

УДК 656.2.001.73

## ФАКТОРИ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

*Маркова І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*В статті досліджені питання впровадження комерційних відносин на залізничному транспорті та запропоновано виділити фактори комерціалізації, які сприяли б розвитку ринково орієнтованої залізничної галузі.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями.** В ринкових умовах регулювання економіки відбувається через конкуренцію, яка сприяє витісненню з виробництва неефективних виробництв, стимулює виробництво тих товарів та послуг, на які є попит, постійно примушує виробників скорочувати витрати, знижувати ціну і підвищувати якість товарів і послуг. Залізнична галузь має бути адаптована до функціонування в умовах ринкових відносин, коли на ринку транспортних послуг посилюється конкурентна боротьба між різними видами транспорту, скорочуються обсяги державних замовлень на перевезення, а в державному бюджеті майже не передбачаються кошти на розвиток залізничного транспорту. Подальше реформування залізничного транспорту потребує всебічної комерціалізації його діяльності. Впровадження комерційних відносин відбудеться за умови визначення факторів комерціалізації залізничного комплексу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела.** Проблема реформування залізничної галузі за останні роки набула особливої актуальності. Їй присвячено багато уваги як на державному рівні, так і серед науковців та практиків. Серед провідних українських вчених значний внесок щодо розв'язання проблеми створення ринково орієнтованої залізничної галузі та розвитку комерційних засад на залізничному транспорті належить Г.М. Кирпі [1,2], Т.А. Мукміновій [3], Н.Б. Малаховій [4], І.М. Аксьонову [5], Ю.С. Барашу [6] та іншим авторам.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття.** Дослідження проблематики необхідності проведення структурних змін на залізничному транспорті, у тому числі і його комерціалізації, набуває дедалі більшого поширення. Наукові публікації зазначених авторів містили питання комерціалізації залізничної галузі в ринкових умовах, але фактори так і не були ними визначені. В силу протиріч, що існують у наукових галузях стосовно співвідношення в межах галузі приватного та державного капіталу задача створення ефективної, ринково орієнтованої

залізничної галузі, яка буде працювати на комерційних засадах залишається не вирішеною.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Мета даної статті полягає у визначенні основних факторів комерціалізації залізниць України, які сприятимуть розвитку якісних послуг на ринку вантажних та пасажирських залізничних перевезень та підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Для переходу залізничної галузі на роботу на комерційних засадах необхідно визначити фактори комерціалізації, які б дозволили залізничному транспорту ефективно функціонувати в умовах ринку. На комерціалізацію залізничного транспорту чинять вплив внутрішні та зовнішні фактори.

До внутрішніх факторів можна віднести ті фактори, які відображають стан залізничного комплексу. До них належать: вартість перевезення (тарифи), якість послуг, інноваційність перевезень, інвестиційний клімат, знос основних виробничих фондів, перехресне субсидювання, поєднання функцій державного і господарського управління, непрозорість фінансових потоків, відсутність внутрішньогалузевої конкуренції.

До зовнішніх факторів, що справляють вплив на комерціалізацію залізничного транспорту належать природні, політичні, економічні і соціальні, зокрема, такі як законодавча база, конкуренція з боку інших видів транспорту, економічна та політична ситуація в країні, глобалізація економіки та інтеграційні процеси тощо.

Тарифна політика, що проводилася на Україні роками на ринку вантажних залізничних перевезень, створювала штучні конкурентні переваги для власників вантажних вагонів, що негативно позначалося на розвитку конкурентного середовища в сфері вантажних залізничних перевезень та створювало економічну загрозу для залізниць із-за унеможливлення через деякий час в повному обсязі компенсувати збитки від нерентабельних, але соціально та економічно важливих залізничних перевезень, та забезпечувати навіть просте відтворення. В умовах ринку виникала необхідність у створенні

паритетних умов функціонування суб'єктів ринку вантажних залізничних перевезень, які дозволили б створити такий організаційно-економічний механізм функціонування і залізниць, і власників вантажних вагонів, при якому забезпечувався подальший розвиток конкурентного середовища в сфері вантажних залізничних перевезень, підвищувалася ефективність вантажних залізничних перевезень, створювалися сприятливі умови для підвищення обсягів вантажних залізничних перевезень, підвищувалася конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Удосконалення ціноутворення як на вантажні, так і на пасажирські перевезення необхідно проводити з урахуванням впливу залізничних тарифів на економіку інших галузей народного господарства. Метою такого ціноутворення має бути забезпечення можливості розвитку конкуренції в сфері залізничних перевезень та припинення перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

В умовах конкуренції на ринку транспортних послуг з кожним роком посилюються вимоги клієнтури до якості перевезень. Сьогодні кожна транспортна система повинна забезпечувати логістичні вимоги споживачів транспортних послуг до перевезень. Головним принципом транспортної логістики є повне задоволення клієнта, який зацікавлений у перевезенні "від дверей до дверей", точно у строк, з мінімальними витратами та з максимальним прибутком. Залізничний транспорт України сьогодні не в повній мірі відповідає вказаним логістичним вимогам клієнтури. Темпи зростання собівартості перевезень значно перевищують темпи зростання доходів. За останнє десятиріччя темпи зростання цін на продукцію, яку споживають залізниці для забезпечення перевізного процесу, перевищували темпи збільшення тарифів на вантажні та пасажирські перевезення. Подальше зростання тарифів приводить до втрати конкурентоспроможності залізничного транспорту. Аналіз функціонування залізничного транспорту в розвинутих країнах вказує на необхідність державної підтримки залізниць в оновленні основних виробничих фондів, забезпеченні подальшого розвитку їх матеріально-технічної бази. Держава мусить підтримувати ефективне функціонування залізниць, виходячи з того, що залізничний транспорт забезпечує перевезення з мінімальними енергетичними витратами, справляє найменший негативний вплив на навколишнє середовище, має велике стратегічне значення для забезпечення обороноздатності держави.

Зростання зносу основних фондів галузі негативно впливає на собівартість залізничних

перевезень та на якість транспортного обслуговування клієнтів (знижується безпека перевезень, мають місце значні обсяги втрат вантажів та інші негативні наслідки). Окрім того, ряд основних фондів протягом десятиріччя не оновлювався і морально застарів. Щорічне відновлення основних виробничих фондів не перевищує 15% від потреби. Фізичне зношення основних фондів залізниць України сягає понад 70%. Це свідчить про те, що галузь знаходиться за межею економічної безпеки (відомо, що економічна безпека не може бути забезпечена, якщо знос основних виробничих фондів перевищує 50%). Тобто, на сьогодні має місце відставання залізниць України у технічному та технологічному стані від залізниць Західної Європи, що недопустимо в умовах прагнення України інтегруватися до ЄС.

Наявність внутрішньогалузевого перехресного субсидування збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових пояснюється існуванням в межах однієї організаційної структури природно – монопольного та потенційно конкурентного секторів, що не дозволяє використовувати ефективні механізми конкурентного тиску на витрати в умовах ринкової економіки для правильної мотивації менеджменту і праці робітників галузі.

Поєднання функцій державного управління та господарської діяльності в рамках одного підприємства приводить до виникнення в галузі економічно не обґрунтованих внутрішніх конфліктів інтересів і створює перешкоди для розвитку конкурентного ринку транспортних послуг.

Відсутність окремого фінансового обліку певних видів діяльності на залізничному транспорті не дозволяє забезпечити належну фінансову прозорість грошових потоків галузі і визначити реальні витрати, які приходяться на кожний з видів діяльності, що істотно уповільнює процес функціонування залізничного транспорту на комерційних засадах.

Відсутність гарантованого недискримінаційного доступу до виробничої інфраструктури залізниць незалежних вантажних і пасажирських компаній – операторів ускладнює розвиток внутрішньогалузевої конкуренції та залучення приватного капіталу в потенційно конкурентну та інвестиційно привабливу, особливо в сфері вантажних перевезень, галузь народного господарства. Незважаючи на те, що пасажирські перевезення мають збитки і потребують відповідної компенсації, не можна стверджувати, що цей вид діяльності на залізничному транспорті не є інвестиційно привабливим. Залучити приватний капітал можливо і доцільно, на наш погляд, перш за все, за умови забезпечення прозорості витрат на пасажирські перевезення та

розробки відповідних державних програм підтримки таких інвесторів. За підтримки держави можливість повернути вкладені інвестиції можна гарантувати, особливо з урахуванням можливості надання підприємцями, що будуть працювати на ринку пасажирських перевезень, широкого спектру високоякісних послуг.

Чинне законодавство України в галузі залізничного транспорту передбачає об'єднання функцій з перевізної діяльності та з надання послуг інфраструктури єдиним органом управління, що створює перешкоду розвитку комерціалізації ринку залізничних перевезень. Діюча законодавча база не дозволяє проводити на сучасному етапі трансформацію відносин власності на залізничному транспорті, оскільки законами передбачена виключно державна форма власності на об'єкти інфраструктури, що стримує розвиток комерційних відносин на залізничному транспорті.

Конкуренція, як зовнішній фактор розвитку комерціалізації, є серйозним стимулом ефективного функціонування будь-якого підприємства. На ринку транспортних послуг найбільш активно конкурують між собою залізничний та автомобільний види транспорту. Загальновідомо, що в порівнянні з усіма видами транспорту залізничний має певні конкурентні переваги. Насамперед, це стосується універсальності залізничного транспорту, тобто здатності здійснювати перевезення за будь-якими природно-кліматичними умовами, функціонувати у будь-який час доби, перевозити негабаритні вантажі; освоювати масові обсяги перевезень, здійснювати перевезення за порівняно невисокими тарифами. Але не зважаючи на наявність певних конкурентних переваг залізничного транспорту його конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг щорічно зменшується.

Сучасний розвиток світової економіки характеризується динамічним розвитком інтеграційних процесів у всіх регіонах світу. Глобалізація відкриває додаткові можливості для подальшого розвитку економіки. Великого значення в інтеграційних процесах набуває ефективне вирішення проблем, пов'язаних з переміщенням пасажирів і транспортуванням вантажів між країнами, регіонами і цілими континентами.

Оскільки Україна розраховує на членство в Євросоюзі і поступово виконує всі вимоги, які пред'являються до країн-кандидатів на вступ до ЄС, в тому числі і стосовно залізничного транспорту, то в ході подальшого реформування

залізничного комплексу залізнична інфраструктура має бути відокремлена від експлуатації з обов'язковим забезпеченням до неї вільного доступу як вітчизняних операторів перевезень, так і операторів перевезень країн-членів ЄС. При цьому принципи доступу користувачів до залізничної інфраструктури в Україні мають узгоджуватися з принципами доступу в країнах-членах ЄС.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Урахування запропонованих факторів комерціалізації залізниць в умовах ринку відкриє можливість запровадженню ефективного перебудови всього господарського механізму залізничного транспорту. Задовільнення комерційних інтересів кожного підприємства залізничного транспорту стало основною задачею підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на сучасному етапі. Тому здійснення стратегічного розвитку залізничного комплексу можливо лише з урахуванням факторів комерціалізації, які сприятимуть розвитку комерційних відносин на ринку залізничних перевезень.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кирпа Г.Н. Стратегія взаємодіяння // Залізничний транспорт України. – 2003. – №6. – С. 2 – 10
2. Кирпа Г.М. Принципи комерціалізації залізниць України в сучасних умовах // Транспорт: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ.: ДПТ. – 2001. – Вип.8. – С.8 - 16
3. Мукмінова Т.А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування. // Вісник ХНУ ім. Каразіна. Збірник наукових праць. – Випуск 565. – 2002. – С. 79-87
4. Малахова Н. Об'єктивні умови конкуренції на залізничному транспорті // Збірник наук. Праць КУЕТТ. Сер. „Економіка і управління”, 2003. Вип. 4. – С. 68 – 71
5. Аксенов И.М. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта (По материалам конференции «Проблемы экономики транспорта») // Залізничний транспорт України. – 2001. - №2. – С. 5
6. Бараш Ю.С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту // Залізничний транспорт. – 2004. – №2. – С. 3 – 5

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Васильєв О.Л.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*