

Golovkova L.S.

Doctor of Economic Sciences, Professor

Omel'chack G. V.

Postgraduate

*Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan,
Ukraine*

FEATURES AND FORMATION OF POTENTIAL COMPETITION PJSC "UZ" UNDER THE REFORM

Головкова Л.С.

д.е.н., професор

Омельчак Г.В.

аспирант

*Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна,
Україна*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЗА УМОВ РЕФОРМУВАННЯ

The paper investigates the state of the railway industry and intra problems that prevent its dynamic development, pose a threat to economic security. Proved the impossibility of further postponement transformation industry based on market principles and the mechanisms of its long-term development and reform.

Keywords: competitive potential, the railway sector reform, competitiveness, potential competitiveness potential

В статті досліджено стан залізничної галузі й внутрішньогалузеві проблеми, які унеможливають її динамічний розвиток, створюють загрози для економічної безпеки країни. Доведено неможливість подальшого відтермінування трансформації галузі на ринкових засадах та запропоновано механізми її перспективного розвитку та реформування.

Ключові слова: конкурентний потенціал, залізнична галузь, реформування, конкурентоспроможність, потенціал, конкурентоспроможність потенціалу

Залізнична галузь України за останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку. Показники обсягів перевезень вантажів і пасажирів так і не вийшли на докризовий рівень і продовжують стрімко падати. Причинами падіння обсягів залізничних перевезень є загальний кризовий стан економіки, окупація АР Крим, високий рівень фізичного зносу рухомого складу залізничного транспорту, технічна й технологічна відсталість залізничної інфраструктури, низький рівень організації перевізного процесу та неефективна робота галузі загалом, а також відсутність своєчасно проведених структурних та інституційних реформ та невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. У поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою зумовлене бойовими діями на сході країни, які призвели до руйнування значної кількості об'єктів залізничної інфраструктури Донбасу.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки і, насамперед, промисловості. В структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані – вугілля (23,2 %), руда (17,3 %), будматеріали (12 %), кокс (2,5 %), зерно і продукти помелу (5,1 %) та інші [1, с. 47]

Разом з тим, падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано із станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до останніх подій на Сході країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в країні, більшість працюючих електровозів мали дворазовий ресурс зносу. Спостерігається дефіцит вантажних вагонів, які вибувають з експлуатації швидше, ніж існує можливість закуповувати нові одиниці. Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати. В останні роки російські компанії виявляли все меншу зацікавленість перевозити вантажі територією України через не вигідні економічні умови, низьку якість транспортних послуг, а також пряму протекціоністську політику Росії щодо власних портів і залізниць.

В поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Через руйнування залізничної інфраструктури залишається відсутнім рух поїздів на основних напрямках Донецької залізниці, паралізовано роботу залізничних вузлів Дебальцеве та Микитівка, немає можливості відправляти вантажні вагони більш ніж з 50-ти основних вантажних станцій. Як наслідок середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 року.

Пасажиропотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2013 р. послугами залізниць скористалися 425,4 млн. пас., що на 1 % менше рівня 2012 р. Порівняно з докризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 5 %, а якщо порівнювати з 1990 р. – він скоротився на 36 % (тобто більше, ніж на третину). На далекі відстані пасажирів поступово переключаються на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні.

У зв'язку із анексією Криму Росією та бойовими діями на Сході країни за підсумками першого півріччя 2014 р. Укрзалізниця рекордно скоротила пасажирооборот - на 23,2 % порівняно з аналогічним періодом минулого року. На поїздах далекого прямування у внутрішньодержавному сполученні спад пасажирообороту ще більший – 41,1 %. Останній раз подібний обвал спостерігався у 1991 р.

Нині рівень зношеності інфраструктури та рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» сягнув критичної позначки і разом із катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, унеможливають динамічний розвиток галузі та формують низку загроз для економіки країни. Зазначене вимагає зосередження уваги дослідників на практичних питаннях реформування галузі, формування нової організаційної структури Укрзалізниці, розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг.

Дослідженням проблемних питань розвитку та реформування залізничного транспорту в Україні, зокрема щодо удосконалення системи державного і господарського управління галуззю, формування вертикально-інтегрованої організаційної структури Укрзалізниці, стабілізації її фінансового стану та оновлення основних фондів присвячено велику кількість наукових робіт українських вчених, зокрема Ю. Бараша [1], Л. Головова [2], О. Дейнека, Г. Ейтутіса, Н. Колесникової, М. Макаренка, Т. Мукмінової, П. Підлісного, Ю. Цвєтова, М. Чеховської та інших.

В Україні транспортна галузь переживає період нестабільності і демонструє від'ємну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень (табл. 1) [6]. У 2013 р. порівняно з 2012 р. загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися на 1,9 %, пасажирів – на 2,8 %, обсяги переробки вантажів у морських та річкових портах скоротилися на 4,3 %. Наразі Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2013 р. обсяги перевезень вантажів становили 89 %, пасажирів – 81 %, переробки вантажів у портах – 87 % відносно рівня 2007 р.

Криза в економіці та складна обстановка на сході України негативно позначилась на показниках роботи транспортної галузі у 2014 р. Загальні обсяги перевезень вантажів в Україні за 10 міс. 2014 р. скоротилися на 6,7 %, пасажирів – на 4,7 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які є складовими Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

Таблиця 1

Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів та переробки вантажів морськими і річковими портами в Україні [6]

Млн. тонн. рік	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено вантажів – всього:	708	705	541	602	657	644	632	484
залізничний	513	499	391	433	469	457	442	327
водний	24	19	10	11	10	8	6	5
автомобільний	170	187	140	158	178	179	184	152
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Перероблено вантажів морськими і річковими портами	177	184	162	154	162	161	154	119
у т.ч.: морськими торговельними - портами	158	170	157	148	155	154	150	115
річковими портами	19	14	5	6	7	7	4	4
Млн. пас.								
Перевезено пасажирів – всього	8214	8331	7275	6845	6980	6812	6612	4923
залізничний	447	445	426	427	430	429	425	328
водний	9,5	8,9	7,8	7,6	8,0	6,6	7,3	0,5
автомобільний	4173	4369	4014	3726	3612	3449	3341	2461
авіаційний	5	6	5	6	8	8	8	5,7
міський електричний	3579	3502	2822	2678	2922	2919	2838	2128

Сьогоднішні проблеми ПАТ «Укрзалізниця» не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, а й створюють загрози для економіки країни. Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної й технологічної стійкості можуть привести до:

- дестабілізації та розбалансування транспортної системи України, оскільки частина вантажопотоку переключасться на автомобільний транспорт, але автодороги неспроможні витримати надмірне навантаження й руйнуються. Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дає змоги налагодити ефективніший зв'язок із портовою галуззю;

- зменшення конкурентоспроможності національної транспортної системи, втрата транзитного потенціалу України. Відставання розвитку української залізниці від залізниць країн - сусідів, насамперед ЄС і Росії, у поєднанні із зростанням напруженості у відносинах із Росією стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, який на 80 - 90 % формує весь обсяг транзиту України (без урахування трубопровідного транспорту). З 2007 по 2013 рр. обсяг транзитних перевезень вантажів залізничним транспортом скоротився на 67 %, у 2014 на 6,7%;

- негативно позначитись на збалансуванні держбюджету України, оскільки Укрзалізниця входить до п'ятірки найбільших корпоративних платників податків в Україні і при цьому є однією з найбільших державних компаній - позичальників, борги яких збільшують сукупний державний борг країни;

- створити соціальну напругу в суспільстві внаслідок неможливості задовольнити потреби населення у перевезеннях у достатньому обсязі, належної якості і за привабливими низькими тарифами.

Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України та населення у перевезеннях.

Головною причиною такого стану ТДК України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів. Як наслідок, створений ще за радянських часів запас технічних ресурсів галузі (інфраструктури, рухомого складу) практично вичерпано й виникла реальна загроза втрати її стійкості.

Транспорт, що є однією з найбільш фондоемних галузей господарства, вимагає для свого розвитку великих довгострокових інвестицій, і для забезпечення його сталої подальшої роботи необхідно залучити в галузь значні кошти. Проте можливості держави тут обмежені, а власні ресурси підприємств вичерпані. Застосування механізмів державно-приватного партнерства не набуло поширення внаслідок відсутності в Україні достатньої нормативно-правової бази для реалізації механізмів ДПП та належних гарантій прав інвесторів.

Другою системною причиною кризового стану транспортної галузі є те, що ринкові механізми наразі не стали основним її регулятором. Слаборозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств, а державне регулювання ринку транспортних послуг є недостатньо ефективним. Зберігається монополія в потенційно-конкурентних сегментах перевезень на залізничному транспорті, а існуюча неефективна система управління державними транспортними підприємствами веде до незадовільних результатів їхньої роботи, збитковості, неспроможності забезпечити оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних з державою та приватними інвесторами засадах.

По-третє, світові тенденції розвитку товарних ринків, підвищення мобільності населення, глобалізаційні процеси та євроінтеграційні умови висувають нові вимоги до функціонування транспортних систем і ринків, проте державна політика щодо розвитку транспортної галузі не відповідає цим викликам.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, росту обсягів продукції, що експортується. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання темпів економічного росту країни та регіонів.

З огляду на зазначене, прийняття Постанови КМУ від 25.06.2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» є доленосним рішенням для розвитку залізничної галузі в Україні, початком розділення регуляторної та господарської функцій на залізничному транспорті загального користування, створення нової організаційної структури Укрзалізниці та формування на залізничному транспорті вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи управління, структурованої за видами діяльності, здатної ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції.

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, у процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну й технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування й розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

Суттєвою проблемою ПАТ «Укрзалізниця», що на сьогоднішній день відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно проводити у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та корегувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Вкрай важливо в короткі терміни розробити оптимальну економічну модель функціонування української залізниці, яка дозволить винайти ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад та забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, у .ч. в приміському сегменті перевезень, утримання вокзалів і станцій.

Враховуючи підписання 27 червня 2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, доцільно врахувати європейський досвід у реформуванні залізничної галузі. Цілі політики ЄС стосовно залізниць визначені в Білій книзі «План розвитку єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011р.) і спрямовані на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці та заснування Транс'європейської залізничної мережі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників.

Література:

1. Management of the country by rail: Monograph / J.S. Barash - Dnipropetrovk, 2006. - 252 p.
2. The total economic potential of the corporation: the formation and development: Monograph / L.S. Golovkova. - Brussels: Izd CPU, 2009. - 340s.
3. Improving the competitiveness of Ukraine's economy as a prerequisite for cooperation with the EU. / Terrible V. - // Actual problems of economy - 2003, № 11 (29), p. 130-141.
4. E.M. Libanova Social problems of modernization of the Ukrainian economy / EM Libanova // Demography and Social Economics - 2012. - № 1. - P. 5-21. 12. Obzorny report of modernization in the world
5. V.I. Moroz, V.V. Fomin, Fomin A.V. Evaluation reserves increase efficiency gondola domestic production [electronic resource] - Access: http://www.rusnauka.com/7_NND_2009/Tecnic/42768.doc.htm
6. Compiled and calculated according to the State Statistics Service of Ukraine [electronic resource] - Access: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm
7. The EU White Paper - Transport [electronic resource]. - Access: http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf