

ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

FORMATION OF A COMPETITIVE ENVIRONMENT IN THE RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

УДК 656.078.89:656.2(477)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct62-5>

Задоя В.О.

к.е.н., доцент,
доцент кафедри економіки
та менеджменту
Український державний університет
науки і технологій

Zadoia Viacheslav

Ukrainian State University
of Science and Technology

Статтю присвячено формуванню конкурентного середовища на залізничному транспорті України з метою підвищення ефективності діяльності підприємств галузі. Надано короткий аналіз діяльності АТ «Укрзалізниця», який указав на системне наростання загрозливих явищ і погіршення фінансово-економічного стану компанії. Основною причиною виникнення даної ситуації визнано невідповідність механізму господарювання АТ «Укрзалізниця» умовам середовища його функціонування. Зроблено висновок про необхідність активізації процесів розвитку конкуренції у залізничній галузі і встановлено підходи до лібералізації ринку залізничних перевезень, зокрема їх альтернативні варіанти. Розкрито стан конкурентного ринку залізничної галузі у розрізі окремих бізнес-сфер і встановлено напрями розвитку конкуренції. Визначено завдання і комплекс чинників формування якісного конкурентного середовища на залізничному транспорті.

Ключові слова: конкуренція, конкурентне середовище, лібералізація, чинники, залізничний транспорт.

Статья посвящена формированию конкурентной среды на железнодорожном транспорте Украины с целью повышения эффективности деятельности предприятий отрасли. Проведен краткий анализ состояния АО «Укрзалізниця», который указал на системное нарастание проблем и ухудшение финансово-экономического состояния компании. Основной причиной возникновения данной ситуации признано несоответствие механизма хозяйствования АО «Укрзалізниця» условиям среды его функционирования. Сделан вывод о необходимости активизации процессов развития конкуренции в железнодорожной отрасли и обобщены современные подходы к либерализации рынка железнодорожных перевозок. Раскрыто состояние конкурентного рынка железнодорожной отрасли в разрезе отдельных бизнес-сфер и направления обеспечения развития конкуренции. Определены задачи и комплекс факторов формирования качественной конкурентной среды на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: конкуренция, конкурентная среда, либерализация, факторы, железнодорожный транспорт.

The article is devoted to the formation a competitive environment in the railway transport Ukraine in order to improve the efficiency the industry's enterprises. A brief analysis the activities JSC "Ukrzaliznytsia" is provided, which pointed out the systemic increase in threatening phenomena and the deterioration the company's financial and economic condition. The main reason for this situation is recognized as the discrepancy between the management mechanism JSC "Ukrzaliznytsia" and the conditions its functioning environment. The conclusion is made about the need to activate the processes competition development in the railway industry and approaches to liberalizing the railway transportation market are clarified. Alternative options for the formation competitive relations in railway transport are revealed, including: reorganization the railway company and measures for commercialization, decentralization regional/suburban transportation with their transfer to local authorities; granting the private sector concessions for regional and suburban passenger transportation; privatization cargo transportation with the granting exclusive rights, granting concessions for regional passenger transportation, and others. The state the competitive market the railway industry in the context of individual business areas is revealed and the directions competition development are established. The tasks and complex factors for the formation a high-quality competitive environment in railway transport are defined, in particular, regulatory, organizational and managerial, technical and technological and integration and partner determinants are highlighted. It is concluded that the tasks that the competitive environment in the railway industry is designed to solve are: creating a system economic motivation for balanced development enterprises; reducing costs and improving efficiency; improving the quality and range transport services; increasing the competitiveness railway transportation in comparison with other modes transport; increasing the investment attractiveness he industry.

Key words: competition, competitive environment, liberalization, factors, railway transport.

Постановка проблеми. Сьогодні залізничний транспорт України знаходиться у складній фінансово-економічній ситуації, зокрема поточний стан справ в АТ «Укрзалізниця» характеризується тим, що у компанії відсутні ресурси і можливості для оновлення інфраструктури та забезпечення необхідного обсягу перевезень. Поряд із цим можна відзначити низку таких проблем, як штучно створений дефіцит локомотивів, низька результативність логістики, непрогнозоване і непрозоре зростання тарифів, що вказує на низьку ефективність державного управління і зайву зарегульованість ринку залізничних перевезень, які призвели до того, що залізничний транспорт в останні роки втрачає свої позиції на ринку транспортних послуг. Ураховуючи недосконалість та неефективність

організації бізнес-процесів на залізничному транспорті, усе більшої актуальності набувають питання модернізації управління господарською діяльністю в залізничній галузі на основі розвитку конкурентних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло питань щодо розвитку конкуренції на залізничному транспорті та забезпечення конкурентоспроможності підприємств галузі вирішується в працях таких українських учених-економістів, як Ю.С. Бараш, Т.Ю. Чаркіна [1], В.Л. Дикань, Г.В. Обруч [2], Д.Г. Ейтутіс [3], Н.Є. Каличева [4], М.В. Корінь [5], В.О. Овчиннікова [6], І.В. Токмакова [7] та ін. Учені пропонують різні моделі дерегуляції, напрями та інструменти забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Однак

проблема лібералізації залізничних перевезень та формування ефективних конкурентних відносин залишається невирішеною і потребує подальшого вивчення з урахуванням змін умов господарювання, які нині відбуваються.

Постановка завдання. Метою дослідження є узагальнення підходів до розвитку конкуренції на залізничному транспорті та розкриття чинників формування конкурентного середовища у залізничній галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні ситуація в АТ «Укрзалізниця» залишається надзвичайно складною. Різке зниження обсягів перевезень і погіршення фінансових результатів роботи АТ «Укрзалізниця» поступово занурюють підприємства залізничної галузі у стан кризи.

Аналізуючи показник вантажообігу за видами транспорту в країні, значення якого загалом коливалося від 426 млрд т-км у 2011 р. до 290 млрд т-км у 2020 р., стає зрозуміло, що частка залізничного транспорту поступово зростала: від 52% у 2009 р. до 63% у 2014 р., а в 2020 р. становила 61%. Проте поряд із цим слід зауважити, що в абсолютних цифрах було встановлено антирекорд із найнижчим показником за останні 10 років – 175,6 млрд т-км (-28% до рівня 2011 р., -16% – до 2014 р.).

Останнє знаходить підтвердження і в динаміці експлуатаційного вантажообігу, який є основним виробничим показником, що описує реально виконану роботу та відповідні фінансові надходження і витрати. Значення даного показника відповідно до наданих АТ «Укрзалізниця» даних скоротився порівняно з 2015 р. майже на 12%. Утрачено 22,3 млрд т-км нетто (рис. 1).

Протягом зазначеного періоду щорічне скорочення вантажообігу становило близько 2,5%, проте в 2020 р. – уже 4,9%, а за I кв. 2021 р. – 6,8%.

Таке різке падіння основного показника для АТ «Укрзалізниця» є критичним, і в разі збереження наявної ситуації товариство не буде здатне самостійно забезпечити стає функціонування та просте відтворення основних засобів виробництва.

Зменшення обсягів перевезень зумовило зростання проявів деструктивних чинників на залізничному транспорті, унаслідок чого було отримано негативні фінансові результати: 11,9 млрд грн чистого збитку; збиток у 2,8 млрд грн за різницею операційних витрат і доходів. Варто відзначити й те, що доходи компанії від вантажних перевезень за 2020 р. становили 65,3 млрд грн (73,3 млрд грн у 2019 р.). Чистий прибуток, своєю чергою, становив 11,1 млрд грн, а роком раніше – 19,5 млрд грн [8]. Ускладнює ситуацію той факт, що весь прибуток від вантажних перевезень було використано на покриття зростаючих збитків від пасажирських перевезень.

З огляду на вищезазначене, стає зрозуміло, що основоположною причиною виникнення кризової ситуації на залізничному транспорті є невідповідність механізму господарювання АТ «Укрзалізниця» умовам середовища його функціонування. Необхідність трансформації наявних регуляторних механізмів на залізничному транспорті стала очевидною, і з цим ніхто не сперечається. Основні розбіжності лежать лише у виборі напряму розвитку механізмів дерегулювання.

Варто зазначити, що конкуренція у сфері залізничних перевезень присутня приблизно в тридцяти країнах світу та існує в рамках трьох основних інституційних структур:

– конкуренція серед операторів вертикально-інтегрованих залізничних маршрутів спільно з договірним правом доступу до залізничних колій у конкретних пунктах відповідно до приватних угод між залізничними компаніями (наприклад, у США);

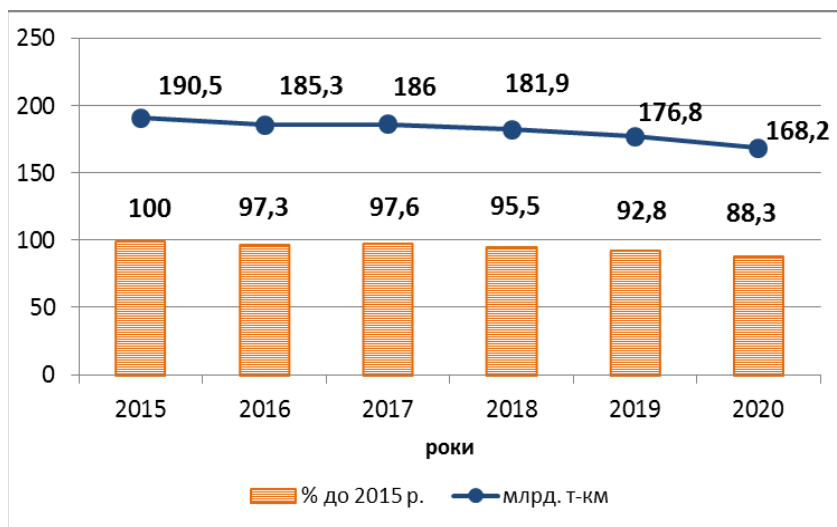


Рис. 1. Експлуатаційний вантажообіг у 2015–2020 рр., млрд т-км

Джерело: [8]

– обов'язкові, але обмежені права доступу до інфраструктури конкуруючих операторів, визначені національним законодавством; права доступу, обмежені певними маршрутами та/або обставинами, існують у Канаді, Бразилії, Мексиці;

– загальні права доступу, санкціоновані політикою розширення доступу до державних інфраструктурних мереж, як, наприклад, у країнах Європейського Союзу і в Австралії.

Сьогодні актуалізується питання побудови нових варіантів розвитку конкуренції і на залізничному транспорті України. При цьому слід урахувати, що альтернативні структури формуються на трьох конструкційних компонентах: організаційній формі бізнесу, ринковій конкуренції і поділу, які необхідно об'єднати для формування структур галузі, що будуть більш досконалішими порівняно з традиційною залізницею. Доцільно виділити такі альтернативні варіанти формування конкурентних відносин на залізничному транспорті, як: реорганізація залізничної компанії та заходи з комерціалізації, децентралізація регіональних/приміських перевезень з їх передачею місцевій владі; надання приватному сектору концесії на регіональні і приміські пасажирські перевезення; приватизація вантажних перевезень із наданням виключних прав, приватизація вантажних залізниць у вигляді вертикально-інтегрованої компанії; надання концесії на регіональні пасажирські перевезення та ін.

Аналізуючи стан залізничної галузі, необхідно констатувати, що конкурентний ринок залізничного транспорту України знаходиться на початковому етапі формування і має характеристики, які розкрито нижче.

На ринку надання послуг із користування вантажними вагонами вже відбувається формування основних засад для розвитку конкуренції. Попри збереження за АТ «Укрзалізниця» домінуючого становища (ринкова частка становить понад 35%) у загальній кількості вантажних залізничних вагонів (АТ «Укрзалізниця» належить 58% загального парку вантажних вагонів) нині поступово зростає частка вантажних вагонів, які належать операторам рухомого залізничного складу, що вказує на розвиток конкурентних засад на цьому ринку. Про розвиток конкуренції на ринку надання в користування вагонів свідчить і наближення сукупної частки робочого парку вантажних залізничних вагонів операторів рухомого складу (становить 48%) до частки АТ «Укрзалізниця», яка становить 52% [9].

Повністю відповідає ознакам конкурентного ринку сегмент оперування парком цистерн, де АТ «Укрзалізниця» не займає монопольного становища оскільки 78% робочого парку даного типу рухомого складу вже сьогодні належить операторам рухомого залізничного складу. Оператори рухомого складу займають домінуюче положення і в сегменті надання в користування напіввагонів,

де частка робочого парку напіввагонів власності АТ «Укрзалізниця» становить 43%. У сегментах надання в користування зерновозів, цементовозів та окатишевозів частка операторів рухомого складу наближається до частки АТ «Укрзалізниця», яка поки ще зберігає домінуюче положення у цих сегментах, володіючи 56%, 64% та 54% робочого парку відповідно. Монопольне положення АТ «Укрзалізниця» зберігається лише в сегменті надання в користування критих вагонів, де частка робочого парку операторів рухомого залізничного складу не перевищує 22% [9]. Тенденції зростання частки робочого парку операторів залізничного рухомого складу на ринку надання в користування вантажних вагонів свідчать про відсутність бар'єрів для входження на ринок, а відповідно, і про наявність конкурентного середовища в окремих сегментах.

Ураховуючи існуючу ситуацію на ринку надання в користування вагонів, для інтенсифікації конкурентної боротьби між операторами рухомого залізничного складу з боку АТ «Укрзалізниця» необхідно:

– забезпечити оновлення парку вантажних вагонів, у тому числі і за рахунок створення можливості для отримання вагонного парку у лізинг;

– удосконалити механізм розподілу вагонів між вантажовідправниками за рахунок виключення можливості вибіркового ставлення під час надання в користування вантажовідправникам вагонів;

– запровадити систему контролю за санітарно-технічним та експлуатаційним станом залізничного рухомого складу, що надається в користування;

– розробити механізм забезпечення зворотного завантаження вагонів, зокрема погодження задіяння вагонів під подвійні операції, що сприяло б зниженню тарифів за користування вагонами;

– удосконалити механізм формування тарифів за надання в користування рухомого складу та чітко визначити обов'язки і відповідальність кожного з учасників ринку в процесі надання в оренду вагонів.

Перспективним напрямом для розвитку конкурентних відносин у залізничній галузі є надання послуг магістральних локомотивів для здійснення вантажних перевезень. Важливим кроком у напрямі реалізації вказаної ініціативи є розроблення АТ «Укрзалізниця» спільно з державними органами влади пілотного проєкту щодо допуску приватних локомотивів на окремі ділянки колій загального користування, що дасть змогу узгодити організаційні, технічні та технологічні аспекти функціонування на ринку декількох операторів локомотивної тяги і сформувати нормативно-правовий базис забезпечення повноцінної лібералізації ринку послуг магістральних локомотивів.

Серед заходів сприяння формуванню конкурентного ринку послуг магістральних локомотивів слід відзначити такі, як:

– виділення локомотивного складника тарифу на залізничні перевезення для забезпечення економічно обґрунтованого ціноутворення в галузі;

– створення незалежного органу безпеки на залізничному транспорті, що визначатиме вимоги до перевізників, здійснюватиме перевірку відповідності рухомого складу технічним вимогам, надаватиме ліцензії та сертифікати безпеки на виконання залізничних перевезень;

– застосування механізмів державно-приватного партнерства і реалізації АТ «Укрзалізниця» та бізнесом спільних інвестиційних проєктів щодо модернізації та оновлення тягового рухомого складу галузі, у т. ч. на основі участі бізнесу в ремонті локомотивів за рахунок постачання запасних частин і в подальшому експлуатації

відремонтованих тепловозів на ділянках, де здійснюються перевезення вантажів бізнесу;

– застосування лізингових умов співпраці АТ «Укрзалізниця» і бізнесу в напрямі закупівлі та використання тягового рухомого складу тощо.

Формування конкурентного ринку надання послуг магістральних локомотивів дасть змогу подолати проблему дефіциту тягового рухомого складу і забезпечити його якісне інноваційне оновлення, прискорити оборот вантажних вагонів і скоротити час доставки вантажів.

Отже, розвиток конкуренції на вітчизняному залізничному транспорті потребує формування якісного конкурентного середовища, створення якого відбувається під впливом комплексу чинників, поданих на рис. 2.

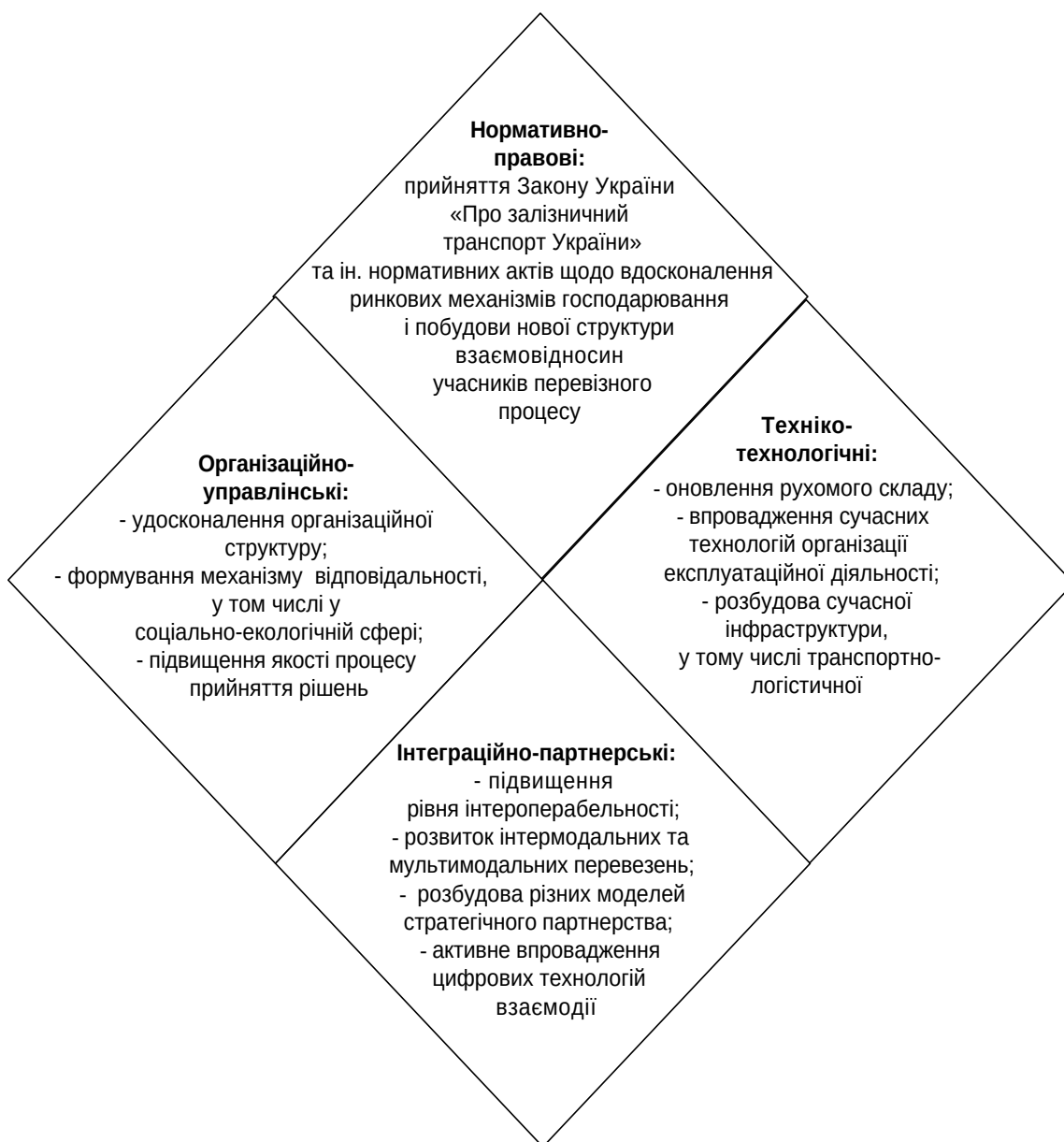


Рис. 2. Ключові чинники формування якісного конкурентного середовища на залізничному транспорті

Джерело: авторська розробка

У цілому слід зазначити, що формування якісного конкурентного середовища у залізничній галузі сприятиме: створенню системи економічної мотивації збалансованого розвитку підприємств; скороченню витрат і підвищенню ефективності; поліпшенню якості та асортименту транспортних послуг; підвищенню конкурентоспроможності залізничних перевезень порівняно з іншими видами транспорту; зміцненню позицій вітчизняного залізничного транспорту на світовому транспортному ринку за рахунок розвитку експортно-імпорتنих і транзитних перевезень; підвищенню інвестиційної привабливості галузі.

Висновки з проведеного дослідження.

Таким чином, аналіз діяльності АТ «Укрзалізниця» і стану конкурентного ринку вітчизняного залізничного транспорту вказує на доцільність лібералізації залізничної галузі та розбудови конкурентної моделі ринку залізничних перевезень. Успішна реалізація подібних перетворень потребує проведення значної роботи з обґрунтування напрямів розвитку механізмів конкуренції та формування конкурентного середовища на залізничному транспорті. Умови сьогодення зумовлюють необхідність розроблення альтернативних варіантів формування конкурентних відносин на залізничному транспорті, які можуть включати: реорганізацію залізничної компанії та заходи з комерціалізації; децентралізацію регіональних/приміських перевезень з передачею їх місцевій владі; надання приватному сектору концесії на регіональні і приміські пасажирські перевезення; приватизацію вантажних перевезень із наданням виключних прав, приватизацію вантажних залізниць у вигляді вертикально інтегрованої компанії; надання концесії на регіональні пасажирські перевезення тощо. Поряд із цим доцільно враховувати детермінанти розбудови якісного конкурентного середовища, що включають комплекс нормативно-правових, організаційно-управлінських, техніко-технологічних та інтеграційно-партнерських чинників.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бараш Ю.С., Чаркіна Т.Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень : монографія. Донецьк : ДНУЗТ, 2015. 184 с.
2. Дикань В.Л., Обруч Г.В. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 56. С. 9–18.
3. Ейтутіс Д.Г. Конкурентоспроможність регіональних залізниць. *Залізничний транспорт України*. 2007. № 3. С. 90–92.
4. Каличева Н.Є. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту (методологічні аспекти) : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 391 с.
5. Корінь М.В. Концепція розвитку транзитного потенціалу українських залізниць у контексті розши-

рення транскордонного співробітництва. *Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова*. 2018. Вип. 8(73). С. 42–47.

6. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.

7. Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.

8. Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства «Українська залізниця», розслідування фактів можливої бездіяльності, порушення законодавства України органами управління зазначеного підприємства, що призвели до значного погіршення технічного стану підприємства та основних виробничих показників : Постанова Верховної Ради України № 1734-ІХ від 09.09.2021. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text> (дата звернення: 07.12. 2021).

9. Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017–2018 роки : схвалено Антимонопольним комітетом України 17 січня 2019 р. протокол № 2. *Антимонопольний комітет України*. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=147166&schema=main&f> (дата звернення: 10.12. 2021).

REFERENCES:

1. Barash Yu.S., Chatkina T.Yu. (2015) *Upravlinnya konkurentospromozhnistyu zaliznychnykh pasazhyrs'kykh perevezen'* [Management of competitiveness of railway passenger transportation]. Donetsk: DNUZT. (in Ukrainian)
2. Dykan V.L., Obruch H.V. (2016) *Vyznachennia efektyvnosti realizatsii potentsialu konkurentospromozhnosti vahonobudivnykh pidpryemstv* [Determination of the effectiveness of realizing the competitiveness potential of car building enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 56, pp. 9–18.
3. Eitutis D.H. (2007) *Konkurentospromozhnist rehionalnykh zaliznyts* [Competitiveness of regional railways]. *Zaliznychnyi transport Ukrainy*, no. 3, pp. 90–92.
4. Kalycheva N.Je. (2019) *Zabezpechennja konkurentospromozhnosti pidpryemstv zaliznychnogho transportu (metodologichni aspekty)* [Ensuring competitiveness of railway enterprises (methodological aspects)]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)
5. Korin M.V. (2018) *Kontseptsiiia rozvytku tranzynnoho potentsialu ukrainskykh zaliznyts u konteksti rozshyrennia transkordonnoho spivrobotnytstva* [Concept of development of transit potential of Ukrainian Railways in the context of expanding cross-border cooperation]. *Visnyk ONU imeni I.I. Mechnykova*, vol. 8(73), pp. 42–47.
6. Ovchinnikova V.O. (2017) *Stratehichne upravlinnia rozvytkom zaliznychnogho transportu Ukrainy* [Strategic management of railway transport development in Ukraine]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)
7. Tokmakova I.V. (2015) *Zabezpechennia harmoniinoho rozvytku zaliznychnogho transportu Ukrainy* [Ensuring the harmonious development of railway trans-

port in Ukraine]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport. (in Ukrainian)

8. *Legislation Of Ukraine* (2021) Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine "Report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on the inspection and assessment of the state of Joint Stock Company "Ukrainian railway", investigation of the facts of possible inactivity, violation of the legislation of Ukraine by the management bodies of the specified enterprise, which led to a significant

deterioration in the technical condition of the enterprise and the main production indicators". Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1734-20#Text> (accessed 07 December 2021).

9. *Official web-site of the Antimonopoly committee of Ukraine* (2019) Report on the results of research on the market of cargo transportation by rail for 2017–2018. Available at: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=147166&schema=main&f> (accessed 10 December 2021).