

УДК 656.2:330.341

О. М. СТАСЮК*

*Відділ розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, Україна, 01011, тел. +38(044) 280-26-62, ел. пошта stasyuk_o_m@ukr.net

ФАКТОРИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Мета. Дослідження факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту як частини загального транспортного ринку, що дозволить йому оптимально функціонувати й розвиватися в перспективі. **Методика.** На основі PESTLE-аналізу (P – political, E – economic, S – social, T – technological, L – legal, E – environmental), який за оцінками зарубіжних спеціалістів є найважливішим з позиції впливу зовнішнього середовища на діяльність підприємств, та структурно-логічного методу здійснено групування та систематизацію зовнішніх та внутрішніх факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту України. Фактори конкурентоспроможності потрібно враховувати для розкриття потенційних можливостей залізничного транспорту відповідати поточним та перспективним потребам економіки та здатності утримувати конкурентні позиції на ринку транспортних перевезень. **Результати.** Згруповано та систематизовано зовнішні та внутрішні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту України. Висвітлено прояв зовнішніх та внутрішніх факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту на сучасному етапі. **Наукова новизна.** Запропоноване дослідження має системний підхід до групування, систематизації та аналізу факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту. **Практична значимість.** За кожною з виділених груп зовнішніх та внутрішніх факторів запропоновано перелік заходів, які допоможуть уникнути їх негативного прояву в діяльності залізничного транспорту України в нових умовах функціонування та на найближчу перспективу.

Ключові слова: конкурентоспроможність; залізничний транспорт; зовнішні та внутрішні фактори; фактори конкурентоспроможності; систематизація.

Постановка проблеми

Формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та підвищення конкурентоспроможності є одним із стратегічних завдань його подальшого розвитку та залежить від впливу зовнішніх та внутрішніх факторів. Беручи до уваги тривалу нестабільну економічну ситуацію в Україні, що безпосередньо відбивається на результатах діяльності залізничного транспорту, виникає потреба у вирішенні складних питань щодо адаптації його до роботи в нових умовах з метою підвищення рівня конкурентоспроможності в перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналіз актуальних досліджень і публікацій щодо різних аспектів конкурентоспроможності залізничного транспорту, у т.ч. факторів конкурентоспроможності, показує, що цим питанням присвячені наукові праці багатьох учених: у роботах Є. Сича [15], В. Чорного [19], Н. Гриценко, О. Широкової, В. Куделі [3] розкрито

проблематику конкурентоспроможності залізничного транспорту, створення системи управління конкурентоспроможністю та фактори, які на неї впливають; Я. Панчишин [10] визначає фактори конкурентоспроможності для вантажних та пасажирських перевезень; Н. Терешина та ін. [20] розглядають зовнішні фактори, які впливають на конкурентоспроможність транспортної продукції та ін.

Незважаючи на значний науковий доробок, нерозкритими залишаються питання, пов'язані із систематизацією факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту в нових умовах, що і зумовило написання цієї наукової статті.

Виклад основного матеріалу

Сучасний період розвитку залізничного транспорту можна охарактеризувати як один з найскладніших, що зумовлено такими причинами: переходом від світової кризи до глибокої структурної кризи в національній економіці; високим рівнем економічної та політичної не-

стабільності в державі; активізацією процесів реформування залізничного транспорту.

Фактори конкурентоспроможності являють собою причини, виявлення яких дозволяє вжити необхідні заходи для оптимального функціонування й розвитку галузі. Наявність значної кількості факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту зумовлює потребу в їх групуванні. Така необхідність пояснюється різним впливом факторів: одні з них сприяють розвитку, а інші – ускладнюють його.

Склад і значущість 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 мети аналізу [3].

Фактори конкурентоспроможності зазвичай розділяють на зовнішні (екзогенні) і внутрішні (ендогенні). Зовнішні фактори відображають сукупність тих умов, до яких адаптується гос-

подаруючий об'єкт транспорту. Саме в зовнішньому середовищі формуються основні характеристики ринку транспортних послуг, тобто його тип, ємність, можливості конкурентів, склад і структура трудових ресурсів тощо. Усі зовнішні фактори різноманітні за своєю природою, характером впливу на конкурентоспроможність транспортного підприємства. *Внутрішні фактори* визначають як можливість, так і ефективність процесу адаптації господарюючих суб'єктів транспорту до викликів і загроз зовнішнього середовища [15].

На основі PESTLE-аналізу виділено 6 груп **зовнішніх факторів** конкурентоспроможності залізничного транспорту, розкрито прояв основних з них на сучасному етапі та запропоновано заходи, які варто вжити для покращення ситуації й подальшого розвитку залізничного транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

Зовнішні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Джерело: систематизовано автором

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
<i>ПОЛІТИЧНІ</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - загальнополітична ситуація в країні - зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами - геополітичні зміни в країні - створення конкурентного середовища - участь в інтеграційних процесах та міжнародних організаціях 	<ul style="list-style-type: none"> - негативний фон України на міжнародній арені - зростання напруженості у відносинах з Росією - скорочення та зміна напрямів пасажиропотоків - зміна конфігурації доставки вантажів - виконання гуманітарної місії - зміна акцентів електрифікації - приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення 	<ul style="list-style-type: none"> - поглиблення співробітництва та реалізація проектів з міжнародними транспортними компаніями - інтеграція залізничного транспорту у європейську та міжнародну транспортну мережу - участь у міжнародних проектах будівництва залізничної інфраструктури - створення необхідних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики
<i>ЕКОНОМІЧНІ</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - зовнішньоекономічна стратегія країни - кон'юнктура світових ринків - державне регулювання галузі - інвестиційний клімат - рівень інфляції 	<ul style="list-style-type: none"> - зниження експортно-імпортних операцій - значне зниження обсягів виробництва реального сектору економіки - зниження реального ВВП - економічні втрати внаслідок анексії АР Крим 	<ul style="list-style-type: none"> - подальший розвиток МТК, що проходять територією України - забезпечення доступу на ринок перевезень приватних перевізників - висунення нових проектів, які мають потенціал у залученні вантажів - залучення альтернативного транзиту - збільшення пропускної спроможності та зв'язаності європейського напрямку

Продовження табл. 1

1	2	3
<ul style="list-style-type: none"> - рентабельність та збитковість перевезень - купівельна спроможність споживачів 	<ul style="list-style-type: none"> - деградація структури господарської системи двох східних регіонів - втрата значної частки транзитних потоків - зміна конфігурації транзиту - зниження обсягів російського транзиту - втрата традиційних ринків - блокування російського ринку збуту - втрата стійкості галузі на ринку - перерозподіл ринку транспортних послуг між видами транспорту - зміна пріоритетів розвитку вантажних коридорів - недостатня розвиненість ринкових відносин - часткова компенсація витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій - диференціація тарифів за платоспроможністю вантажів - несприятливий інвестиційний клімат - скорочення обсягів інвестицій та постійна нестача інвестиційних ресурсів - тривала девальвація національної валюти - багаторазове зростання цін на продукцію для потреб галузі - збільшення витрат галузі та собівартості перевезень - спад обсягів перевезень при зменшенні статичних показників транспортної інфраструктури - низький пасажиропотік 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення якості перевезень, у т.ч. пасажирських, та розширення спектру послуг пасажирського комплексу із збереженням цінової доступності - впровадження аутсорсингу до підсобно-допоміжної діяльності залізниць - збереження відповідно до Державної програми реформування залізниць у державній власності - побудова нового рівня взаємовідносин Укрзалізниці з державою - державна підтримка модернізації та оновлення вантажного й пасажирського рухомого складу та інфраструктури Укрзалізниці - розширення сфери державно-приватного партнерства при реалізації масштабних проєктів - система державних гарантій, дотацій, субсидій, пільгових кредитних ставок під перспективні інноваційні проєкти - успішне поєднання державного регулювання й ринкових механізмів - залучення стратегічних іноземних інвесторів для розвитку та оновлення інфраструктури - залучення приватного капіталу, зокрема приватних компаній-операторів - формування ринку комбінованих перевезень - оптимізація перевізних процесів - максимальне використання наявних ресурсів - подальше реформування залізничного транспорту - підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринку транспортних послуг
<i>СОЦІАЛЬНІ</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - стабільність соціально-економічної ситуації в державі - рівень життя населення - система підготовки та перепідготовки кадрів 	<ul style="list-style-type: none"> - значне соціальне навантаження на галузь - зменшення фінансових можливостей населення - стрімке зниження споживчого попиту 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення ефективної соціальної політики - підвищення рівня соціальної захищеності працівників залізничного транспорту - підвищення якості підготовки фахівців - підвищення кваліфікації кадрів

Закінчення табл. 1

1	2	3
<i>ТЕХНОЛОГІЧНІ</i>		
- науково-технологічний потенціал країни - впровадження інновацій	- часткова модернізація галузі	- проведення повномасштабної модернізації залізничного транспорту - виробництво рухомого складу вітчизняними виробниками
<i>ПРАВОВІ</i>		
- законодавство, яке регулює економічну діяльність держави - законодавство, яке регулює діяльність транспорту - законодавство, яке регулює діяльність залізничного транспорту	- наявність неузгодженостей з міжнародним транспортним правом	- внесення змін у законодавчі акти з метою наближення їх до законодавства ЄС в рамках імплементації Угоди про Асоціацію - погодження нормативно-правової бази у сфері залізничного транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами - узгодження базових документів на шляху реалізації реформи
<i>ЕКОЛОГІЧНІ</i>		
- забруднення навколишнього середовища - забезпечення екологічної безпеки - раціональне використання ресурсів	- зростання шумового забруднення - погіршення безпеки перевезень - зростання ресурсомісткості перевезень - підвищення енергоємності	- створення системи управління безпекою перевезень та охороною навколишнього середовища

Загострення економічної та геополітичної ситуації в країні відбилося на географії вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом, зокрема було змінено напрямки прямування поїздів, що у свою чергу призвело до скорочення та переорієнтації напрямків вантажо- та пасажиропотоків.

Відповідно до негативних тенденцій спаду обсягів перевезення вантажів, що склалися на ринку вантажних перевезень починаючи з 2012 р., у 2014 р. залізничним транспортом було перевезено 387,0 млн т вантажів, що становить 88,9 % до показників 2013 р. (табл. 2).

Таблиця 2

Перевезення вантажів залізничним транспортом у 2010–2015 рр.

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [2, 12, 13, 16].

Рік	Обсяг перевезень			
	Залізничний транспорт		Всього всіма видами транспорту	
	млн. т	% до попереднього періоду	млн. т	% до попереднього періоду
2010	432,5	110,5	755,3	108,5
2011	468,4	108,2	811,7	107,4
2012	457,5	97,5	772,8	95,1
2013	441,8	96,6	757,6	98,1
2014	387,0	88,9	671,2	89,9
За січень-травень 2015 р.	135,4	79,6	231,3	77,8

З початку 2015 р. продовжує спостерігатися скорочення обсягів вантажоперевезень. Так, за січень-травень 2015 р. порівняно до такого ж періоду 2014 р. відбулося зниження обсягів вантажоперевезень на 34,7 млн. т або на 20,4 %.

Пасажиropотік в 2014 р. порівняно з 2013 р. знизився більше ніж на 32 %. Кількість перевезених пасажирів зменшилась на 39,6 млн – до 82 млн [1]. Пасажиropотік в міжнародному сполученні в 2014 р. зменшився на 63 % [5], у першу чергу внаслідок напруженості у відносинах з Росією. Спостерігається спад пасажиropотоків між країнами – в 2014 р. перевезено на 60 % менше пасажирів, ніж у 2013 р.

У результаті різкого спаду обсягів перевезень вантажів і пасажирів вивільнилися резерви провізної спроможності залізниць. Проте це не вирішує проблеми виробничих потужностей і задоволення попиту на перевезення через низький технічний рівень та проведення часткової модернізації галузі.

Позитивним проявом зміни конфігурації вантажо- та пасажиropотоків можна вважати зміщення акцентів у електрифікації залізничної мережі, яку зараз планується першочергово проводити на лініях з високою інтенсивністю руху поїздів, що сприятиме відносно швидкій окупності.

Фактори, що входять в групу економічних, на сучасному етапі проявляються таким чином:

- втрата традиційних ринків, у першу чергу блокування російського ринку збуту, зміна напрямків транзиту та втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), зокрема зниження обсягів російського транзиту (80...90 % всього транзиту без трубопровідного транспорту), який протягом останніх років мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови. Це прямо вказує на необхідність підвищення якості перевезень. Наразі виникає необхідність збільшення пропускної спроможності та зв'язаності європейського напрямку з метою збереження за Україною її транзитного потенціалу та, безперечно, пошук шляхів для залучення альтернативного транзиту;

- зниження експортно-імпортних операцій загалом, що призвело до зміни пріоритетів розвитку вантажних коридорів;

- зниження обсягів виробництва реального сектору економіки, а відповідно й зниження реального ВВП;

- економічні втрати внаслідок анексії АР Крим й деградації структури господарської системи двох східних регіонів;

- тривала девальвація національної валюти стала наслідком невідповідності тарифів на внутрішні прямування з вартістю перевезень;

- неодноразове подорожчання продукції для потреб галузі, зокрема підвищення цін на енергоносії та ремонт рухомого складу й інфраструктури призвело до зростання витрат галузі та, відповідно, підвищення собівартості перевезень;

- зменшення обсягів перевезень при зменшенні статичних показників транспортної інфраструктури – зменшенні довжини залізничної мережі, руйнуванні вокзалів, станцій, мостів, пішохідних переходів, шляхопроводів, пасажирських та вантажних вагонів, тепловозів, службових будівель тощо потребує оптимізації перевізних процесів та максимального використання наявних ресурсів в умовах подальшого реформування галузі;

- відбулося скорочення обсягів інвестицій через дуже повільні темпи просування реформування, а також несприятливий інвестиційний клімат, що призводить до постійної нестачі інвестиційних ресурсів;

- спостерігається зменшення фінансових можливостей населення, що має наслідком низький пасажиropотік та вимагає збереження цінової доступності.

Такий прояв факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту негативним чином відбивається на його функціонуванні та потребує підвищення експлуатаційних можливостей та конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

Побудова нового рівня взаємовідносин Укрзалізниці з державою є однією з необхідних умов, особливо щодо виконання обов'язків, оскільки Укрзалізниця виконує свої обов'язки з перевезень за соціально низькими тарифами і на пільгових умовах, тоді як держава не фінансує оновлення рухомого складу, як це передбачено законодавством [6]. Недостатня компенсація витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій – одна з причин збитковості пасажирських перевезень. Тарифи на ці перевезення, що регулюються державою, за-

тверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковість перевезень, але й не відшкодовує витрат залізниць на здійснення цих перевезень. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює [17].

Із цього випливає, що соціальне навантаження залізничного транспорту України не дає можливості ефективно функціонувати, не кажучи вже про підвищення рівня його конкурентоспроможності перед іншими видами транспорту.

Усе це вимагає вжиття низки заходів, серед яких варто виділити державну підтримку модернізації та оновлення вантажного й пасажирського рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту України, розширення сфери державно-приватного партнерства при реалізації масштабних проектів тощо для стабілізації й подальшого розвитку.

Дослідження **внутрішніх факторів** конкурентоспроможності залізничного транспорту проводилось на основі виділення 6 груп факторів (табл. 3), що охоплюють основні підсистеми та елементи його внутрішнього середовища.

Таблиця 3

Внутрішні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Джерело: систематизовано автором

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
ОГАНІЗАЦІЙНІ		
- організаційна структура - стратегія розвитку	- застаріла організаційна структура залізничного транспорту (сформована в умовах адміністративно-командної системи) - відсутність чітких стратегічних перспектив (неповна відповідність вимогам стратегічного планування та результативності дії)	- створення нової сучасної ринково орієнтованої організаційної структури - підтримка проведення реформи та забезпечення рівних умов доступу до транспортної інфраструктури перевізників - утворення та забезпечення функціонування структурного підрозділу з питань залізничного транспорту у складі центрального органу виконавчої влади - розробка та затвердження нової Стратегії розвитку залізничного транспорту з пролонгацією терміну її дії - розробка та впровадження короткострокових програм підтримки окремих сфер діяльності залізничного транспорту, у т.ч. прийняття комплексної програми розвитку швидкісних перевезень
ІНСТИТУЦІЙНІ		
- система управління	- ускладнена й неефективна система управління - невідповідність існуючої системи управління вимогам ринкових відносин - незадовільний ступінь організації перевізного процесу	- забезпечення інституційних перетворень у галузі відповідно до Державної програми реформування залізничного транспорту - удосконалення системи управління перевізним процесом - створення системи управління якістю послуг

Продовження табл. 3

1	2	3
ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - структура основних фондів - рівень виробничих потужностей - технологія організації перевізного процесу - розробка та впровадження нововведень 	<ul style="list-style-type: none"> - скорочення темпів оновлення та високий ступінь зносу основних виробничих фондів - застарілий рухомий склад, зношеність інфраструктури - експлуатація технічних засобів за межами нормативного терміну служби - наявність розриву між модернізацією рухомого складу та інфраструктури - наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі - відсутність окремих гілок залізничної інфраструктури для вантажних і пасажирських перевезень - експлуатаційна несумісність колії з європейською - невідповідність технологічного рівня перевезень та високі витрати при експлуатації - високий рівень електрифікації залізничної інфраструктури 	<ul style="list-style-type: none"> - вжиття заходів щодо зупинення стрімкого погіршення матеріально-технічної бази - проведення масштабних робіт з технічного переоснащення галузі - тісна співпраця з українським виробником - проведення капітальних ремонтів з продовженням терміну експлуатації та збільшенням міжремонтних періодів - покращення якості ремонтних робіт - вдосконалення системи ремонту та утримання рухомого складу та інфраструктури - розділення вантажного та пасажирського руху - розвиток швидкісних пасажирських перевезень - впровадження денних швидкісних поїздів - підвищення якості перевезень
ТРУДОВІ РЕСУРСИ		
<ul style="list-style-type: none"> - чисельність і склад - продуктивність праці 	<ul style="list-style-type: none"> - поступове скорочення персоналу - високий показник чисельності персоналу на 1 км експлуатаційної довжини шляхів - відносно низький рівень продуктивності праці 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення ефективної кадрової політики - оптимізація забезпечення галузі трудовими ресурсами
ФІНАНСОВІ		
<ul style="list-style-type: none"> - тарифна політика - можливість кредитування - інвестиційні джерела 	<ul style="list-style-type: none"> - недостатня фінансова прозорість господарської діяльності - низький рівень фінансової стійкості - наявність дефіциту фінансування - зменшення доходів - невідповідність тарифів на внутрішні прямування з вартістю перевезень - збільшення боргового навантаження та витрат на його обслуговування 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення гнучкої тарифної політики удосконалення системи регулювання тарифів - поетапна індексація тарифів - поступове припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних - усунення цінової дискримінації на ринку вантажних перевезень - забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту - реалізація механізму державної фінансової підтримки пасажирських перевезень - формулювання державної інвестиційної політики, спрямованої на забезпечення інвестиційними ресурсами - оптимізація кредитної заборгованості

Закінчення табл. 3

1	2	3
ІНФОРМАЦІЙНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - інформаційне обслуговування - документообіг - рівень розвитку інформаційних технологій - реклама 	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень інформатизації транспортного процесу - перехід на електронний документообіг - резервування/придбання квитків через Інтернет - діяльність контакт-центру з вантажних перевезень - інтерактивна довідка наявності вільних порожніх вагонів - наявність реклами конкурентів на головному сайті Укрзалізниці 	<ul style="list-style-type: none"> - продовження формування єдиного інформаційного простору залізничного транспорту - створення мережевої автоматизованої інформаційної системи - застосування ІТ-технологій для оформлення перевізних документів - проведення загальнонаціональних та регіональних рекламних кампаній Укрзалізниці
ПРОСТОРОВО-ГЕОГРАФІЧНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - транспортна забезпеченість території - транспортна проникність і зв'язаність території - рельєф території 	<ul style="list-style-type: none"> - розвинута мережа залізничної інфраструктури - велика пропускна і провізна спроможність - високий рівень транспортної проникності та зв'язаності території України - сприятливий рельєф 	<ul style="list-style-type: none"> - вирішення питань щодо доцільності впровадження поїздів збільшеної маси та довжини для підвищення пропускної спроможності на кожному окремому напрямку - подальша розбудова залізничної мережі та розвиток системи міжнародних коридорів

Організаційні. Організаційна структура залізничного транспорту, яка поєднувала функції господарської діяльності і державного регулювання в одному галузевому органі державного управління, перешкождала розвитку конкурентного середовища. Така організаційна структура є неефективною через свою непрозорість. Вона є незрозумілою з точки зору інвестора, збільшує його ризики й автоматично веде до підвищення ставок по кредитах або взагалі неготовності фінансових інститутів надавати позики [17].

Реформування галузі сприятиме створенню нової сучасної ринково орієнтованої організаційної структури, забезпеченню рівних умов доступу до транспортної інфраструктури перевізників. Водночас реформування ускладнюється відсутністю чітких стратегічних перспектив розвитку, що, на нашу думку, негативним чином відбивається на самому процесі реформування і не сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту, формуванню нових конкурентних переваг. Тому на найближчу перспективу постає необхідність розробки та впровадження не лише короткострокових програм підтримки окремих сфер діяльності залізничного транспорту, а й затвер-

дження нової Транспортної стратегії та нової галузевої Стратегії розвитку залізничного транспорту з пролонгацією терміну її дії, яка б визначала стратегічні завдання розвитку, окреслювала шляхи довгострокового розвитку з метою ефективного підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Детально основні недоліки методичного характеру та методичні рекомендації щодо структури та змістовного наповнення діючої Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року розкрито в роботі [18].

Інституційні. Існуюча система управління ускладнена й неефективна, характеризується невідповідністю вимогам сучасних ринкових відносин.

Реформування покликане забезпечити інституційні перетворення в галузі, сприятиме переходу галузі до сучасних форм управління, адаптації системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання, зокрема удосконаленню системи управління перевізним процесом, створенню системи управління якістю послуг.

Так, згідно з новим проектом Закону «Про залізничний транспорт» [14], за Міністерством інфраструктури залишаться функції формуван-

ня державної політики та розробки законів і підзаконних актів. Реалізовувати державну політику в галузі, контролювати рівноправний доступ до інфраструктури, реєструвати й координувати діяльність перевізників буде Державне агентство залізничного транспорту, а державний нагляд за безпекою руху здійснюватиме Державний орган з безпеки на транспорті.

Техніко-технологічні. Проблеми низького технічного рівня залізничного транспорту та невідповідності його техніко-економічних характеристик сучасним вимогам накопичувались протягом років, не в останню чергу через скорочення темпів оновлення, тому навіть за умов повноцінного фінансування потрібен час для відновлення їх технічного стану. Основними причинами цього процесу є постійне недофінансування (необхідний ремонт роками проводився не в повному обсязі, оновлення рухомого складу також не відбувалося запланованими темпами) та не завжди ефективний підхід до утримання й оновлення матеріально-технічної бази. Зношеність основних засобів «Укрзалізниці» перевищує 90 %, що є наслідком експлуатації технічних засобів за межами нормативного терміну служби, невідповідності технологічного рівня перевезень та високі витрати при експлуатації.

Беручи до уваги те, що на сьогодні інфраструктура залізничного транспорту, яка до 1991 року забезпечувала майже вдвічі більші обсяги перевезень, застаріла й значною мірою втратила свою працездатність (потребує заміни 30 % верхньої будови колії – рейки, шпали, стрілочні переводи, 56 % всього рухомого складу, 40 % систем тягового енергозабезпечення, 11 % дефектних мостів та інших штучних споруд); кількість кілометрів колії з простроченими термінами ремонту щорічно збільшується і досягла 6 400 (30 % від загальної довжини); 75 % локомотивів відпрацювали встановлений заводами-виробниками нормативний строк служби [7], виникає небезпека, пов'язана з неспроможністю залізничного транспорту задовольнити потребу в перевезеннях в перспективі, що негативним чином відіб'ється на його конкурентоспроможності. Крім того, це підтверджує нагальну потребу в масштабній модернізації залізничного транспорту.

Застосування передових технологій побудови коліс та рейок дозволять мінімізувати їх зношеність у результаті взаємодії. Крім цього,

підвищення статичного навантаження на вантажний вагон до 75 т та відповідно навантаження на вісь замість 22,5 т до 25 т, зменшення ваги тари вагона за рахунок застосування нових видів металопрокату (більш міцних та легких) створюють конкурентні переваги для залізничного транспорту [19].

Технічне та технологічне переоснащення рухомого складу залізниць можливе шляхом розробки, створення і впровадження нових типів рухомого складу, що відповідає сучасним вимогам та надасть можливість підвищити їх продуктивність з одночасним зменшенням енергозатрат та значно подовжити терміни експлуатації.

Доречно зазначити, що вже сьогодні спостерігаємо наявність розриву між модернізацією рухомого складу та інфраструктури, що є надзвичайно актуально. На сьогоднішній день від загальної мережі залізниць електрифіковано 47 %, тобто близько 10 тисяч кілометрів [21]. Водночас мережа залишається електрифікованою двома видами електроживлення – постійним та змінним, що створює додаткові складності в експлуатаційній роботі. Однак, інфраструктурне вирішення цієї проблеми дуже затратне.

Дефіцит фінансових ресурсів та загострення геополітичної ситуації в країні спричинили зміну акцентів з електрифікації залізничної мережі: змінилися пріоритети розвитку вантажних коридорів, трансформувалися пріоритети електрифікації портових напрямків, актуалізувалися нові проекти європейського напрямку. Реалізація цих проектів дозволить збільшити пропускну спроможність європейського напрямку, що особливо важливо в контексті європейської інтеграції.

При цьому не слід забувати, що відсутність сучасних мікропроцесорних систем управління та діагностики, асинхронного тягового приводу, сучасних систем охолодження тягових електричних машин та рекуперації енергії знижує ефективність залізничного транспорту на 20...30 % порівняно із закордонними зразками [9].

Покращення матеріально-технічної бази залізниць можливе через налагодження співпраці з українським виробником та сприятиме розвитку економіки [11]. Виробництво більшої частини (до 80 %) сучасного рухомого складу залізничного транспорту може бути виконано на

вітчизняних підприємствах. Виробнича потужність вітчизняної вагонобудівної галузі – щонайменше 25 тисяч вагонів на рік, при цьому 90 % продукції йде на експорт [9].

Трудові ресурси. Протягом 2008–2012 рр. чисельність працівників Укрзалізниці зменшувалася і в 2012 році становила 331,7 тис. осіб (табл. 4).

Таблиця 4

Показники продуктивності праці на залізничному транспорті у 2008–2014 рр.
Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України [12, 16].

Показник	Роки						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Приведена продукція, млн т·км	363318,5	292526,9	318114,4	345231,2	336162,4	322214,4	280881,3
Чисельність працюючих, тис. осіб	364,3	351,3	343,1	339,4	331,7	331,7 (2012 р.)	331,7 (2012 р.)
Продуктивність праці, млн т·км/особу	997,3	832,7	927,2	1017,1	1013,5	971,4	846,8

Подальше скорочення працівників більшою мірою буде стосуватися адміністративного персоналу (оскільки існує дублювання управлінських функцій), а не рядових співробітників. При цьому Укрзалізниця розраховує на допомогу від держави з усунення негативних наслідків у випадку прийняття рішення про скорочення персоналу [6].

Продуктивність праці основного перевізного процесу залізничного транспорту (оскільки залізничний транспорт є складною функціонально-організаційною системою) в 2009 і 2010 роках була нижчою рівня 2008 р., що в першу чергу залежало від зменшення обсягів перевезень. Проте в 2011 і 2012 роках рівень продуктивності праці підвищився. Якщо припустити, що в 2013 р. і 2014 р. чисельність працюючих не зменшувалася (для розрахунків бралася чисельність працюючих у 2012 р.), то продуктивність праці знову знизилась, особливо в 2014 році.

Це вимагає використання стратегічного підходу до управління персоналом та проведення ефективної кадрової політики і забезпечення на цій основі конкурентоспроможності галузі в довгостроковій перспективі.

Фінансові. На жаль, недостатня фінансова прозорість господарської діяльності призвела до зменшення доходів та низького рівня фінансової стійкості і, як результат, наявності дефіциту фінансування, у т.ч. через збільшення боргового навантаження та витрат на його обслуговування.

Тарифна політика на залізничному транспорті потребує вдосконалення, оскільки підви-

щення тарифів, яке відбулося, несе в собі певні економічні наслідки, серед яких обмеження транспортно-економічних зв'язків, і може не дати очікуваного результату, пов'язаного з нормалізацією фінансового стану підприємств залізничного транспорту.

Поетапна індексація тарифів дозволить частково зменшити перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних на 414,8 млн грн, частково компенсувати витрати на утримання парку пасажирських вагонів, частково зменшити розрив між собівартістю перевезень, яка збільшується через подорожчання продукції для потреб залізничного транспорту [6].

Новий підхід до тарифоутворення на залізничному транспорті запропоновано у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» [14]. Передбачається, що відтепер тариф матиме конкретно визначені складові: інфраструктурну, до якої буде включено інвестиційну частину, яка спрямовуватиметься на фінансування інвестиційних проектів з розбудови інфраструктури залізниці; вагонну та тягову. Розмір інфраструктурної складової тарифу буде регульованим та однаковим для всіх гравців ринку, а за її визначення та встановлення відповідатиме новостворена Національна комісія регулювання транспорту.

Попри те що потенційно доступними джерелами залучення інвестицій у залізничний транспорт на сьогодні залишаються: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування), кошти позабюджетних фондів, державного і місцевого

бюджетів, кредити банків та інших фінансових установ, лізинг, облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів, існує можливість диверсифікації інвестиційних джерел інвестування в розвиток залізничного транспорту України через акціонування капіталу та публічно-приватне партнерство, основними цілями використання якого на транспорті є вирішення фінансових проблем і модернізація транспортної інфраструктури [4].

Інформаційні. Вирішення інформаційно-комунікативних проблем, зокрема таких як відсутність єдиної бази даних, розрізненість діючих інформаційних систем, об'єднання всіх інформаційних потоків даного профілю в рамках однієї структури з метою одержання в одному місці інформації з організації перевезень вантажів покладено на контакт-центр з вантажних перевезень [8]. Практичним застосування ІТ-технологій у галузі на сьогодні є перехід на електронний документообіг, який розпочався з впровадження системи місячного планування перевезень «Місплан»; впровадження електронної накладної (електронної вантажної накладної); діяльності інтерактивної довідки наявності вільних порожніх вагонів, що сприяє прискоренню оформлення перевізних документів.

Просторово-географічні. Залізничний транспорт, сучасна конфігурація якого в основному сформувалася ще на початку ХХ ст., продовжує відігравати важливу роль для економіки та населення, здійснюючи 46 % загальних перевезень. Цьому сприяє:

- розвинута мережа залізничної інфраструктури. Її експлуатаційна довжина становить 21,6 тис. км (36 % є дво- і багатокільніми; протяжність колій на залізобетонних шпалах становить 86 %);

- впровадження прогресивних видів шляхів сполучення – 47 % до загальної протяжності залізниць;

- висока густина шляхів сполучення – 36 км колій на 1 тис. км² території [16];

- велика пропускна і провізна спроможність. На деяких ділянках існує проблема вичерпання резервів пропускної спроможності, зокрема на одноколієному Бескидському тунелі;

- високий рівень транспортної проникності та зв'язаності території України, що виражає можливість транспортної доступності території

і виступає як позиційний фактор формування її транзитного потенціалу;

- сприятливий рельєф (рівнинний і горбкуватий), який дає можливість повсюдному розміщенню залізничних шляхів сполучення.

Активізація початку реформування залізничного транспорту несе в собі потенціал для поступового вирішення накопичених роками проблем в галузі, тому вкрай важливо [17]: 1) не втратити темп реформ, оскільки часу на «розгойдування» в умовах бойових дій, важкого стану економіки та необхідності імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС немає; 2) не відійти від суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та технічне оновлення шляхом демонополізації, посилення конкуренції, залучення приватного капіталу та впровадження ринкових механізмів розвитку галузі.

Висновки

Проведене дослідження щодо факторів конкурентоспроможності (зовнішніх та внутрішніх) залізничного транспорту на сучасному етапі засвідчило, що пряма залежність залізничного транспорту від зовнішніх факторів, які характеризують стан економіки, та неможливість впливати на ці фактори безпосередньо відображається на результатах його роботи і конкурентоспроможності на транспортному ринку перевезень. Основними серед зовнішніх факторів є група *політичних* (загальнополітична ситуація в країні, зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами, забезпечення національної безпеки, геополітичні зміни в країні, створення конкурентного середовища, участь в інтеграційних процесах та міжнародних організаціях) та *економічних* (зовнішньоекономічна стратегія країни, кон'юнктура світових ринків, державне регулювання галузі, інвестиційний клімат, рівень інфляції, рентабельність та збитковість перевезень, купівельна спроможність споживачів) факторів. На підставі аналізу внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність виявлено, що стан справ на залізничному транспорті сьогодні є наслідком нашарування проблем протягом тривалого періоду й прямо вказує на необхідність стабілізації та зупинення стрімкого погіршення ситуації з метою підвищення конкурентоспроможності та

ефективності розвитку залізничного транспорту. Це можливо забезпечити шляхом прогресивних зрушень, реалізуючи структурну реформу, яка сприятиме повномасштабній модернізації галузі, активізує процеси залучення інвестицій та створить сприятливі умови для цього.

Реалізація завдань і цілей Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту не лише на національному, а й на міжнародному ринку транспортних перевезень, сприятиме розвитку економіки України в довгостроковій перспективі.

Подальші наукові дослідження пов'язані із проведенням факторного аналізу та розробленням методичного підходу до оцінки конкурентоспроможності залізничного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Акцент на сервіс [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>.
- Вантажні перевезення за січень-травень 2015 року (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- Гриценко, Н. В. Основні фактори активізації конкурентоспроможності залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / Н. В. Гриценко, О. М. Широкова, В. І. Куделя – Режим доступу: archive.kpi.kharkov.ua/View/19695/.
- Ейтутіс, Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорок, О. Бойко // Економіст. – 2012. – № 8. – С. 64–69.
- Железнодорожный транспорт // Транспорт. – 2015. – № 2/3 (850). – С. 45–46.
- Железнодорожный транспорт // Транспорт. – 2015. – № 3/1 (852). – С. 55–56.
- Карпов, В. М. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / В. М. Карпов, О. І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 6 (133). – С. 160–166.
- Контакт-центру по грузовым перевозкам «Укрзалізниця» исполнился год // Транспорт. – 2015. – № 2 (851). – С. 42–45.
- Никифорок, О. І. Модернізація залізничного транспорту: проблеми інвестування / О. І. Никифорок, В. М. Карпов // Економічний вісник університету. – 2012. – Вип. № 18/3. – С. 221–226.
- Панчишин, Я. М. Особливості конкурентоспроможності залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Я. М. Панчишин. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/13_EIS_N_2009/Economics/44027.doc.htm.
- Пивоварський, А. Взаємовигідне партнерство «Укрзалізниця» з українським виробником допоможе вистояти обом [Електронний ресурс] / А. Пивоварський. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua>.
- Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя) [Електронний ресурс] // Експрес-випуск № 5/0/05.2вн-15, від 16.01.2015 р. Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- Підсумки роботи транспорту України за січень-квітень 2015 року (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя) [Електронний ресурс] // Експрес-випуск №135/0/05.2вн-15, від 15.05.2015 р. Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- Презентація нової редакції проекту Закону України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/52129.html>.
- Сич, Є. М. Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу / Є. М. Сич, О. В. Бойко, Ю. В. Бігун [Електронний ресурс]. – Режим доступу: jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/2510/2500.
- Статистичний щорічник України за 2013 рік [Електронний ресурс] : стат. зб. – Київ : Державний комітет статистики України, 2014 – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.
- Федяй, Н. Сучасний стан державного стратегічного управління розвитком залізничного транспорту / Н. Федяй // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті – ЭКУЖТ-2014 : матеріали ІХ Міжнародної научно-практ. конф. – Київ : ГЭТУТ, 2014. – С. 87–90.
- Чорний, В. В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень [Електронний ресурс] / В. В. Чорний // Вісн. Чернігівського

- держ. технолог. ун-ту. – Режим доступу: <http://vistnic.stu.cn.ua/index.pl?task=arcl&j=3&id=21>.
20. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков и др.; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – Москва : УМЦ ЖДТ, 2006. – 793 с.
21. Электрификация "Укрзалізнички": на каких участках появится электропотяга [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://cfts.org.ua/articles/elektrifikatsiya_ukrzhalyznytsi_na_kakikh_uchastkakh_poyavitsya_elektrotyaga_780.

О. Н. СТАСЮК*

*Отдел развития производственной инфраструктуры, ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины», ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, Украина, 01011, тел. +38 (044) 280-26-62, эл. почта stasyuk_o_m@ukr.net

ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Цель. Исследование факторов конкурентоспособности железнодорожного транспорта как части общего транспортного рынка, что позволит ему оптимально функционировать и развиваться в перспективе. **Методика.** На основании PESTLE-анализа (P – political, E – economic, S – social, T – technological, L – legal, E – environmental), который по оценкам зарубежных специалистов является важнейшим с точки зрения влияния внешней среды на деятельность предприятий, и структурно-логического метода осуществлена группировка и систематизация основных внешних и внутренних факторов конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины. Факторы конкурентоспособности нужно учитывать для раскрытия потенциальных возможностей железнодорожного транспорта соответствовать текущим и перспективным потребностям экономики и способности удерживать конкурентные позиции на рынке транспортных перевозок. **Результаты.** Сгруппированы и систематизированы внешние и внутренние факторы конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины. Раскрыто проявление внешних и внутренних факторов конкурентоспособности железнодорожного транспорта на современном этапе. **Научная новизна.** Предложенное исследование имеет системный подход к группировке, систематизации и анализу факторов конкурентоспособности железнодорожного транспорта. **Практическая значимость.** По каждой из выделенных групп внешних и внутренних факторов предложен перечень мер, которые помогут избежать их негативного проявления в деятельности железнодорожного транспорта Украины в новых условиях функционирования и на ближайшую перспективу.

Ключевые слова: конкурентоспособность; железнодорожный транспорт; внешние и внутренние факторы; факторы конкурентоспособности; систематизация.

О. STASYUK*

*Dep. of the Development of Industrial Infrastructure, Institute for Economics and Forecasting NAS of Ukraine, Panasa Myrnoho st., 26, Kyiv, Ukraine, 01011, tel. +38 (044) 280-26-62, e-mail stasyuk_o_m@ukr.net

FACTORS OF COMPETITIVENESS OF RAIL TRANSPORT UKRAINE

Purpose. The factors of the competitiveness of Ukraine's railway transport as parts of a common transport market, which will allow optimum to function and develop in a prospect are studied. **Methodology.** The systematization and grouping of external and internal factors of the competitiveness of railway transport on the basis of *PESTLE-analysis* (P - political, E - economic, S - social, T - technological, L - legal, E - environmental) which according to foreign experts is the most important from the point of view of the influence of the environment on the activity of enterprises and *structurally-logical* methods is conducted. The factors of competitiveness need to be taken into account for opening of potential possibilities of railway transport to answer the current and perspective ne-

cessities of economy and ability to retain competition positions at the market of transport transportations. **Results.** The external and internal factors of competitiveness of railway transport of Ukraine are grouped and systematized. The display of external and internal factors of competitiveness of railway transport on the modern stage is showed. **Originality.** The proposed study is a systematic approach to grouping, ordering and analyzing the competitiveness of rail transport. **Practical value.** For each of the selected groups of factors the author is offer measures which will help to avoid their negative display in new operating conditions and will help to optimize the activity of railway transport on the modern stage of its development.

Keywords: competitiveness; railways; internal and external factors; factory competitiveness; systematization.

Надійшла до редколегії 22.09.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та д-ром екон. наук, проф. Ейтутісом Г. Д.