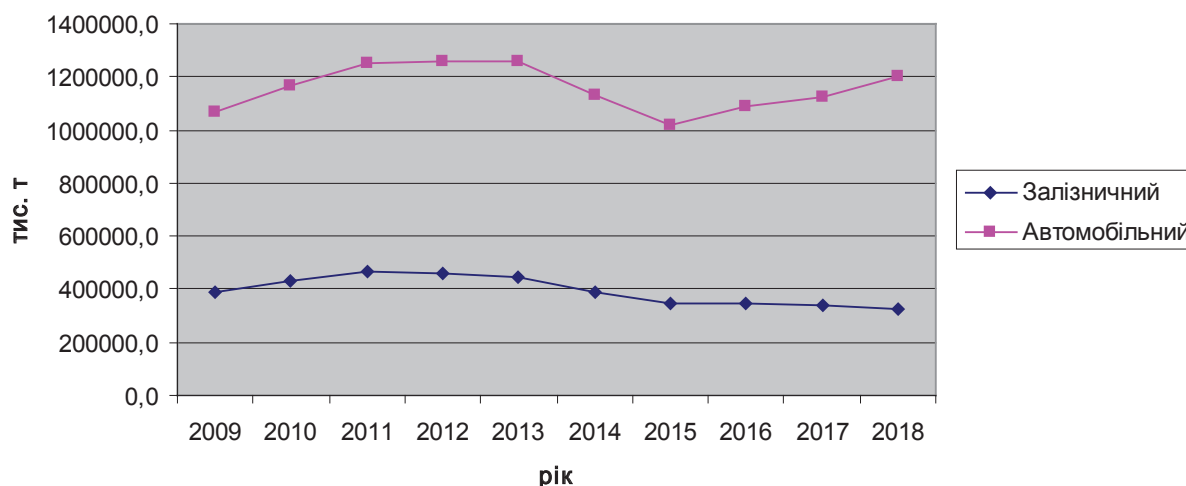


Рис. 1. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту

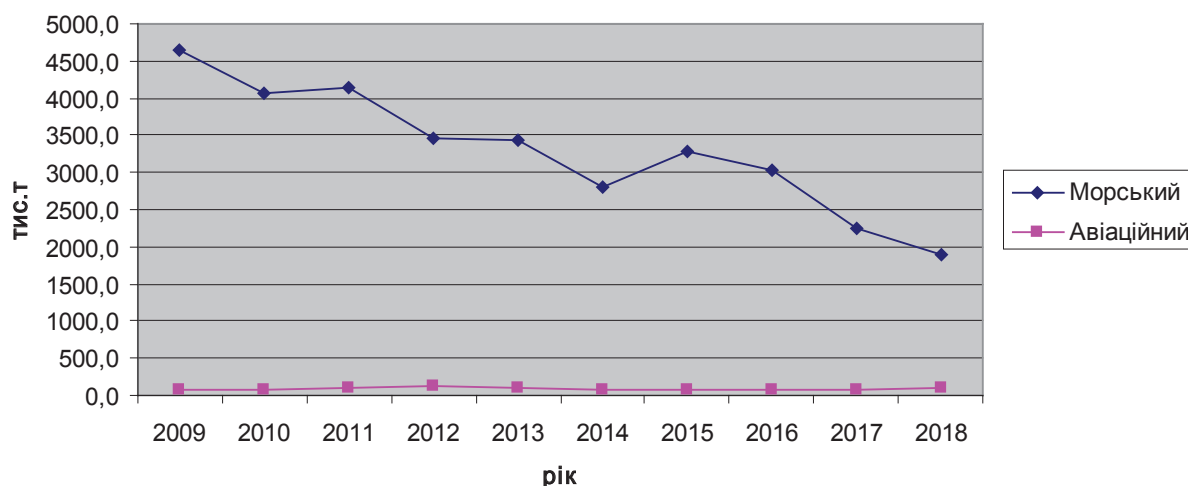


Рис. 2. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту

шення обсягів вантажних перевезень за всіма видами транспорту, особливо помітний спад відмічається з 2013 р. Але навіть за постійного рівня обсягів перевезень вантажів з початку 2015 р. досі не досягнуті виробничі показники 2009 року.

Незважаючи на падіння обсягу перевезень і конкуренцію на транспортному ринку, залізничному транспорту вдається зберегти свій пріоритет у сфері вантажних перевезень. Залізниці України забезпечують 57% вантажообігу й 38% пасажирообігу.

Провідне значення для залізничного транспорту України зумовлено двома основними факторами: техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України і світу з географічним положенням українських залізниць.

Основним конкурентом залізничного транспорту залишається автомобільний. Як відомо, конкуренція на транспорті – це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди [7]. Крім того, конкуренція на транспорті – це боротьба за вантажовласників і пасажирів, отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності та швидкості переміщення вантажів і пасажирів.

Якщо говорити про конкуренцію за високорозвиненої економіки, то тут вона характеризується не стільки прямим змаганням, скільки потенційним суперництвом досить великих фірм і ефективним розподілом сегментів ринку [8].

Однак проблеми розвитку інфраструктури потенційно є основними обмежувачами зростання української економіки в довгостроковій перспективі, причому питання розвитку залізничного транспорту є найбільш актуальним. Це пов'язано з тим, що залізничний транспорт:

- виконує понад 40% вантажних перевезень, які здійснюються транспортом загального користування;

- найбільше підходить для перевезень масових вантажів на середні та далекі відстані;

- є для окремих регіонів єдиним видом доступного наземного транспорту;

- є для більшої частини населення країни найдоступнішим видом транспорту в міжрегіональному сполученні.

Передумовою підвищення ефективності роботи підприємств залізничного транспорту є необхідність адаптування до посилення конкуренції на ринку транспортних послуг, що потребує розроблення і впровадження програм, пов'язаних із покращенням роботи підприємств залізничного транспорту. Так, 12 червня 2019 року Кабінетом Міністрів України було затверджено Стратегію розвитку товариства «Укрзалізниця» [9], яка спрямована на досягнення низки цілей. Зокрема, державою визначено шість стратегічних цілей, відповідно до яких приймаються рішення і здійснюються дії щодо товариства:

- забезпечення потреби країни в перевезеннях;

- поліпшення фінансово-економічної стабільності «Укрзалізниця» і галузі;

- інвестування в модернізацію парку;

- підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті та дотримання стандартів охорони здоров'я та безпеки працівників відповідно до найкращої практики;

- підвищення привабливості АТ «Укрзалізниця» як роботодавця і забезпечення потреби у кваліфікованому та ефективному персоналі;

- підвищення якості управління діяльністю, прозорості та готовності до відкриття конкурентних ринків пасажирських і вантажних перевезень в умовах Євроінтеграції (реформування).

Розглянута система підходів до визначення ефективності вже сама по собі значною мірою розкриває основні напрями пошуку резервів

підвищення ефективності діяльності підприємства. Проблема визначення ефективності підприємства та пошуку шляхів її підвищення є складною і такою, що важко формалізується. Адже будь-яке підприємство – це складна система, яку важко спростити, не втративши при цьому її суттєвих характеристик. Ресурсний напрям – відображає першочергову необхідність аналізу ефективності використання наявної матеріальної бази виробництва та живої праці. При цьому слід враховувати рівень завантаження обладнання в часі, структуру собівартості послуг, що надаються, з погляду співвідношення в ній часток амортизації, матеріальних витрат, витрат на оплату праці. Зазначені показники слід розглянути в динаміці, а також порівняти з показниками найближчих конкурентів.

Скорочення обсягів інвестицій у розвиток залізничного транспорту України може загострити вже наявні проблеми. Одна з актуальних проблем – дефіцит вантажних вагонів і нових локомотивів.

Інша проблема, яка стоїть перед українським залізничним транспортом, – це необхідність прискореного оновлення основних фондів. У результаті різкого скорочення обсягів інвестицій у період економічного спаду ступінь зносу в 2003 р. досягла рівня 63,9%. Нині середній знос основних фондів становить 85%, а значна їх частина перебуває за межами нормативних термінів служби [10].

За останні 20 років рівень вітчизняної залізничної техніки і технології став суттєво відставати від відповідного рівня передових країн світу. Розрив у оснащеності українських і зарубіжних залізниць із кожним роком збільшується, негативним чином впливаючи на конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту.

Ще однією із проблем сучасної залізничної галузі України є вантажні вагони, які мають відносно низьку вантажопідйомність. Під час експлуатації вітчизняних вантажних вагонів необхідні додаткові витрати, пов'язані з вантаженням і вивантаженням вантажів. Крім того, ці вагони мають малий міжремонтний пробіг.

Вітчизняні рейки більш ніж у 2 рази поступаються за якістю закордонним. Крім того, технології виробництва щебеню не дають змоги створити баластовий шар, який забезпечить довготривалу стабільність залізничної колії. А без цього неможливе створення високошвидкісного руху [9].

Придбання нового рухомого складу обмежене можливостями українських підприємств транспортного машинобудування. Недостатні потужності і низький рівень розвитку спеціалізованого вітчизняного машинобудування можуть стати стримувальними факторами розвитку залізничного транспорту в Україні для забезпечення потреб зростання економіки.

Розуміючи проблеми транспорту і залізничної галузі зокрема, уряд України 30 травня 2018 р.

затвердив Стратегію розвитку транспорту до 2030 року.

Стратегія під назвою Drive Ukraine 2030 – це перетворення України в розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, застосуванню новітніх технологій [11].

Стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі України на період до 2030 року.

Її метою є створення інтегрованого у загальносвітову транспортну мережу, безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України; задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності й ефективності національної економіки.

Відповідно до стратегії планується зростання обсягів інвестицій у транспортну галузь, які забезпечать оновлення не менш ніж 90% основних фондів до 2030 року, а зростання обсягів приватних інвестицій в оновлення рухомого складу заплановано у розмірі 10,1 млрд. грн на рік.

Крім того, до 2030 року планується досягти рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на українських підприємствах на рівні не менш ніж 80%.

Висновки з проведеного дослідження. Залізничний транспорт є однією з найважливіших базових галузей економіки країни. Саме від роботи транспорту багато в чому залежить стійкість економічної системи. Здорова конкуренція серед різних його видів змушує шукати шляхи зниження собівартості перевезень, підвищувати якість і обсяги послуг. Саме на цих принципах будується робота будь-якого виду транспорту. Ситуація, яка склалася в транспортній галузі загалом і залізничному транспорті зокрема, є вкрай важкою. Повноцінні реформи та докорінні зміни не допомогли залізницям, оскільки резерви технічних потужностей майже вичерпані, що може стати загрозою для своєчасного і високоякісного задоволення потреб народного господарства в перевезеннях вантажів і населення.

Виходячи з цього, підтримка держави вкрай необхідна. Від того, наскільки точно будуть реалізовані зазначені стратегії, і буде залежати економічний складник України загалом і залізничної галузі зокрема.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бараш Ю.С., Корженевич І.П. Роль залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна*. 2008. Вип. 24. С. 201–206.

2. Басманова О.Е. Изучение процессов конкуренции и монополизации на рынке железнодорожных перевозок. *Економіка. Фінанси. Право*. 2013. № 5. С. 7–9.

3. Куделя В.І. Основні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. Вип. 31. С. 32–34.

4. Чорний В.В. Сутність і зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. *Збірник науково-практичних праць ДЕУТ. Серія: Економіка і управління*. 2012. Вип. 19. С. 200–207.

5. Nesterenko G.I., Chibisov Yu.V. Optimal route selection when distributing the freight trainflow in the railway junction with the consideration of the level of the traffic capacity saturation. *Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля*. 2012. № 3 (174). С. 138–143.

6. Объёмы перевезенных вантажів за видами транспорту URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 24.10.2019).

7. Пшинько А.Н. Необходимость и пути повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. *Вагонный парк*. 2008. № 9. С. 9–13.

8. Williams M.J., Rhoades D.L., Simms Th.A. High-speed rail: will it change the dynamics of US intercity passenger travel. *World Review of Intermodal Transportation Research*. 2013. Vol. 4. Iss. 1. Pp. 73–95.

9. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення 23.10.2019).

10. Герасимова Л.М., Мачинська М.О. Основні фонди Укрзалізниці: проблеми використання URL: http://www.rusnauka.com/36_PWMN_2014/Economics/10_181394.doc.htm (дата звернення 24.10.2019).

11. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (дата звернення 24.10.2019).

REFERENCES:

1. Barash Yu.S., Korzhenevych I.P. (2008) Rol zaliznychnogho transportu Ukrainu v zabezpechenni staloho rozvytku suspilstva [The role of railway transport of Ukrainian in ensuring a well-established development society]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*, vol.24, pp. 201–206.

2. Basmanova O.Ye. (2013) Izucheniye protsessov konkurentsii i monopolizatsii na rynke zheleznodorozhnykh perevozok [Study of the competition and monopolization processes on the railroad market]. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, no. 5, pp. 7–9.

3. Kudelia V.I. (2010) Osnovni napriamky pidvyshennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu [The main directions of improving the competitiveness of railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 31, pp. 32–34.

4. Chorni V.V. (2012) Sutnist i zmist konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu na rynku vantazhnykh perevezen [The essence and content competitiveness of railway transport in the freight market]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekh-nolohichnoho universytetu transportu: Serii Ekonomika i upravlinnia*, vol. 19, pp. 200–207.

5. Nesterenko G.I., Chibisov Yu.V. (2012) Optimal route selection when distributing the freight trainflow in the railway junction with the consideration of the level of the traffic capacity saturation. *Visnyk Skhidnoukrainskogho natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia*, vol. 3 (174), pp. 138–143.

6. Obsiahy perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu [Volumes of the transported freights on means of transport]. Available at: <http://ukrstat.gov.ua/> (accessed 24 October 2019).

7. Pshinko A.N., Muzykina G.I. (2008) Neobkhodimost i puti povysheniya konkurentospromozhnosti zheleznodorozhnoho transporta [Necessity and ways to improve the competitiveness of railway transport]. *Vagonnyy park*, no. 9, pp. 9–13.

8. Williams M.J., Rhoades D.L., Simms Th.A. (2013) High-speed rail: will it change the dynamics of US intercity passenger travel. *World Review of Intermodal Transportation Research*, Vol. 4, Iss. 1, pp. 73–95.

9. Stratehiia AT «Ukrzaliznytsia» na 2019–2023 roky [The strategy of JSC Ukrzaliznytsya for 2019–2023]. Available at: <https://www.uz.gov.ua> (accessed 24 October 2019).

10. Herasymova L.M., Machynska M.O. (2014) Osnovni fondy Ukrzaliznytsi: problemy vykorystannia [Fixed assets of Ukrzaliznytsi: Use problems]. Available at: http://www.rusnauka.com/36_PWMN_2014/Economics/10_181394.doc.htm (accessed 24 October 2019).

11. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 r. (2019) [The national transport strategy of Ukraine until 2030 y.]. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (accessed 24 October 2019).

Lukianova OlenaCandidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior Lecturer at Department of Management and Administration
Ukrainian State University of Railway Transport**Borysenko Oleksii**Master
Ukrainian State University of Railway Transport**WAYS OF IMPROVING COMPETITIVENESS OF THE RAILWAY INDUSTRY IN MODERN CONDITIONS**

The purpose of the article. The transport system is one of the most important sectors of the national economy which has a considerable impact on economic dynamics. Transport connects branches of the national economy and regions of the country in a whole. Besides, it is a consumer of products and services of such sectors of the national economy as mechanical engineering, metallurgy, fuel power. Problems of development of infrastructure potentially are the main limiters of growth of the Ukrainian economy in the long term, and issues of development of railway transport is the most relevant.

Methodology. Studying the situation in the transport industry, the authors applied the dialectical method of knowledge to determine ways to increase the competitiveness of railway transport in modern conditions. Principles of system analysis for determining priority operating conditions of railway enterprises. Basic principles of economic theory to clarify the meaning of “competition” in transport, laws of social development – to justify the development and implementation of programs related to the improvement of railway transport enterprises.

The results were obtained. Finishing need of full reforms for the transport industry and on railway transport in particular as reserves of technical capacities are almost exhausted that, in turn, there can be threat for timely and high-quality satisfaction of needs of the national economy for transportation of goods and population is result of a research. As a result of the undertaken reforms and implementation of development strategies of the industry it will be reached: ensuring need of the country for transportations, improvements of financial and economic stability of “Ukrzaliznytsi” and industry; investments into modernization of the park; increased securities on railway transport and observance of standards of health care and safety of workers according to the best practice; increase in appeal of Ukrzaliznytsya as employer and ensuring requirement in qualified and effective personnel; improvement of quality of management of activity, transparency and readiness for opening of the competitive markets of passenger and freight transportation in the conditions of European integration.

Originality. The article analyses the situation in the transport industry from the time of independence of our state to the present. As a result, the most pressing problems on the agenda are identified, such as wear and tear of rolling stock, reduction of traffic volumes, decrease of quality of services provided. The gap in equipment of the Ukrainian and foreign railroads increases every year, negatively affecting competitiveness of domestic railway transport. As a result of introduction of the strategy of development of transport we will be able to create integrated into universal transport network, safely functioning and effective transport complex of Ukraine; to satisfy needs of the population for transportations and improvement of conditions of business for ensuring competitiveness and efficiency of national economy.