

УДК: 656.2.078.8

Н.В. ГРИЦЕНКО, к.е.н., ст. викл. Української державної академії залізничного транспорту

О.М. ШИРОКОВА, к.е.н., ст. викл. Української державної академії залізничного транспорту

В.І. КУДЕЛЯ, к.е.н., доц. Української державної академії залізничного транспорту

ОСНОВНІ ФАКТОРИ АКТИВІЗАЦІЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті розглянута проблематика створення системи управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту, викладено значення якості транспортного обслуговування в цьому процесі. Визначені фактори, які впливають на конкурентоспроможність залізничного транспорту та існуючі проблеми, які перешкоджають укріпленню позицій залізниць на ринку транспортних послуг. На підставі цього визначені основні напрямки підвищення конкурентоспроможності при сучасних тенденціях зміни ринкової економіки та в умовах дії ринку транспортних послуг.

In the article considered problematic of creation of control system by a competitiveness railway transport, the value of quality of a transport service is expounded in this process. Certain factors, which influence on the competitiveness of railway transport and existent problems which hinder strengthening of positions of railways at the market of transport services. On the basis of it basic directions of increase of competitiveness are certain at the modern tendencies of change of market economy and in the conditions of action of market of transport services.

Ключові слова: залізничний транспорт, ринок транспортних послуг, конкурентоспроможність, фактори конкурентоспроможності

Вступ. Реформування економіки України, включення її в систему світових господарських зв'язків визначили для залізничного транспорту складні проблеми адаптації до роботи в нових умовах, забезпечення зростаючих вимог до якості транспортних послуг, підвищення ефективності виробничої й фінансової діяльності.

В останні роки на залізничному транспорті України спостерігається досить багато негативних тенденцій щодо його функціонування. Однією з головних, є падіння обсягів перевезень, що відбувається в наслідок зниження якості послуг, що надаються залізницями; великого ступеня зношення основних фондів; а також збитковості пасажирських перевезень. Такий результат - наслідок кризових явищ економічної системи, як світу, так і України. Крім того, перерозподіл ринку транспортних послуг між різними видами транспорту, у першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних і імпортованих вантажів зростає. Тому пошук рішення цих проблем є особливо актуальним для залізничного транспорту, оскільки досягнуто критичного етапу

розвитку залізничної галузі. У сучасних умовах залізниці України повинні кардинально змінити принципи діяльності за рахунок розвитку існуючих і пошуку нових конкурентних переваг.

Постановка задачі. У зв'язку з виявленою проблематикою та необхідністю додаткових досліджень у цій сфері, метою даної статті є пошук напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах постійно мінливих вимог транспортного ринку. Для цього, опираючись на результати наукових досліджень формування конкурентоспроможності залізничного транспорту автори мають намір визначити комплексну систему факторів, які впливають на підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, що дозволить визначити пріоритетні напрямки оптимального функціонування й розвитку галузі.

Методологія. У зв'язку з актуальністю, визначеною в постановці проблеми, обраний напрямок дослідження вимагає визначення не вирішених завдань. Питаннями переходу до нових економічних умов функціонування залізничного транспорту й підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг займалися багато вчених. Деякі положення проблематики яка розкривається, відображаються в публікаціях А.В. Курбатова, А.Ф. Зими́на, Ю.Б. Неталимова, В.М. Тимирьянова, Н.В. Кудрицька, А.К. Реброва, В.І. Стрілець, Ю.В. Елизарьев, И.А. Рахиямова, Т.А. Гандельсман іт. [1-6].

У працях В.Г. Галабурды, А.В. Комарова, Б.М. Лapidуса, В.А. Макєва, В.А. Персианова, Н.П. Терешиной, М.Ф. Трихункова [7-10] відзначається, що серед пріоритетних напрямків підвищення конкурентоспроможності перше місце повинні займати вимоги до якості транспортного обслуговування залізничним транспортом народного господарства й населення країни.

Однак, незважаючи на значний обсяг досліджень по даній проблематиці, її наукова розробленість далеко не вичерпана. Крім наявності великого внеску названих вчених у створенні теоретико-методологічних основ зміцнення конкурентних позицій залізничного транспорту, необхідно відзначити, що аналіз його виробничої діяльності визначає недостатню методологічну й організаційну розробленість проблеми.

Проблеми такого роду на етапі формування конкурентних переваг залізничного транспорту приводять до нераціонального використання наявних ресурсів і, як наслідок, зниженню рівня конкурентоспроможності окремих видів транспорту.

Результати дослідження. При характеристиці ринкових відносин на транспорті, крім оцінки рівня його монополізації та конкурентоспроможності за

обсягами послуг, які надаються, треба, насамперед, базуватись на якості транспортного обслуговування.

Система показників якості транспортного обслуговування держави включає наступні підсистеми: якість транспортного забезпечення; якість перевезень; якість роботи підприємств залізничного транспорту. Всі вони пов'язані із системою показників якості стійкості господарювання галузі на ринку. Ступінь досягнення комплексу показників якості транспортного обслуговування, стійкості господарювання, що відбивають переважно інтенсивний розвиток залізничного транспорту, характеризує його конкурентоспроможність. Таким чином, конкурентоспроможність залізничного транспорту стає основним критерієм при пошуку пріоритетних напрямків розвитку транспортної системи, які включають розробку програм підтримки окремих сфер діяльності залізничного транспорту; розширення та розвиток транспортних комунікацій; організацію змішаних, мультимодальних вантажоперевезень; створення новітніх об'єктів транспортної інфраструктури; створення організацій, що спеціалізуються на наданні інфраструктурних послуг; регулювання взаємовідносин між елементами транспортної системи та ін.

В умовах реформування залізничної галузі та загострення конкуренції на ринку транспортних послуг, при невідповідності технологічного рівня перевезень зростаючим потребам суспільства і стандартам якості надання транспортних послуг, пріоритетного значення набуває проблема створення системи управління конкурентоспроможністю підприємства як застави змін позицій на транспортному ринку.

Відповідно до Програми реформування залізничного транспорту, метою структурних перетворень є створення умов для якісного транспортного забезпечення економіки України, з метою сприяння виходу із кризи, розвитку і якісного поліпшення обслуговування населення, і на цій підставі, всебічного підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. У зв'язку із цим варто визначати конкурентоспроможність підприємства залізничного транспорту як здатність відповідати поточним потребам і передбачати майбутні потреби в перевезеннях більшою мірою в порівнянні з конкурентами.

Взагалі, важливим при оцінці конкурентоспроможності підприємств, у тому числі залізничних, є визначення факторів, що впливають на неї. Їх можна класифікувати на: зовнішні; внутрішні; керовані; некеровані.

Склад і значимість кожної групи факторів не постійні. У кожному конкретному випадку відбір факторів для оцінки конкурентоспроможності повинен

здійснюватися виходячи з доцільності їхнього вибору в конкретний час, у конкретному місці та стосовно до конкретного підприємства.

Як відомо, конкурентоспроможність транспортної організації визначають, як її здатність задовольняти платоспроможний попит клієнтів у перевезенні певного обсягу і якості. При цьому сукупність факторів, що впливають, чітко не виділяється, вважається, що " конкуренція підприємства (організацій, корпорацій, галузей) на ринку приймає вид конкуренції самої продукції або послуги, яка надається" [6].

Отже, конкурентоспроможність транспортної організації можна оцінювати за рівнем конкурентоспроможності транспортної послуги (залізничного перевезення). В основу такої оцінки повинна бути покладена оцінка якості транспортного обслуговування, що враховує вплив таких факторів, як: погодженість; доступність; регулярність; збереженість; економічність; безпека.

Оцінюючи конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту на основі його здатності відповідати поточним і перспективним потребам у вантажних перевезеннях у порівнянні з конкурентами, доцільно враховувати вплив таких факторів, як: якість перевезень; якість транспортного обслуговування; розмір тарифів (цін) на перевезення.

Якість залізничних перевезень безпосередньо пов'язана з конкурентоспроможністю функціонування всієї галузі. Треба відзначити, що до найбільш істотних властивостей якості залізничних перевезень відносяться: час доставки вантажу; збереження вантажу; ритмічність доставки вантажу; доступність; безпека перевезення вантажу; екологічна безпека; економічність.

Відзначимо, що в сучасних умовах продукція залізничного транспорту перетворюється в систему обслуговування певної суспільної потреби, що вимагає оцінки системи обслуговування споживачів, тобто рівень якості транспортного обслуговування.

Якість транспортного обслуговування як один із засобів одержання конкурентних переваг вважається важливим інструментом утримання клієнтів. Якість транспортного обслуговування в сегменті ринку вантажних перевезень включає такі його властивості, як задоволення потреби в перевезеннях по відправленню та прибуттю вантажів.

У конкурентній боротьбі якість перевезень і якість транспортного обслуговування є найбільш пріоритетними. Причому якість транспортного обслуговування має ті ж особливості, що і якість перевезень. Поліпшення якості транспортного обслуговування пов'язане з підвищенням витрат. При цьому, як і будь-який товар, транспортна послуга після виходу на ринок починає поступово втрачати свій потенціал конкурентоспроможності. Так наприклад, транспортна

послуга залізничного транспорту свою ціну - тариф. Величина тарифу на залізничні перевезення змінюється залежно від ряду факторів і, насамперед, таких, як: відстань і швидкість перевезення; маса і обсяг партії одноразово перевезеного вантажу; тип використовуваних для перевезення вагонів; ступінь використання місткості та вантажопідйомності вагонів і ін. Якщо вплив зазначених факторів на величину тарифу відбивається в собівартості перевезень, то тариф формується по витратному принципу, без обліку попиту на перевезення. Це приводить до росту собівартості перевезень і тарифів, а отже, до зниження попиту на транспортні послуги. Установлення тарифів на перевезення без обліку попиту ставить підприємство, що діє в сегменті ринку вантажних перевезень, у не вигідне положення в порівнянні з конкурентами, що пропонують транспортні послуги за менший тариф. Це пояснюється тим, що в умовах ринкових відносин кожний вантажовласник прагне використовувати такий вид транспорту, що задовольнить його вимоги за вартістю і якістю обслуговування. Зараз на транспортному ринку країни, як ми вже відзначали, особливо сильні конкуренція між автомобільним і залізничним транспортом.

У цілому діяльність транспортного ринку має ряд проблем, які дозволили виявити наступні ключові моменти, що є критичними для подальшого економічного росту залізничної галузі:

- критичний стан основних фондів залізничного транспорту, тому для підвищення ефективності і конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідне проведення заходів щодо поліпшення технічної бази і якості роботи залізниць України;

- технологічне відставання залізничного транспорту України від передових країн миру. Для цього необхідно домогтися підвищення якості роботи в сфері вантажних перевезень залізничного транспорту за рахунок поліпшення якісних показників експлуатаційної роботи на всіх ланках процесу перевезень, і забезпечення якісного обслуговування відправників вантажу. Реалізація цих заходів дасть залізничному транспорту величезну можливість залучити додатковий обсяг перевезень, збільшити доходи, знизити собівартість, що безпосередньо вплине на рентабельність роботи підприємств галузі;

- низька економічна безпека функціонування залізничного транспорту, що викликано низькою конкурентоспроможністю;

- проблематичність залучення інвестиційних ресурсів. Пояснюється наявністю об'єктивних причин, до яких ставляться низька фінансова привабливість інвестиційної діяльності в цілому в Україні та особливо на залізничному транспорті;

негарантовані строки повернення інвестиційних ресурсів і дивідендів, від цього незацікавленість інвесторів у такій діяльності;

- масштабність робіт з модернізації залізничного транспорту, необхідність виходу підприємств на відповідність європейському рівню залізничної техніки, що забезпечить ефективність і конкурентоспроможність галузі;

- значна тривалість (порядку 20 років) періоду проектування, будівництва, введення в експлуатацію, виходу на проектну потужність і початку окупності об'єктів залізничної інфраструктури.

У зв'язку з вищевказаним, підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України є найважливішою стратегічною задачею подальшого його розвитку. В цілому, основні напрямки підвищення конкурентоспроможності можна викласти в наступному:

- розвиток важливих міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України;

- формування зовнішньоекономічних зв'язків України, активна інтеграція транспортної системи України й зокрема залізничного транспорту в міжнародну транспортну мережу;

- розвиток транспортних логістичних центрів;

- поглиблення співробітництва з найбільшими міжнародними транспортними компаніями, реалізація з ними спільних проектів;

- удосконалювання транспортного забезпечення України, у тому числі за допомогою комплексного розвитку інфраструктури;

- удосконалювання транспортного законодавства;

- розробка та впровадження прогресивних технологій;

- поліпшення стану основних виробничих фондів;

- підвищення рівня кваліфікації персоналу, фундаментальних і наукових досліджень і дослідно-конструкторських розробок.

Висновок. Таким чином, у статті були розглянуті поставлені завдання: установлені основні фактори, які сприяють формуванню конкурентостійкості залізничного транспорту на транспортному ринку України та у сфері міжнародного співробітництва; виявлені проблеми, що перешкоджають активізації конкурентних переваг залізничного транспорту. Також виявлені актуальні напрямки встановлення стабільної конкурентоспроможності з урахуванням наявних тенденцій економічного розвитку галузі. До них відносяться, створення умов для інвестиційної привабливості, активізація інноваційного розвитку, розширення комплексу залізничних послуг, якісне дослідження потреб відправників вантажу і населення, міжнародне співробітництво, удосконалювання системи управління та ін.

Список літератури: 1. Курбатова А. В. Транспортный рынок: особенности, возможности, условия конкурентоспособности // Железнодорожный транспорт. - 1997. - №3. – С 15-18. 2. Зимин А.Ф., Неталимов Ю.Б., Тимирьянова В.М. Оценка уровня конкурентоспособности предприятий, оказывающих транспортные услуги // Экономика железных дорог. – 2001. - №2. – С. 20-30. 3. Кудрицька Н.В. Методологічні підходи визначення рівня конкурентоспроможності транспортних організацій // Залізничний транспорт України. – 2009. - №2. – С. 47-50. 4. Реброва А.К., Стрілець В.І. Дослідження напрямків підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». Державний економіко-технологічний університет транспорту. – 2009. - №13. – С. 53-57. 5. Елизарьев Ю.В., Рахмянова И.А. Стратегия конкуренции транспортной компании // Мир транспорта. – 2009. - №3. – С. 80-85. 6. Гандельсман Т.А. Конкуренция на рынке железнодорожных перевозок // Экономика железных дорог. – 2009. - №3. – С. 9-13. 7. Мазо Л.А. Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте. – М.: Изд. МЭИ, 2000. – 268 с. 8. Терешина Н.П., Шобанов А.В., Рышков А.В. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с. 9. Терешина Н.П., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Рышков А.В. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внетранспортного эффекта. // Экономика железных дорог - № 4, 2002. – С. 21-25. 10. Терешина Н.П., Шкурина Л.В. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта: оценка имущественного и финансового потенциала. М.:УМК МПС, 2002. – 168 с.

Подано до редакції 22.10.2010