

УДК 338.1:656.072

*Вікторія Гудкова
Сергій Одарченко*

ДІАГНОСТИКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто головні проблеми якісного обслуговування пасажирських перевезень залізницею, можливості та шляхи підвищення здатності конкурувати української залізниці з провідними світовими транспортними компаніями, а також виокремлено проблеми, які є причиною збитковості пасажирських перевезень на залізниці.

Ключові слова: конкурентоспроможність, залізничний транспорт, споживач транспортних послуг, якість.

В статье рассмотрены главные проблемы качественного обслуживания пассажирских перевозок на железной дороге, возможности и пути повышения способности конкурировать украинской железной дороги с ведущими мировыми транспортными компаниями, а также очерчены проблемы, которые являются причиной убыточности пассажирских перевозок на железной дороге.

Ключевые слова: конкурентоспособность, железнодорожный транспорт, потребитель транспортных услуг, качество.

In the article the main problems of high-quality maintenance of passenger transportations are considered per rail, possibilities and ways of increase of ability to compete the Ukrainian railway with leading world transport companies, some problems which are reason of unprofitableness of passenger transportations on the ferrous road are also outlined.

Keywords: competitiveness, railway transport, user of transport services, quality.

Актуальність теми дослідження. В сучасних економічних умовах між перевізними компаніями розгортається конкурентна боротьба за пасажира. На транспортному ринку головними конкурентами залізниць є підприємства автотранспортної галузі. Саме вони в останні роки завоювали провідні місця за обсягами перевезень, саме вони демонструють властивості швидкого реагування на плінні запити споживачів. Як наслідок, у залізниць виникає потреба повернення споживчої довіри пасажирів, а отже, стабілізації позицій на ринку транспортного обслуговування населення.

Аналіз основних досліджень та публікацій. Проблема конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень знаходиться в полі зору багатьох вчених. Пошук засобів вирішення означеної проблеми знайшли своє відображення в роботах О. В. Бакалінського, О. М. Гудкова, О. О. Карась,

© Гудкова В. П., Одарченко С. М., 2012

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

В. В. Куделя, Т. С. Мельник, О. В. Семенцової, М. М. Чеховської, В. Г. Яковенко та ін. Зокрема, Чаркіною Т. Ю. було запропоновано методи проведення конкурентної боротьби та підходи до досліджень ринку пасажирських перевезень. У дослідженнях Копитного В. І. та Пісного В. М. сформовано систему управління, що сприяє наближенню пасажирських перевезень до європейських стандартів. Верлока В. С., Зоріна О. І. та Шаля О. Г. висвітлили зв'язок між сервісним обслуговуванням споживачів, якістю залізничних послуг і конкурентоспроможністю залізниць.

Мета дослідження. З метою поглиблення теоретико-прикладних засад забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень було б доцільно систематизувати проблеми сучасного галузевого функціонування і розвитку, а також проаналізувати їх вплив на ринкові позиції залізниць.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні не виникає питання про важливість залізничного транспорту, як для пересічного громадянина, так і для економіки країни в цілому. За обсягами вантажних та пасажирських перевезень залізнична галузь посідає вагоме місце серед інших видів транспорту. Залізниця є ключовою ланкою національної транспортної системи і перевезення, які вони забезпечують за якісними та кількісними характеристиками, значно впливають на економічне життя держави.

Роль залізничного транспорту для суспільства важко переоцінити. В деяких випадках він є єдиним видом транспорту, що здійснює загальнодоступні перевезення масових вантажів та пасажирів за будь-яких природних умов. Проте незважаючи на об'єктивні переваги, його розвиток не встигає за формуванням ринкових відносин, а отже відсутня підтримка конкурентної позиції на потенційно прибуткових сегментах ринку та на транспортному ринку в цілому.

Зазначимо, що в сфері масових вантажних перевезень залізничному транспорту немає рівних, але при перевезенні вантажів невеликими партіями та при перевезенні пасажирів – галузь втрачає споживачів.

За останні десять років, в період з 2002 – 2012 рр. спостерігається скорочення частки пасажирообороту залізничним транспортом на 6,75 % або на 35,5 млн пас. (у кількості пасажирів перевезених транспортом загального користування), водночас, за цей же період на 36,1 % або на 358,1 млн пас. зростає частка пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Статистичні дані свідчать про те, що автомобільні перевезення стають більш привабливими для пасажирів, при тому як залізничні пасажирські підприємства втрачають свого споживача, поступаючись місцем саме автотранспорту.

Втрата конкурентних позицій, безумовно, позначається на ефективності перевізної діяльності. Слід звернути увагу на те, що: по-перше, не завжди залізниця втрачає споживачів на найзбитковіших сегментах ринку; по-друге, зовнішні витрати залізниць є набагато меншими, ніж на автомобільному транспорті, що переводить проблематику з суто комерційного рівня на рівень національної економіки та у випадку зміцнення позицій залізниць є позитивним загальносуспільним явищем. З виключно комерційної точки зору, пріоритетом для підприємств залізничного транспорту повинно стати повернення провідних позицій на ринку пасажирських перевезень переважно в менш збиткових сегментах.

Основними важелями регулювання залізничних перевезень, є ті самі фактори, що регулюють діяльність транспортного ринку в цілому. Конкурентні перспективи кожного підприємства на ринку визначаються якістю його продукції, в нашому випадку якість пасажирських залізничних перевезень утворюється з якості окремих

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

властивостей транспортних послуг. Оцінки якісного стану передбачить аналіз тих показників, які в першу чергу стосуються процесу споживання. Прийнято такі загальні критерії оцінювання:

- сервіс, що являє собою якісне обслуговування пасажирів з боку провідника, стан вбиралень рухомого складу, стан вагонного оснащення;
- технічний стан (технічне оснащення), який оцінюється за шириною купе, плавністю руху рухомого складу, швидкістю поїзда, кліматом всередині вагона, безпекою руху поїздів;
- стан інфраструктури, який характеризує важливу складову підприємств пасажирського господарства залізниці формує умови своєчасного надання потрібної інформації, можливості відпочинку під час очікування та у разі затримки потяга.

Саме ці взаємопов'язані показники якості мають вагомий вплив на «споживчу привабливість» залізничного транспорту.

На сьогоднішній день позитивні зміни щодо якості перевезення пасажирів залізницею мало помітні.

За підсумками проведеного опитування пасажирів щодо сервісного обслуговування провідників та комфортності у вагонах (вагонного оснащення) фірмового потяга, були визначені ті показники, які не влаштовують пасажирів під час подорожі, до яких належать «неприємні запахи» або «оснащеність та чистота в туалетній кімнаті», на перший погляд це незначні недоліки, але враховуючи уподобання кожного споживача, ці показники мають вагомий вплив на «споживчу привабливість» послуги в цілому. Існує і позитивний момент в якісному оснащенні рухомого складу, співробітники залізниці роблять все можливе, аби кліматичні умови всередині вагона задовольняли пасажирів. Крім того, слід враховувати, що крім фірмових експресів існують й звичайні поїзди, в яких якісна характеристика обслуговування значно гірша, і цьому слід приділили певну увагу в контексті реформування.

Реформування пасажирської галузі залізничного перевезення передбачає декілька етапів розвитку: перший етап – створення єдиної державної акціонерної компанії та розподіл функцій між державою та компанією (функції регулювання та контролю галузі належатимуть державі, а господарські – акціонерній компанії). На першому етапі передбачається формування єдиного майнового комплексу, запровадження фінансово-економічної моделі, яка дозволить розділити фінансові потоки за видами діяльності та удосконалити систему регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту. Усі перераховані заходи сприятимуть залученню інвестицій та впровадженню інноваційної моделі розвитку. На другому етапі реформування утворяться вертикально інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. Завдяки цьому буде удосконалена тарифна політика – у конкурентних секторах тарифи формуватимуться вільно, функціонуватимуть приватні операторські компанії. Заплановано створювати приміські та регіональні пасажирські компанії за участю акціонерного товариства та місцевих органів виконавчої влади, а також інших юридичних осіб. Третім етапом реформування передбачено ліквідувати перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, утворення корпоративно-залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень, за умови досягнення його незбиткової діяльності [1]. За рахунок поліпшення інвестиційного клімату реформування сприятиме впровадженню новітніх технологій та застосуванню сучасних технічних засобів і, як наслідок, оновлення рухомого складу і стабілізації економічного становища галузевих

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

підприємств. На сьогодні рухомий склад не відповідає технічним нормам, внаслідок чого (і це було продемонстровано за результатами анкетування) значною мірою визначає скорочення «споживчої привабливості» пасажирських послуг. Підвищення конкурентоспроможності транспортної ланки має на меті технічне оновлення рухомого складу та покращення умов поїздки пасажира, тобто збільшення рівня комфортабельності всередині вагона, в результаті цього залізничні пасажирські перевезення здобудуть певну довіру споживачів.

В умовах конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг, варто звернути увагу на маркетингову та тарифну політику. Звичайно, приділення уваги маркетинговій політиці буде вимагати певних затрат, але з комплексним вдосконаленням тарифної та маркетингової системи залізничне підприємство зможе отримувати значно більші доходи. Тарифна політика має бути вдосконалена в аспекті використання для визначення плати за перевезення пасажирів у власних пасажирських вагонах, що створить тарифні умови для розвитку конкуренції у сфері пасажирських залізничних перевезень. Враховуючи те, що на залізничному транспорті лише інфраструктура, за всіма ознаками, являє собою природну монополію, структурі тарифу передбачено відокремлення інфраструктурної складової, при цьому плата за користування інфраструктурою завжди буде предметом державного регулювання. В таких умовах пасажирському залізничному комплексу доцільно надавати можливість оперативного змінювати рівень тарифів залежно від ситуації на ринку, але у певних обмеженнях [2].

Не розв'язаною залишається проблема оновлення рухомого складу, вирішення якої стає першочерговим завданням «Укрзалізниці». Формувати потяги з кожним роком стає все складніше. Пасажирські перевезення виконуються рухомим складом, який не має параметрів якості, що відповідають сучасним стандартам за комфортабельністю вагонів і за швидкістю руху поїздів. Потребує придбання рухомий склад, який відповідатиме світовим вимогам щодо безпеки руху, екології, комфорту та енергозбереження, здатним підвищити швидкості руху пасажирських поїздів до 160 км/год. (у перспективі – 200 км/год.) [3, с. 185].

Зазначимо, що існує декілька джерел фінансування довгострокових вкладень: прибуток, амортизаційні відрахування, бюджетне фінансування, банківський кредит та фінансовий лізинг. Основним інвестиційним джерелом оновлювання парку пасажирських вагонів є доходи від пасажирських перевезень. Водночас, рівень тарифів на пасажирські перевезення не відповідає вартості наданих послуг. Відсоток покриття загальних експлуатаційних витрат доходами від пасажирських перевезень коливається в межах 50 %. Законом України «Про залізничний транспорт» передбачено, що оновлення рухомого складу повинно відбуватися за участю коштів, передбачених Державним бюджетом України. Водночас, усупереч законодавству, кошти залізничному транспорту майже не виділялись. Лише у 2007 році вперше було передбачено 80 млн грн на здешевлення кредитів та придбання пасажирських вагонів через державне лізингове підприємство. Традиційним джерелом інвестування розвитку діяльності залізниці є кредити банків та міжнародних фінансових організацій. Для оновлення парку пасажирських вагонів планувалося залучити на період 2007-2015 рр. вітчизняні кредитні ресурси в обсязі 1,73 млрд грн та отримати кредит ЄБРР [4, с. 88]. Але під впливом світової фінансової кризи, розмір кредитів помітно знизився.

При розв'язанні зазначеної проблематики виникають питання не лише до пошуку зовнішніх джерел фінансування. Потребують адекватного вибору джерела постачання рухомого складу. В 2012 році Україна мала досвід оновлення рухомого складу, імпортувавши електропоїзди корейського виробництва «Hyundai», але, як

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

показав час, ідея прямого залучення рухомого складу корейського виробництва була невдалою, у зв'язку з обмеженим контекстом її реалізації. Не було враховано специфіку кліматичних умов і не було відповідним чином адаптований придбаний рухомий склад. Крім збиткової експлуатації електропоїзда, Державне підприємство «Українська залізнична швидкісна компанія» потерпає від невдоволення споживачів транспортних послуг, які масово почали звертатися до суду з вимогами матеріального відшкодування моральних втрат.

Українські вчені вивчили та проаналізували моделі європейських рухомих складів та дійшли висновку, що Крюківським вагоноремонтним заводом було розроблено кращу модель електропоїзда, яка в повному обсязі здатна конкурувати з найкращими виробниками Європи. Використання електропоїздів вітчизняного виробництва значно збільшить шанси української залізниці з пасажирського перевезення на підвищення конкурентної позиції на європейському просторі. Крюківський вагоноремонтний завод – один з найкрупніших виробників транспортних засобів в Україні, спеціалізується на виробництві залізничного рухомого складу. Проведені експерименти серед двох електропоїздів різних виробників, «Hyundai» та Крюківського вагоноремонтного заводу, були визначені переваги Крюківського електропоїзда. Перш за все, вітчизняний електропоїзд здобув перевагу у швидкості, розвиваючи її до 170 км/год., що є недоступним для корейського виробника. На європейських магістралях Крюківський електропоїзд здатний розвивати швидкість до 220 км/год.

Беззаперечним показником конкурентоспроможності будь-якого підприємства є його прибутковість. Як вже зазначалося вище, залізничні пасажирські перевезення є збитковими. Основну частину свого прибутку підприємства пасажирського залізничного транспорту отримують від підсобно-допоміжної діяльності.

Значна частка витрат залізничних пасажирських перевезень припадає на перевезення пасажирів пільгових категорій, фінансування яких проводиться з бюджету, але різними міністерствами та відомствами. В Україні існує низка пільгових категорій громадян, з яких можна виділити такі:

1) студенти та учні навчальних закладів (Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України) та діти, які не досягли повноліття (Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України);

2) депутати Верховної Ради (управління справами Апарату Верховної Ради України), мають право постійного користування пільгами;

3) пільги для непрацевдатних громадян (облдержадміністрації):

- інваліди, особа, яка супроводжує інваліда (не більше однієї особи);
- пенсіонери по віку (пільги передбачені лише у приміському сполученні);
- ліквідатори Чорнобиля, діти Чорнобиля тощо.

Впродовж 2012 року залізницями України виконано пільгових перевезень, замовником яких є обласні держадміністрації, на суму 340582,2 тис. грн, отримано компенсації за них 150528,6 тис. грн (44,2 %); перевезено студентів на суму 146754,0 тис. грн, отримано компенсації за них 33069,0 тис. грн (22 %). Компенсацію в сумі 40753,6 тис. грн за перевезення дітей віком від 6 до 14 років «Укрзалізниця» не отримала взагалі. Верховною Радою було відшкодовано 91,6 %. Загалом здійснено пільгових перевезень на суму 529330,7 тис. грн, отримано компенсації 184731,4 тис. грн (34,9 %). Зауважимо, що необхідно удосконалити систему пільгових перевезень для покращення компенсаційних розрахунків, тобто переглянути кожну з категорій пільговиків. Перш за все, слід приділити увагу такій категорії, як діти віком від 6 до 14 років, тому що ця категорія не компенсує пільгові витрати взагалі, не дає можливості залізниці збільшити надходження, слід

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

переглянути перелік інвалідної пільгової категорії та розробити для кожної з груп інвалідності окремі пільги (наприклад, для третьої групи можна відмінити пільги, зважаючи, що це працююча група).

Висновки та пропозиції. Важливість залізничного транспорту в Україні не викликає сумніву, але за останній час залізничні пасажирські перевезення почали втрачати свою популярність. Зниження споживчих уподобань пояснюється відставанням розвитку залізничного транспорту, порівняно з іншими конкурентами. Якість обслуговування залізничним транспортом споживачів має відносно низький рівень. Однією з причин збиткової роботи є перевезення пасажирів, які належать до пільгових категорій з низьким рівнем компенсацій.

З аналізу конкурентоспроможності залізничного транспорту можна виділити такі шляхи покращення фінансової та якісної складових перевезення пасажирів. По-перше, це створення єдиної державної акціонерної компанії, що сприятиме впровадженню вдосконаленої системи тарифного регулювання та оптимізації пільгових перевезень пасажирів. По-друге, оновлення рухомого складу має відбуватися за підтримки вітчизняного виробника, що надасть можливість використання пасажирських вагонів адаптованих до природно-кліматичних умов. По-третє, ліквідація перехресного субсидіювання, що створить умови фінансової самостійності та зменшить залежність підприємств від зовнішніх умов фінансування.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Державна* цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>
2. *Разумова К. М.* Маркетинго-логістичні підходи щодо формування тарифів на пасажирські перевезення. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: фаховий збірник наукових праць (економічні науки) – 2012. – № 34.
3. *Садловська І.* Економічне обґрунтування потреби у технічному переоснащенні залізничного транспорту. // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 183–189.
4. *Волканова Н. Д.* Дослідження інвестиційних джерел оновлення парку пасажирських вагонів Укрзалізниці. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 87–90.