

В. І. КОПИТКО (Львівська філія Дієту)

ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

В статті розглядаються деякі проблеми реформування залізничного транспорту України, враховуючи критерії оцінки ефективності та розвитку транспорту, стан виробничої технічної бази та технологічний рівень перевезень. Пропонуються міроприємства щодо підвищення привабливості послуг залізничного транспорту, обґрунтовується необхідність вивчення транспортного ринку, враховуючи те, що «Укрзалізниця» є однією з галузей природних монополій. Введення інформаційного ресурсу, як складової отримання кінцевого результату дозволить завершити структурну реформу залізничного транспорту.

В статье рассматриваются некоторые проблемы реформирования железнодорожного транспорта Украины, учитывая критерии оценки эффективности и развития транспорта, состояние производственно-технической базы и технологический уровень перевозок. Предлагаются мероприятия по повышению привлекательности услуг железнодорожного транспорта, обосновывается необходимость изучения транспортного рынка, учитывая то, что «Укрзалізниця» есть одной из отраслей природных монополий. Введение информационного ресурса, как составляющей получения конечного результата позволит завершить структурную реформу железнодорожного транспорта.

An the article some problems of reformation of the railway transport in Ukraine, taking into consideration evaluations criteria of effectiveness and development of transport, state of production-technical basis and technological level of transportation are considered. Measures as regards to improvement service in the railway transport are proposed, the necessity of the transport market analysis taking into account the fact that «Ukrzaliznytsya» is one of the branches of natural monopoly is proved. Introduction of the informational resource as a component of getting eventual result will permit to complete structural reform of the railway transport.

На сьогоднішній день залізничний транспорт є однією із небагатьох галузей економіки, що знаходиться у державній власності. Реформування «Укрзалізниці» у державну акціонерну компанію передбачає додаткове залучення інвестицій, адже за потреби у інвестиціях на оновлення інфраструктури у 15 млрд. грн. галузь може виділити менше третини, загальна зношеність рухомого складу (тепловозів, електровозів, пасажирських та вантажних вагонів) становить 65-75 відсотків. Тому у 2007 році планується закупити 173 пасажирських вагони, 15 електро та 5 дизель-поїздів [1, с. 3], проте глобально проблему старіння парку пасажирського рухомого складу це не вирішує, адже збитки пасажирських перевезень перекриваються перекресним фінансуванням із доходів, які залізниця отримують від вантажних перевезень.

У ринкових умовах істотно змінюються критерії оцінки ефективності функціонування та розвитку транспорту. На залізничному транспорті найважливішою при розрахунках плану формування поїздів була економія вагону-годин простою вагонів на станції формування поїздів та на попутних сортувальних станціях без урахування вартості вантажів і потрібної швидкості їх доставки, тобто виходячи з технічних критеріїв, то в сучасних умовах ринку значно ефективнішими стають вартісні крите-

рії, згідно з якими прибуток залізниць може бути більшим від швидкісних пасажирських перевезень і доставки вантажів безпосередньо в цех порівняно з перевезенням вантажів на склади тривалого зберігання. При цьому виникає також велика позатранспортна ефективність.

Слід відмітити й те, що лише на 2007 рік планується приріст ВВП в обсязі 7 % і на 25 % збільшення продукції металургійної галузі. Зрозуміло, що при збільшенні обсягів перевезень слід забезпечити і безпеку руху. Щодо концепції реформування залізничного транспорту України є частина економістів, які вважають, що реформування галузі слід проводити шляхом диференціації на складові: вантажні перевезення, пасажирські перевезення, інфраструктура тощо. Є проблема перекресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а також удосконалення тарифів на перевезення. Наступна проблема – це кредитування під низькі відсотки, адже борг на сьогоднішній день «Укрзалізниці» становить 7 млрд. дол.

Отже стан виробничо-технічної бази і тех – нологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Як і на решті

залізниць України, прогресуюче старіння основних фондів залізниць, відсутність державної підтримки розвитку галузі, низький рівень тарифів на перевезення пасажирів і відсутність дієвого механізму компенсації збитків найближчим часом може стати гальмом подальшого соціально-економічного розвитку країни. Тому вирішення питання реформування галузі є найбільш ефективним та радикальним засобом для забезпечення нормального, ефективного функціонування залізниць.

«Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України», яка існує в стадії проекту, має вирішити такі проблеми, як недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, невідповідність організаційної структури тенденціям розвитку ринкової економіки, наявність субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, недостатня фінансова прозорість діяльності залізничної галузі та низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Формою господарювання для залізничного транспорту вибрана корпоративна модель управління зі створенням на базі «Укрзалізниці» залізниць, підприємств і організацій галузі Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», причому одним із головних напрямків реформування є розмежування господарських функцій і функцій державного управління. Основними умовами для ефективного реформування є збереження залізниць у державній власності, послідовність проведення реформ, адаптації до ринкових умов господарювання, посилення мотивації праці та соціальної захищеності залізничників.

В умовах ринкової економіки для того, щоб утримувати передові позиції в сфері пасажирських перевезень радикальним виходом для залізничного транспорту є будівництво мережі швидкісних магістралей, що дозволяють успішно конкурувати з автомобільним транспортом в діапазоні 500-1000 км [2, с. 3]. Для реалізації програми організації швидкісного руху потрібно 27375,7 млн. грн. в тому числі:

- будівництво та реструктуризація об'єктів швидкісного руху на залізничних лініях та вузлах – 22365,7 млн. грн.;

- закупівля швидкісного рухомого складу – 2490 млн. грн.;

- будівництво та реструктуризація депо і пунктів технічного обслуговування швидкісного рухомого складу – 1490 млн. грн.;

- проведення НДДКР та створення вітчизняного рухомого складу – 350 млн. грн.;

- підготовку виробництва вітчизняного рухомого складу – 650 млн. грн.

На сьогоднішній день реформування залізничного транспорту проходить зовсім в інших умовах ніж аналогічне реформування в інших галузях економіки України, тому цей досвід слід врахувати. Так, наприклад, в цілому по АПК під час реформування простежувався спад виробництва особливо в аграрній сфері руйнуванням виробничого потенціалу, спадом життєвого рівня сільського населення в усіх регіонах держави, незважаючи на те, що проведена земельна реформа та реорганізація сільгоспприємств. Основні товаровиробники є юридично незалежними суб'єктами господарювання лише формально, адже в переважній більшості випадків найманий працівник не відчуває вигоди в результатах високоефективної праці, незважаючи на те, що практично приватизовані оптова та роздрібна торгівля та харчова промисловість, є ще значна частка тіньового обігу в системі розподілу агропромислової продукції, а знос основних фондів в сільському господарстві досягнув критичної межі.

В сучасних умовах потрібно узгодити міроприємства по отриманню прибутку із проведення робіт по підвищенню привабливості та вигідності використання послуг залізничного транспорту для вантажовласників та пасажирів, зокрема враховуючи можливе зниження транспортних тарифів. Тому зростає значення вивчення транспортного ринку, як передумови ефективного управління, що вплине на якість транспортного обслуговування, а при проведенні маркетингових досліджень слід врахувати, що тарифи на перевезення вантажів на залізницю у межах України здійснюються на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України [3, с. 150].

Проведений SWOT-аналіз доводить, що пасажирське господарство Укрзалізниці має слабких сторін більше, ніж сильних (11 проти 7), причому можливостей більше, ніж загроз (9 проти 3). Звідси очевидним є доцільність застосування маркетингової стратегії „Використання можливостей для посилення слабких сторін і усунення недоліків” [4, с. 373].

Вивчення транспортного ринку тісно пов'язане із структурними змінами на залізничному транспорті, де в роботі [5, с. 6] автор вказує що структурна реформа на залізничному транспорті України є надзвичайно важливим фактором

реалізації стратегічних завдань розвитку галузі, швидке впровадження яких дозволило б створити умови для ефективного функціонування й розвитку залізничного транспорту України та його подальшого пристосування до ринкових умов за рахунок:

- приведення структури управління залізничного транспорту у відповідність до законодавства України та її адаптації до ринкових умов;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій на залізничний транспорт з метою оновлення його виробничо-технічної бази;
- збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;
- збільшення прибутковості перевезень шляхом удосконалення роботи залізничного транспорту.

Впровадження в Україні структурної реформи, організація нової моделі управління та відкритий доступ до залізничної інфраструктури не повинні призвести до занепаду галузі та розпорошення кваліфікованих кадрів. Для координації діяльності компанії інфраструктури й експлуатаційних компаній-операторів та регулювання між ними нормальних відносин необхідно організувати сильну й незалежну адміністрацію, яка має бути наділена такими функціями:

- розробки й виконання стратегічної та інвестиційної політики для залізничної системи в цілому;
- забезпечення необхідної пропускну здатності напрямків залізниць;
- гарантування збереження уніфікованого технічного підходу для подальшого розвитку перспективних досліджень та розробок;
- збереження ноу-хау для укладання відповідних контрактів з менеджерами інфраструктури та компаній-операторів;
- виконання професійної експертизи з метою нагляду за виконанням контракту;
- контролю за забезпеченням експлуатаційної сумісності та гармонізації із країнами-членами ЄС.

Не можна не відмітити й те, що характеристика інтеграційних процесів на транспорті з точки зору організаційно-правових, технологічних, технічних, економічних, соціальних, екологічних та геополітичних аспектів [6, с. 54] визначають очікувані економічні наслідки для залізничного транспорту при вступі України в СОТ. Тут слід враховувати не тільки позитивні сторони, але й негативні, зокрема, якщо транспортна інфраструктура наблизиться до європейських стандартів, що є позитивом, то зву-

зиться вітчизняний ринок транспортних послуг, що є негативом, від чого зменшаться відповідні надходження в бюджет, вивільниться кваліфікована робоча сила, що посилить соціальну напругу. З підвищенням частки регулярності, швидкості та комфортності перевезень, зрозуміло, підвищиться якість сервісного обслуговування, проте вільний ринок транспортних послуг призведе до зростання внутрішніх тарифів і збільшення долі транспортної складової у ВВП. Крім того дорожня інфраструктура потребує значних інвестицій для приведення її до європейських стандартів, проте питання залучення інвестицій практично не вирішено.

Не можна не сказати і про закупівлю або лізинг високоякісної зарубіжної транспортної техніки за нижчими цінами, проте вітчизняне транспортне машинобудування програє по цінових і якісних параметрах.

Слід врахувати при реформуванні залізничного транспорту й те, що «Укрзалізниця» є однією з галузей природних монополій. Тому необхідно зазначити, що жодна природна монополія не має чітких затверджених методик формування тарифів, що призводить до їх необґрунтованого встановлення та економічно небажаних випадків перехресного субсидування.

На сьогодні ключовим елементом реформування і сталого розвитку ринків природних монополій, а також підвищення ефективності їх діяльності в інтересах суспільства є механізм цінового регулювання. Для досягнення цього у процесі цінового регулювання необхідно дотримуватися міжнародно визнаних принципів, які, у свою чергу, забезпечують досягнення таких цілей: економічної ефективності, окупності затрат, фінансової стабільності підприємств, справедливості, універсальності послуг, простоти і зрозумілості [7, с. 19].

Затратний механізм формування тарифів на послуги природних монополій в Україні довів свою неефективність, що засвідчують такі факти:

- формування тарифів здійснюється під сильним впливом соціальних і політичних факторів, що забезпечує збереження „низьких” тарифів, але не гарантує достатньої якості послуг;
- має місце широке застосування практики, яка полягає у штучному заниженні цін (тарифів) для населення за рахунок їх завищення для промислових підприємств або у штучному перерозподілі прибутків між різними видами діяльності у відповідних галузях (з одного боку, це спотворює економічні стимули до залучення

інвестицій; з іншого боку, практика субсидування, скоріше, суперечить реальним інтересам населення.

Невідкладним завданням регуляторних органів України на сучасному етапі є підвищення ефективності контролю за регулюванням тарифів на послуги, що реалізуються суб'єктами природних монополій (зокрема, перехід до так званого «Стимулюючого» регулювання на основі коефіцієнтів зміни цін).

Із введенням інформаційного ресурсу як фактора при реформуванні галузі, слід звернути увагу і на автоматизовані системи управління залізничним транспортом, які повинні адаптуватися до процесів реформування залізничного транспорту у відповідності із сучасними інформаційними технологіями, які базуються на розподілених комп'ютерних мережах з пакетною комунікацією даних. Ці процеси вимагають комплексних досліджень щодо використання інформаційних систем як в центрах управління транспортними перевезеннями так і на робочих місцях основних користувачів цих систем. Тут слід враховувати особливості функціонування великих залізничних станцій, потреби як керівників так і виконавців, які беруть участь в управлінні процесами перевезень, в якісному та своєчасному забезпеченні потрібною інформацією, яка необхідна для оперативного прийняття відповідальних рішень. Врахування інформаційної складової зв'язано з масштабами, впровадженнями нових технологій, з великою різноманітністю технологічних об'єктів, що забезпечить їх інформаційну підтримку, а також із неоднорідністю основних джерел, які вимагають інформаційного обслуговування. Тому слід розробити технології, які б враховували одночасне функціонування в різноманітних об'єктах, які б забезпечували роботу інформаційних управлінських систем.

Перетворення «Укрзалізниці» в державну акціонерну компанію «Українські залізниці» є питання реформування залізничного транспорту для задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортної складової в ціні продукції. Трансформація власності в умовах реформу-

вання означає не просто зміни співвідношення форм власності на залізничному транспорті, а про модернізацію відносин власності, впровадження інноваційних моментів в ці відносини, застосування практичного досвіду зарубіжних країн, що показало ефективні результати взаємодії власників в економіці держав. Структурна реформа залізничного транспорту визначатиметься як поетапне перетворення транспортно-го ринку зі стану природної монополії до олігополії, введенням інформаційного ресурсу як складової отримання кінцевого результату.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Магістраль” Всеукраїнська транспортна газета – №51 (1061) – №52(1162).– 4-10 листопада 2006р.
2. Кулаєв Ю.Ф. К вопросу о развитии скоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Украины / Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць. Вип. 12.– Київ: КУЕТТ, 2006. – с. 3-6.
3. Копитко В.І. Маркетингові дослідження залізничних перевезень як передумова ефективного менеджменту / Маркетинг та логістика в системі менеджменту. Тези доповіді VI Міжнародної наукової конференції (Львів, 9-11 листопада 2006р.). – с. 150-151.
4. Христофор О.В., Лобойко Л.М., Мельник Т.С. Застосування маркетингового аналізу середовища як висхідний етап конкурентної боротьби / Маркетинг та логістика в системі менеджменту. Тези доповіді VI Міжнародної наукової конференції (Львів, 9-11 листопада 2006р.). – с. 373-374.
5. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом України: Монографія. – Д.: Вид-во Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені акад. В.Лазаряна, 2006р. – 252 с.
6. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: Монографія / Ю. Е. Пащенко, М. Ю. Гончаров, Й. М. Кранц та інші; За ред. С. І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266с.
7. Кравченко Ю. Ринкам природних монополій – ефективне регулювання / Економіка України №6, 2006р. – с. 12-19.

Надійшла до редколегії 17.05.2007.