

*П. Бех, Г. Нестеренко, О. Лашков, кафедра «Управління експлуатаційною роботою»,
С. Музикіна, М. Музикін, кафедра «Безпека життєдіяльності»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна*

ОСОБЛИВІСТЬ КОНКУРЕНЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Конкуренція між підприємствами галузі поставить питання про підвищення конкурентоспроможності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяних у технологіях руху вантажів і пересування пасажирів, але й організації інфраструктури, і в першу чергу — підсистем із розширення послуг і поліпшення сервісу для пасажирів і вантажовласників.

УДК 656.22

В умовах ринкових відносин ступінь розвитку суспільства характеризують конкурентоспроможність та ефективність. Чим вище конкурентоспроможність країни, тим вище, стійкіше економічне зростання й життєвий рівень населення та економічна стабільність.

В Україні проблемам підвищення конкурентоспроможності стали приділяти увагу на вищому рівні управління тільки з 1999 року. Проте не слід забувати, що в період радянської влади в країні існував і розвивався різновид сучасної конкуренції — соціалістичне змагання, яке стимулювалося державою і мало на меті підвищення ефективності народного господарства.

Конкуренцію можна розглядати як елемент ринкового механізму, що забезпечує взаємодію ринкових суб'єктів господарювання в процесі виробництва та збуту продукції. Формою існування конкуренції є суспільна система норм і правил, що має у своїй основі державні директиви й ринкові методи функціонування структурних підрозділів національного господарства, залишаючись головним елементом механізму ринкової системи, одночасно є якимсь середовищем, де розташована ця система та поза якою вона функціонувати не може. Саме конкуренція забезпечує єдність дій усіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, що конку-

рують між собою, нав'язуючи їм одну і ту ж гру або зобов'язуючи їх грати за одними й тими ж, єдиними для всіх правилами.

Проблема управління конкурентоспроможністю, у тому числі на транспортному ринку, вимагає всебічного аналізу та серйозного наукового обґрунтування. Дослідження питань розвитку конкуренції, підвищення рівня конкурентоспроможності ведуться багато десятиліть й особливо актуальні в сучасній економіці.

Дослідженням питання забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг займалися такі вчені та практики, як А. П. Абрамов, Ю. С. Бараш, В. Г. Галабурда, І. О. Єловий, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Д. А. Мачерет, А. А. Смехов, Н. П. Терьошина, Ю. М. Цветов та ін. Типологію ринків як елементів конкурентного середовища досліджували К. Р. Макконнелл і С. Л. Брю.

У дослідженні під конкурентоспроможністю транспортної організації маєтись на увазі здатність задовольняти платоспроможний попит клієнтів у перевезеннях певного обсягу та якості, що дозволяє зайняти провідне місце на ринку транспортних послуг та отримати максимальний прибуток. Однією з основних конкурентних переваг компанії-оператора на транспортному ринку ав-

тори вважають наявність ефективно діючих маркетингових підрозділів.

Велика увага приділяється визначенню ефективності роботи транспорту в умовах нерівномірності виробничих процесів і побудові раціональної маршрутної мережі. У статті наводиться аналіз сучасного стану у сфері управління вагонопотоками та поїздопотоками.

У дослідженні розглянуто можливі шляхи розвитку вантажних перевезень залізничного транспорту України. Пропонуються три напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: удосконалення існуючої технології перевезень та технології оснащення залізниць України; інтеграція транспортної системи України до міжнародних перевезень; впровадження комп'ютерних технологій на всій мережі залізниць.

Авторським колективом у роботі розглядається розвиток досліджень, які пов'язані з роботою транспортних вузлів та вдосконаленням обслуговування вантажовласників у них, а також підвищення якості виконання перевезень. На їх думку, взаємодія між представниками транспортних організацій та вантажовідправниками в більшості випадків відбувається в транспортних вузлах, тому безпосередньо в них потрібно впроваджувати нові підходи до формування структури транспортного обслуговування. Значною мірою це вплине на

конкурентоспроможність залізничного транспорту України.

Наведено дослідження сучасного стану та проблем транспортного обслуговування залізниць України. Проведено порівняльний аналіз функціонування залізничного транспорту України та країн Європейського Союзу. На підставі результатів аналізу запропоновано заходи з підвищення ефективності процесу перевезення вантажів та заходи з удосконалення технологічного процесу перевезень пасажирів. Незважаючи на велику кількість проведених за цим напрямком досліджень, проблема підвищення рівня конкурентоспроможності на залізничному транспорті досі не вирішена.

Транспортне виробництво є фундаментом ринкової економіки. У цьому значенні воно виступає як об'єкт ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування та розвиток усіх галузей економіки, що обслуговуються транспортом.

Транспортне виробництво виступає в ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення й розподіленні їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних господарсько-правових відносин між транспортом і вантажовласниками, транспортом та пасажирами.

Необхідність удосконалення структури управління залізничним транспортом (реструктуризації) у нашій країні викликана сукупністю причин, серед яких можна виділити такі:

- чотириланкова система управління, що склалася в доперевбудований період, формувалася в умовах засобів зв'язку та інформатизації, жорсткого централізованого планування й управління, а при недостатньому розвитку була громіздкою та малоефективною;
- складне фінансове становище вимагало для збереження працездатності галузі максимально скоротити власні витрати, адаптуватися до зміни обсягів перевезень, зменшувати частку транспортної складової у вартості продукції;

- необхідно було скорочувати чисельність експлуатаційного персоналу, оскільки його утримання на існуючому рівні при забезпеченні індексації заробітної плати вимагало подальшого підвищення тарифів, що було ускладнене через низьку платоспроможність вантажовідправників і вантажодержувачів;

- робота залізниць у 80–90-ті рр. XX ст. здійснювалася в умовах перевищення пропозиції транспортних послуг над попитом;

- посилилася конкуренція з боку інших видів транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

На рисунку 1 наведено характеристику транспорту. Як самостійна галузь транспорт має свою продукцію, що має низку особливостей (рис. 2).

Конкуренція на транспорті — це суперництво транспортних підприємств за кращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень й отримання максимальної вигоди. Крім того, конкуренція на транспорті — це боротьба за вантажовласників і пасажирів, за отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності та швидкості переміщення вантажів і пасажирів. Пасажирооборот за видами транспорту наведено на рисунку 3, вантажообіг за видами транспорту наведено на рисунку 4.

Якщо говорити про конкуренцію при високорозвиненій економіці, то

тут вона характеризується не стільки прямим змаганням, скільки потенційним суперництвом досить великих фірм й ефективним розподілом сегментів ринку. Потенційна конкуренція означає, що умови входження нових суб'єктів (фірм, країн) на ринок окремих товарів (послуг) та відповідного обороту капіталу настільки досконалі, що достатньо наявності одного або двох прямих аналогів-виробників, щоб конкурентоспроможність товару (послуг) постійно підвищувалася.

Конкурентоспроможність транспортної продукції — здатність витримувати конкуренцію товарів-замінників робіт, послуг із точки зору завоювання тієї частки ринку, яка забезпечує сприятливу реалізацію транспортної продукції та необхідний рівень зростання доходів транспортної підприємства.

У сучасних умовах одним з основних елементів ефективної конкурентної боротьби є саме надання вантажовласникові низки додаткових послуг. Оптимальне поєднання вартості та якості цих послуг у кожного транспортної підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу.

Конкурентоспроможність транспортної продукції можна визначити як сукупність характеристик перевезення вантажів (пасажирів), що відображає її відмінність від перевезень іншими видами транспорту (або з використанням іншої комплексної технології переміщення) як за ступенем відповідності конкретної суспільної потреби, так і за рівнем транспортних витрат. Конкурентоспроможність

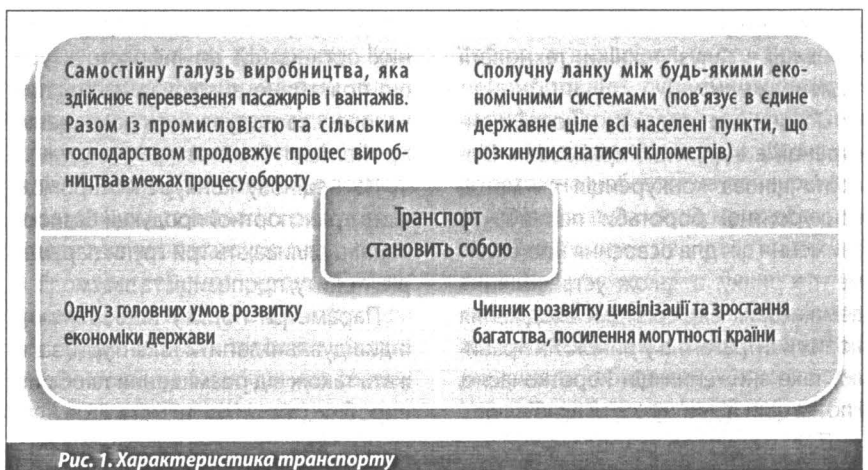
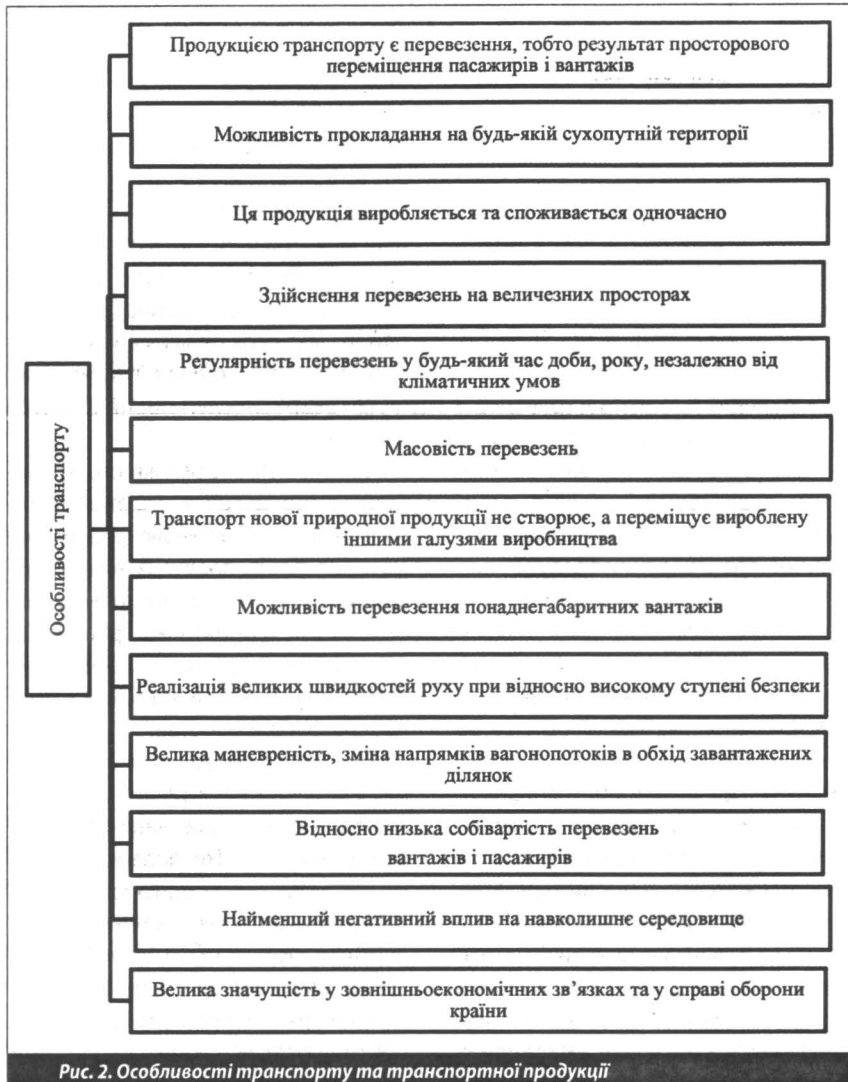


Рис. 1. Характеристика транспорту



товару (комплексу транспортних послуг), так само як і конкуренція, може бути ціновою та неціновою.

Цінова конкуренція визначається величиною витрат на виробництво й обіг товару, залежить від тарифної та інвестиційної політики, а також від здатності виробника своєчасно та в потрібному обсязі почати вимагати інновації в галузі техніки, технології та менеджменту.

Основними видами цінової конкуренції є відкрита і прихована. Відкрита цінова конкуренція як метод конкурентної боротьби передбачає зниження цін для освоєння нових сегментів ринку, а також установа демпінгових бар'єрів для входження нових контрагентів у ринок. Як правило, таке зниження цін короточасне, і потім ціни підвищуються ще більше.

Прихована цінова конкуренція на залізничному транспорті неприпус-

тима за антимонопольним законодавством, проте можливе застосування знижок і формування гнучкої тарифної політики з метою залучення додаткових обсягів перевезень.

Одним із завдань реформи залізничного транспорту є забезпечення рівноправного (недискримінаційного) доступу незалежних транспортних організацій до інфраструктури, що практично виключає навіть тимчасове застосування зазначених прийомів.

На нецінову конкурентоспроможність транспортної продукції безпосередньо впливають три групи параметрів: попиту, пропозиції та взаємодії.

Параметри попиту відображають індивідуальні запити клієнтури, залежать також від розміщення та обсягів виробництва підприємств добувної та обробної промисловості, сільськогосподарства в районі тяжіння

залізниці. Ці параметри формують платоспроможний попит на перевезення вантажів. Аналогічно, але з урахуванням соціальних факторів, визначається й попит на перевезення пасажирів.

Параметри пропозиції мають складнішу структуру та визначаються, у свою чергу, чотирма підгрупами показників: показниками розвитку й розміщення виробництва, показниками транспортної забезпеченості регіону, показниками якості роботи, показниками якості транспортної послуги. Тому важливо співвіднести фактичні характеристики якості конкретного перевезення з тими ж характеристиками аналогічних перевезень, що виконуються конкурентами. Базою для порівняння може бути світовий стандарт, кращий вітчизняний або інший сертифікований зразок.

Концентрація та використання ресурсів. Транспортне підприємство у своїй діяльності здійснює об'єднання й використання матеріальних, грошових і трудових ресурсів. Підприємству необхідно отримати їх у своє розпорядження, домігшись при цьому, щоб за своїми якісними та вартісними характеристиками вони були придатні для організації конкурентоспроможних перевезень.

Чинити вирішальний вплив на ринок транспортна організація, як правило, не може. Так, не можна нав'язати ринку окремі види перевезень або послуг підсобно-допоміжної діяльності, які не користуються попитом. Аналогічна ситуація складається із завищеними цінами на ресурси, що пропонуються на ринку. Але, організовуючи перевізний процес, транспортна фірма знаходить власний спосіб задоволення об'єктивних вимог ринку. Наприклад, найважливішим засобом поліпшення позицій залізниці в нинішній період є співпраця як з іншими видами транспорту, так і з промисловими підприємствами. У якості видів співробітництва можна виділити кооперацію та концентрацію. Це важливо для приведення перевізних потужностей у відповідність зі зміненими умовами роботи та обсягами перевезень. У рамках кооперації підприємства співпрацюють на основі договору,

залишаючись економічно незалежними. При концентрації підприємства об'єднуються для спільного виконання загальних виробничих завдань. Для транспортного підприємства це означає зростання прибутковості та фінансової стійкості в рамках діючих обмежень (наприклад, за рівнем тарифів, безпеки тощо).

Організація маркетингових досліджень. Сутність цієї функції полягає в доцільності пропонувати продукти, що користуються попитом (з урахуванням сегментації ринку та вивчення попиту), а не продавати те, що вироблено. До основних факторів, що впливають на ставлення споживачів до транспортної продукції, відносять: комерційні умови (можливість будувати відносини з вантажовласниками за договірними та довгостроковими контрактами з урахуванням гнучкого тарифного регулювання); організацію технічного обслуговування перевезень (залізниця повинна гарантувати доставку вантажів у цілості та точно в строк, безпеку руху, комфорт); уявлення про залізницю з боку вантажовідправників і вантажоодержувачів, її авторитет, інформованість потенційних клієнтів про суму знижок (надбавок), види послуг, що надаються, сервіс, фірмове обслуговування. Необхідно також стимулювати реалізацію транспортної продукції, для чого використовується широкий спектр маркетингових прийомів.

Зростання фінансових показників є однією з основних цілей усієї виробничо-фінансової діяльності транспортної організації. Це також дозволяє збільшити інвестиційні можливості, що сприяють розвитку підприємства. Здатність до самонавчання, до підвищення ступеня вдосконалення технології виробництва, упровадження сучасних засобів автоматизації визначає ефективність виконання всіх функцій, а значить, і ринковий успіх транспортної фірми. Для оцінки реальних можливостей у конкурентній боротьбі транспортні організації повинні надавати великого значення аналізу своїх сильних і слабких сторін, розробляти заходи та засоби, за рахунок яких вони могли б підвищити свою конкурентоспроможність.

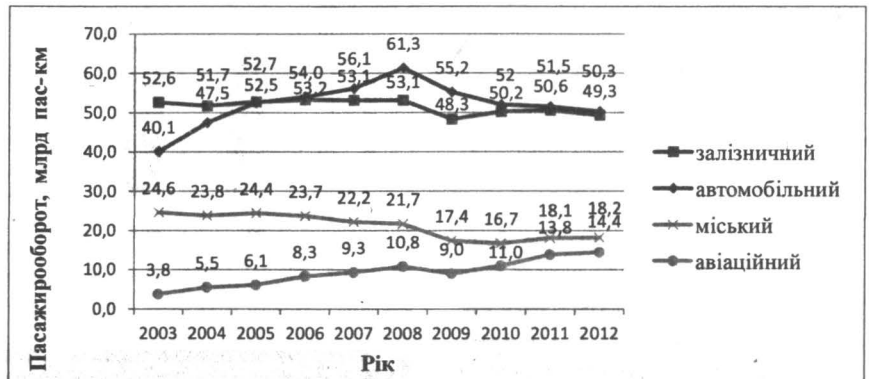


Рис. 3. Пасажирооборот за видами транспорту

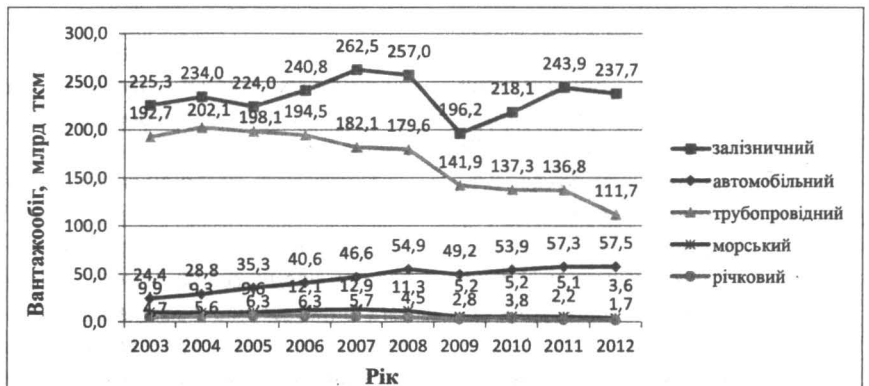


Рис. 4. Вантажообіг за видами транспорту

Після виходу паливно-енергетичного комплексу на рівноважні ціни більшої актуальності набуває нецінова конкурентоспроможність суперників. Внутрішньогалузева конкуренція також буде серйозним фактором, що чинить істотний вплив на діяльність залізничного транспорту. У перспективі загострення конкуренції очікується також між вантажними станціями, якщо плановані вантажопотоки будуть перерозподілятися між цими станціями залежно від рівня витрат (собівартості вантажопереробки). Не всі вантажні станції будуть конкурентоспроможними з позицій участі в логістичному ланцюзі залізничних перевезень. Конкуренція між підприємствами галузі поставить питання про підвищення конкурентоспроможності не тільки залізничних підсистем, безпосередньо задіяних у технологіях руху товару й пересування пасажирів (наприклад, підсистеми ремонту рухомого складу), але й організацій інфраструктури й у першу чергу — підсистем із розширення послуг і поліпшення сервісу для пасажирів і вантажовласників.

При оцінці конкурентоспроможності характеристики, що використо-

вуються, можуть бути якісними та кількісними.

Протягом XIX ст. у практиці експлуатації залізниць поступово виявилися пріоритети та склалася стійка система відносин державного й приватного капіталу. В Англії, наприклад, перевезення вантажів було справою приватної підприємливості, і на відкриття кожної нової дороги було потрібно лише дозвіл парламенту. Конкуренція між підприємцями призвела до підкупів парламентських діячів. Залізничних товариств незабаром виникло до двохсот, причому лінії їх здебільшого конкурували між собою, а внаслідок цього почалося неприборкане суперництво щодо тарифів. Тарифи для перевезення між кінцевими станціями, для яких переважно небезпечна конкуренція, знижувалися до мінімуму, тоді як для проміжних пунктів вони підвищувалися до максимуму. Така система тарифікації мала погані наслідки для торгівлі та промисловості, і залізниці викликали обурення в суспільстві. У результаті уряд Англії вніс зміни в залізничну справу, товариства стали входити між собою в угоди, і було

утворено сім великих акціонерних компаній, які розділили між собою ринок.

У Північно-Американських Сполучених Штатах між залізничними товариствами спостерігалися «тарифні війни», від яких розорилися й самі залізниці. Державною владою були зроблені спроби впорядкувати ці процеси: призначались урядові комісії, видавались законодавчі акти. Але вжиті дії не сприяли поліпшенню ситуації на ринку залізничних перевезень.

Повну протилежність цій системі становила собою система спорудження та експлуатації залізниць, прийнята в Бельгії. Бельгійський уряд зосередив залізничну справу в руках держави, яка будувала залізниці та управляла рухом на них. Згодом через брак коштів були залучені приватні підприємці, що викликало конкуренцію між приватними й казенними дорогами. Пізніше уряд почав викупляти приватні лінії.

Країни Європейського Союзу (ЄС) традиційно мали унітарні, монопольні залізниці, що належать державі. Проте в результаті прийняття низки директив ЄС (№№ 91/440, 95/18, і 95/19) кожна держава-член ЄС зобов'язана:

- розділити облік витрат, що відносяться на обслуговування шляхів та іншої інфраструктури, і витрат на обслуговування залізничного рухомого складу;
- дозволити використання інфраструктури міжнародним групам залізничних підприємств і залізничним підприємствам, зайнятим у міжнародному комбінованому транспортуванні товарів у межах країн ЄС.

Це зроблено з метою подальшого об'єднання ринку шляхом забезпечення невинного транспортного коридору залізничних перевезень у рамках ЄС. Законодавство про конкуренцію та забезпечення його дотримання є ключовими напрямками діяльності Комісії ЄС. Європейська Комісія розпочала багато розслідувань щодо порушень законодавства про конкуренцію, а в деяких випадках великі штрафи були стягнені з компаній, які були визнані такими, що порушували закони. Крім того, Комісія вжила заходів для забезпечення дотриман-

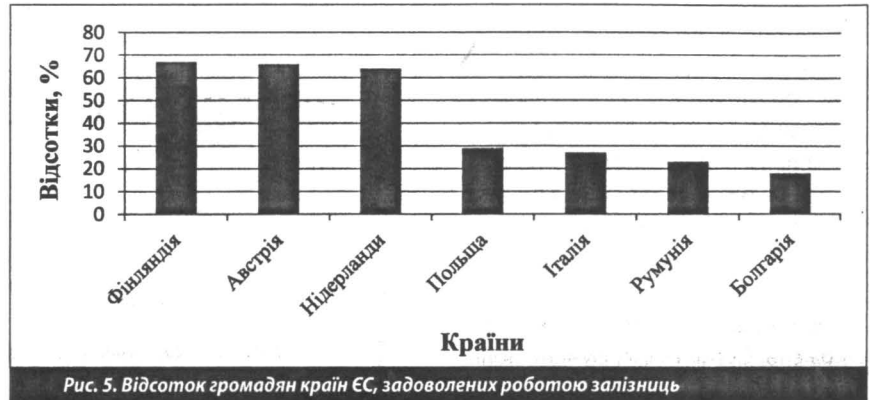


Рис. 5. Відсоток громадян країн ЄС, задоволених роботою залізниць

ня Положення державами-членами, а в залізничному секторі звернула увагу на ті галузі, у яких деякі держави не змогли виконати вимоги різних пакетів залізничних реформ, — поетапне запровадження законодавства.

Мінімізація негативних наслідків надлишкового контролю ринків відповідними органами й обмеження вступу нових операторів є метою загальних законів про конкуренцію. Мета полягає в забезпеченні рівних умов для всіх учасників ринку шляхом усунення дискримінації в конкуренції.

Це досягається завдяки забороні трьох ключових антиконкурентних дій:

- прийняття угод, що обмежують конкуренцію;
- зловживанню домінуючим (монопольним) становищем;
- злиттю, що призводить до домінуючої позиції на ринку, яка обмежує конкуренцію.

Оцінка ринкових відносин включає ретельне вивчення ринку й розгляд загальних характеристик та особливостей функціонування конкретного ринку.

Ключові елементи містять:

- визначення відповідного ринку для розгляду;
- огляд розміру частки продукції на ринку та його розвиток у часі;
- виявлення перешкод для вступу;
- вивчення спроможності покупців;
- аналіз ефективності регулювання ринку.

У звіті, підготовленому на замовлення Єврокомісії, відображені дані опитування жителів країн ЄС щодо задоволення послугами, які пропонують залізниці. Результати цього опитування зображені на рисунку 4.

Намір тих, хто намагається застосувати систему ЄС в інших країнах, як

правило, більш широкий. Він полягає в тому, щоб забезпечити вантажовідправникам вибір варіантів послуг залізничного перевезення, не втрапивши економію від масштабу, яка виникає при спільній експлуатації поїздів та залізниць. Багато прихильників цієї системи вважають, що можливостей для великих вантажовідправників забезпечувати обслуговування власних складів при використанні монопольних залізничних колій буде достатньо, щоб довести тарифи інтегрованого підприємства до прийняттого конкурентоспроможного рівня. Регулювання тоді буде необхідне тільки для встановлення умов щодо доступу до інфраструктури, але не умов використання рухомого складу. Система ЄС зараз дуже популярна в політичних дебатах в усьому світі й за серйозних умов: прозорість, яку вона забезпечує, і можливість потенційної або навіть реальної конкуренції між різними видами транспорту.

Оптимальне поєднання вартості та якості зазначених послуг у кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу.

З метою оцінки рівня монополізації необхідно постійно проводити аналіз причин зниження значення окремих критеріїв конкурентоспроможності продукції і моніторинг факторів, що підвищують конкурентоспроможність. У якості інструментарію слід застосовувати факторний аналіз, який набуває зростаючого значення в діяльності підприємств-виробників і підприємств-продавців. ☞

Надійшло до редакції
04.07.2016 р.