

Олександр Володимирович СПАТАР

інженер з метрології служби головного метролога,
Миколаївське управління магістрального аміакопровода «Укрхімтрансаміак»
державного підприємства «Укрхімтрансаміак»
E-mail: spataralexandr@gmail.com

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТРУБОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В
УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Спатар, О. В. Конкурентоспроможність труботранспортної системи України в умовах трансформаційної економіки [Текст] / Олександр Володимирович Спатар // Український журнал прикладної економіки. – 2018. – Том 3. – № 4. – С. 337-342. – ISSN 2415-8453.

Анотація

Вступ. Підприємства труботранспортної системи України, що були колись лідерами вітчизняної транспортної системи займають значну частку української економіки, але нині піддаються вкрай хворобливому процесу адаптації до ринкових умов господарювання. Можливим рішенням цієї проблеми є створення конкурентоспроможних виробництв у сфері трубопровідного транспорту, зниження цін на фінальну продукцію шляхом оптимізації коопераційних зв'язків і контролю за внутрішніми цінами.

Мета. Метою статті є дослідження теоретико-наукових засад низької конкурентоспроможності труботранспортної системи України.

Методологія. У процесі дослідження застосовано методи порівняння, аналізу, теоретичного узагальнення джерел конкурентних переваг.

Результати. Розглянуто теоретичний базис поняття «конкурентоспроможність підприємства» як один з найважливіших факторів ефективного розвитку української економіки. Вивчено місце підприємства труботранспортної системи в економіці України. Запропоновані заходи, націлені на забезпечення конкурентоспроможності підприємств трубопровідного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Ключові слова: конкуренція, конкурентоспроможність, оцінка ефективності, засоби оцінки, труботранспортна система.

Alexander SPATOR

chief metrology engineer for metrology
Mykolaiv department of the main ammonia pipeline «Ukrhimtransamiak» of the state
enterprise «Ukrhimtransamiak»

**COMPETITIVENESS OF THE PIPE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE IN THE CONDITIONS
OF THE TRANSFORMATION ECONOMY**

Annotation.

Introduction. The enterprises of the pipeline transport system of Ukraine, which were once the leaders of the domestic transport system, occupy a considerable part of the Ukrainian economy, but now undergo an extremely painful process of adaptation to market conditions of management. A possible solution to this problem is to create competitive industries in the pipeline transport sector by reducing prices for final product, by optimizing cooperative links and controlling domestic prices.

Purpose. The purpose of the article is to investigate the theoretical and scientific foundations of the low competitiveness of the Ukrainian pipeline system.

The methodology. *Methods of comparison, analysis, theoretical study of competitive advantage sources were applied in the research process.*

Results. *The theoretical basis of the concept «enterprise competitiveness» is considered as one of the most important factors of effective development of the Ukrainian economy. The place of the pipeline transportation system enterprise in the economy of Ukraine is studied. Certain measures aimed at ensuring the competitiveness of pipeline companies in the domestic and foreign markets have been proposed.*

Keywords. *competition, competitiveness, efficiency assessment, evaluation tools, pipeline system.*

JEL classification: O10; P11; P23; Q10; R28; R40; F12

Вступ

Одним з найважливіших факторів ефективного розвитку української економіки є підвищення якості управління державними підприємствами. У їх числі значну частку займають підприємства трубопровідного транспорту, що були колись лідерами вітчизняної транспортної системи, а нині піддаються вкрай хворобливому процесу адаптації до ринкових умов господарювання.

Результати процесу вивчення властивостей і можливостей транспортних підприємств зумовлюють необхідність пошуку нових напрямків ефективного розвитку даного сектора економіки.

Можливим рішенням цієї проблеми є створення конкурентоспроможних виробництв у сфері трубопровідного транспорту, в т.ч. заснованих на диверсифікованих структурах, здатних забезпечити перетік технологій, кадрів, інших ресурсів і зниження цін на фінальну продукцію шляхом оптимізації коопераційних зв'язків і контролю за внутрішніми цінами. Саме такі структури здатні розвивати життєздатні виробництва, спираючись на внутрішні ресурси і зберігаючи здатність до розширеного відтворення в несприятливих умовах.

Теоретичні дослідження джерел конкурентних переваг знайшли своє відображення в працях класиків економічної науки: А. Сміта, Д. Рікардо, А. Маршалла, Е. Чемберліна, Е. Жамса та ін.

Практичним аспектам посилення конкурентних переваг підприємства присвячені роботи зарубіжних і російських вчених: М. Портера, Ф. Котлера, Х. Курта, А. Томпсона, Р. Фатхутдінова, Г. Азоєва, І. Ансоффа, М. Круглова, І. Спірідонова, П. Зав'ялова, В. Кашина та ін.

Розробкою інструментальних засобів питань управлінського моделювання конкурентоспроможного підприємства були зайняті Ф. Кожурін, А. Курочкін, В. Раппопорт, В. Ларін, В. Мисаков, Є. Поповська, Н. Розанова, Г. Шадріна та ін.

Окремими питаннями внутрішніх змін на трубопровідних підприємствах, які в тій чи іншій мірі впливають на їх конкурентні переваги, займалися К. Астапов, А. Коршак, А. Шаммазов, В. Бобрицький, М. Нечваль, П. Тугунов, Н. Середа та інші вчені. У той же час, недостатньо опрацьованими залишаються деякі теоретичні питання управління конкурентними перевагами трубопровідного транспорту.

Мета та завдання статті

Метою статті є дослідження проблематики конкурентоспроможності труботранспортної системи України. Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання: розглянути стан функціонування труботранспортної системи України; проаналізувати засоби впливу на конкурентоспроможність труботранспортної системи України; визначити заходи щодо підвищення конкурентоспроможності труботранспортної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження

Конкурентоспроможність - багатогранна економічна категорія, яка може розглядатися на декількох рівнях: конкурентоспроможність товару, товаровиробника, галузей, країн. Між всіма цими рівнями існує досить тісна внутрішня і зовнішня взаємозалежність [1, с. 39].

Конкурентоспроможність підприємства може визначатися за такими показниками на різних рівнях:

- частка компанії на ринку;
- здатність до розвитку, виробничі та збутові потужності;
- стратегія «продукт - ринок»;
- здатність вищого керівництва компанії приймати такі рішення, які реалізують на практиці три перші фактори конкурентоспроможності компанії;
- підсумки функціонування компанії в попередньому періоді (важливий прибуток компанії як джерела ресурсів боротьби за ринок);
- швидкість реакції на зміни ринку;
- гнучкість прийняття рішень;
- вміння з мінімальними втратами подолати кризові явища;
- широка диверсифікація [1, с. 40].

Як свідчить зарубіжна практика, сьогодні на перший план у світовій конкурентоспроможності виходять якісно-цінові фактори, з яких найважливішими стають високий технічний рівень, новизна, наукоємність виробів, що випускаються, низькі витрати їх виробництва. Тому підвищення ефективності управління якістю продукції і витратами, а, отже, і управління конкурентоспроможністю є на сучасному етапі економічного розвитку об'єктивною необхідністю.

Зі світового досвіду відомо, що передача підприємств у власність їхніх працівників користується у багатьох країнах підтримкою на державному рівні, регулюються відповідними законодавчими актами, заохочується пільговими кредитами та, як зазначають зарубіжні фахівці, є ефективною формою приватної власності для середніх і великих підприємств [2; 3].

Також слід зазначити, що розв'язання проблем підвищення якості і конкурентоспроможності продукції повинна бути підпорядкована інвестиційна та інноваційна політика підприємства, вибір пріоритетних напрямків використання фінансових ресурсів на виконання НДДКР.

Проблема конкурентоспроможності продукції в Україні в останні роки стала однією з найбільш активно обговорюваних тем в розвитку економічної науки. Якщо в економічно розвинених країнах причини такого значного інтересу до цієї проблеми полягають у величезних виробничих можливостях, накопичених цими країнами, інтернаціоналізації та глобалізації економіки, які призвели до посилення конкурентної боротьби на внутрішніх і міжнародних ринках, то причини надзвичайної актуальності цієї проблеми в Україні, як і в країнах СНД, дещо інші [4; 5].

Трубопровідний транспорт України протягом останніх років стабільно нарощує свою частку в загальному обсязі транспортних вантажів, яка становить нині понад 23 %. Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями - нафтою і газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країні Південно-Східної Європи.

Однак вся мережа трубопровідного транспорту в Україні орієнтована на постачання нафтою і газом з однієї країни - Росії (лише 5 % загальної потреби газу - з Туркменістану), що, відповідно до загальноприйнятих стратегічних підходів до цього питання, недоцільно. В цілому, протягом 2018 року обсяг транспортування нафти підприємствами магістральних нафтопроводів скоротилися на 8,7 млн тонн, склавши 29,8 млн (скорочення на 22,7 %). При цьому транзитом до країн Західної Європи

(Словаччина, Угорщина, Чехія) транспортовано на 8 млн тонн (або на 30,8 %) менше порівняно з показником 2017 року, для потреб України - на 238,3 тисячі тонн більше (або на 2,5 %). Транзит газу також зменшився.

У 2018 році магістральний нафтопровід «Дружба» в цілому транспортував 20,4 млн тонн нафти, що на 20,8 % (або на 5,3 млн тонн) менше ніж у 2017 році. Придніпровські магістральні нафтопроводи всього перекачали 9,3 млн тонн нафти, що на 26,5% (або на 3,3 млн тонн) менше відповідного показника 2017 року. Частка транзитного обсягу перекачування нафти в загальному обсязі нафтоперекачки склала 67,6 % в 2010 році, а частка нафтоперекачки на нафтопереробні підприємства України - відповідно 32,4 % [6].

Транзит енергоносіїв залишається найбільш суперечливою і нерозв'язною проблемою України. Судячи з усього, не сприяє вирішенню проблеми і очевидна нездатність уряду зосередитися на виборі низки непростих і неприємних альтернатив, які лише стають все менш привабливими з плином часу. Серед взаємопов'язаних факторів, які залишають уряду все більш вузький простір для маневру, варто виділити такі:

- Незадовільний стан української інфраструктури для транспортування енергоносіїв, і очевидним є питання про те, хто оплатить її модернізацію.

- Загроза, яку представляють для України як основного транзитного каналу альтернативні маршрути з конкуруючою політичною орієнтацією, зокрема, такі трубопроводи як: «Південний потік» (Москва) і «Набукко» (Вашингтон).

- Бажання уряду Росії домогтися злиття «Нафтогазу України» з «Газпромом» - яка розуміється всіма як поглинання росіянами національного активу України номер 1, а не тільки як створення спільного підприємства, яке волів би Київ.

- Встановлена згідно з довгостроковим договором з Росією формули ціни на газ з прив'язкою до ціни нафти, яка збільшується швидкими темпами.

- Асиметричні і взаємовиключні пропозиції Росії і Європейського Союзу з економічної інтеграції, в якій основоположними стануть відношення між Сходом і Заходом у сфері енергетики [3].

Враховуючи ці фактори керівництво України може обрати дві лінії поведінки. Одна з них полягає в тому, щоб тверезо і з довгострокових стратегічних позицій подивитися на активи і пасиви України і домогтися найбільш вигідної за даних обставин угоди. Інша - в тому, щоб приймати тактичні рішення в конкретній ситуації без якогось чіткого бачення того, де Україна буде або повинна виявитися в кінцевому підсумку. Ситуація, що склалася, і стратегія поведінки вказують на друге.

Плачевний стан української економіки має стати для ЄС стимулом до дії. Присутній фактор часу, оскільки переговорні позиції України продовжують слабшати. Україну не слід розглядати виключно з позицій комерційної вигоди, а скоріше як довгострокового партнера, який має ключове значення для забезпечення енергетичної безпеки Європи.

Зараз в цій галузі існують певні проблеми: фізичне старіння трубопроводів та великі фіксовані витрати, зокрема на підтримку системи в належному стані. Саме через фіксовані витрати загроза зменшення обсягів експорту майже рівнозначна загрози припинення транзиту.

Росія, можливо, розгляне варіант скорочення обсягів транзиту газу через територію України. Причиною таких планів є постійні крадіжки газу на території України. Зараз Росією розглядаються два альтернативних маршрути транзиту - через Прибалтику і далі по дну Балтійського моря і в Туреччину по дну Чорного моря.

В Україні є необхідні технології та потужності, щоб виготовляти обладнання для транспортування енергоносіїв: труби великого діаметру, Компресори, турбіни тощо. Але потрібні зацікавлені інвестори, які допомогли б коштами.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Виходячи з вищевикладеного можна зробити висновки, що результативність подальшого розвитку міжнародного трансферту трубопровідного транспорту залежить від його конкурентоспроможності, обумовленого загальною промисловою та інноваційною політикою. Вагомими інструментами досягнення успіху в цій справі може бути одночасно з національною системою технологічного регулювання, важливою складовою якої є державні системи стандартизації, метрології, ліцензування і сертифікації продукції, а також системи контролю якості та обов'язкових стандартів, досконала методика оцінювання рівня конкурентоспроможності підприємства, регіону і країни в цілому. Враховуючи все вищесказане, можна запропонувати певні заходи, які націлені на забезпечення конкурентоспроможності підприємств трубопровідного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках:

- використовувати в якості загальної економічної стратегії України різні методики оцінювання конкурентоспроможності з метою контролю і подальшого розвитку вітчизняних підприємств. При цьому політика країни повинна бути націлена на підтримку наукової складової і базуватися на ефективній інноваційній політиці;

- фінансово підтримувати вітчизняних експортерів шляхом відмови від спроб монополізації експортної діяльності, розширення кола підприємств-експортерів, створення ефективної системи фінансових органів по страхуванню та наданню кредитів на підтримку експорту продукції трубопровідного комплексу;

- сприяти розширенню виробництва й експорту продукції шляхом розробки механізму приведення розміру податків у залежність від якості і конкурентоспроможності продукції, встановлення ввізних митних тарифів і ставок акцизного збору для поліпшення структури та умов імпорту, а також поліпшення географічної та галузевої структури імпорту з метою зменшення рівня технологічної залежності від монопольних постачальників;

- забезпечувати впровадження організаційно-економічного механізму регулювання інноваційного розвитку, який включає в себе основні функції регулювання діяльності у сфері інновацій на державному рівні й інструменти державної підтримки даної діяльності. Такий механізм може бути створений за допомогою реалізації таких заходів:

- впровадження програмно-цільового управління реалізацією пріоритетів інноваційної політики;

- розвитку венчурних механізмів освоєння нововведень;

- визначення основних економічних важелів забезпечення інноваційного розвитку трубопровідного комплексу України;

- застосування методики відбору інноваційного проекту залежно від раціональних обсягів інвестицій і строків інноваційного процесу;

- здійснення спеціальних цільових програм на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівні;

- надання податкових пільг, які були б спрямовані на стимулювання регіонального інноваційного розвитку та ін.;

- субсидіювання і сприяння проведенню НДДКР, спрямованих на вирішення таких проблем, як оцінювання ефективності існуючих, пошуку і розробки нових більш ефективних технологій.

Список літератури

1. Ахматова М., Попов Е. Теоретические модели конкурентоспособности. *Маркетинг*. 2003. № 4. С.39-48.

2. Лагодієнко В. В., Корнієцький О. В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. №275. С. 207-210.
3. Состояние и проблемы транспортной отрасли в Украине. URL: <https://hub.kyivstar.ua/sostoyanie-i-problemy-transportnoy-otrasli-v-ukraine>
4. Лагодієнко В. В., Корнієцький А. В. Поняття сутності і функцій управління в логістических системах. *Балтійський гуманітарний журнал*. 2014. №4(9). С. 145-147.
5. Щелкунов В. И., Мамаев А. Н. Проблемы функционирования международных транспортных коридоров в Украине, 2008.
6. О конкурентоспособности трубной промышленности Украины. URL: <https://www.metalbulletin.ru/publications/2362/>
7. Бреннер М. Экономика нефтяной и газовой промышленности СРСР. М., 1968.
8. Гальперин Б. Развитие и перспективы транспорта газа по магистральным трубопроводам. М., 1968.
9. Макаренко М., Цветов М. Транспортний сектор економіки України: проблеми розвитку. *Економіст*. 2009.

References

1. Ahmatova, M. and Popov, E. (2003). «Theoretical models of competitiveness». *Marketing*. № 4. pp. 39-48.
2. Lagodiyenko, V. V. and Korniyecz`ky`j, O. V. (2014). «Logistics in Japanese: Increasing the efficiency of enterprises». *Kul`tura narodov Pry`chernomor`ya*. no. 275. pp. 207-210.
3. The state and problems of the transport industry in Ukraine. Available at: <https://hub.kyivstar.ua/sostoyanie-i-problemy-transportnoy-otrasli-v-ukraine>
4. Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V. (2014). «The concept of the essence and functions of management in logistic systems». *Baltiyskij gumanitarnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 145-147.
5. Shhelkunov, V. I. and Mamaev, A. N. (2008). *Problemy funkcionirovaniya mezhdunarodnyh transportnyh koridorov v Ukraine*. [Problems of functioning of international transport corridors in Ukraine]. Moscow. Russia.
6. On the competitiveness of the pipe industry of Ukraine. Available at: <https://www.metalbulletin.ru/publications/2362/>
7. Brenner, M. (1968). *Jekonomika neftjanoy i gazovoy promyshlennosti SRSR*. [Economics of the oil and gas industry of the USSR]. Moscow. Russia.
8. Gal'perin, B. (1968). *Razvitie i perspektivy transporta gaza po magistral'nym truboprovodam*. [Development and prospects of gas transport through main pipelines]. Moscow. Russia.
9. Makarenko, M. and Czvyetov, M. (2009). «Transport sector of Ukrainian economy: development problems». *Ekonomist*.

Стаття надійшла до редакції 10.11.2018 р.