

ДІАГНОСТИЧНО-ПАРАМЕТРИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ОРІЄНТИРІВ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

У статті пропонується визначення діагностично-параметричної характеристики стратегічних орієнтирів реструктуризації підприємств залізничного комплексу (далі ПЗК) як складової організаційно-економічного механізму управління цим процесом.

Ключові слова: показники, відправлення вантажів, вантажообіг, відправлення пасажирів, інфраструктура залізничного транспорту.

Транспортний ринок змінюється, тепер він визначається попитом, а не пропозиціями, як було в минулому. Це відображається на обсягах перевезень, на показниках фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту (далі ПЗТ).

Залізничний транспорт є складовою частиною транспортного сектору економіки країни, що функціонує як складний виробничо-технічний комплекс, призначений для надання транспортних послуг як у сфері обігу, так і у сфері соціальних послуг. На залізницях України зберігається держрегулювання, що обмежує прибутковість галузі. Для її підвищення необхідно запровадити внутрішньогалузеве регулювання допустимого рівня витрат з урахуванням необхідної експлуатаційної надійності технічних засобів, їхнього відновлення і забезпечення цільового прибутку, достатнього для розрахунків з бюджетом і розвитку виробничого майнового комплексу залізничного транспорту. Для підтримки і зміцнення конкурентоспроможності ПЗТ на транспортному ринку необхідно провадити інноваційну політику, спрямовану на створення нових транспортних продуктів, з урахуванням потреб споживачів.

Враховуючи системну класифікацію транспортного сектору економіки, реструктуризації підлягає залізничний транспорт сфери обігу і сфери соціальних послуг як монопольний вид транспорту у встановлених межах функціонування магістрального виду транспорту [1]. Ці проблеми можуть бути вирішені на основі чіткого визначення стратегічних орієнтирів реструктуризації ПЗТ. Тому для цього необхідно надати діагностично-параметричну характеристику процесу. Це підтверджується тим, що різне функціональне призначення залізничного транспорту визначає необхідність чіткого встановлення його меж як об'єкта дослідження у складі єдиної транспортної системи, його цільової функції, пов'язаної з виробничою діяльністю при перевезенні вантажів і пасажирів.

Залізничний фактично є єдиним видом транспорту, що забезпечує основні міжгалузеві, міжрегіональні та міжнародні транспортно-економічні зв'язки, а також транзитні потоки вантажів і пасажирів без наявності конкуренції з боку інших

видів транспорту, особливо водного (морського та річкового). Проте виконання цих важливих державних і соціальних функцій залізничного транспорту стримує його кризовий стан, зумовлений загальною кризою економіки країни.

Для забезпечення життєдіяльності залізничного транспорту вживають заходи щодо підвищення ефективності роботи на основі впровадження ресурсозбережних та інформаційних технологій перевезень, застосування гнучкої тарифної політики, вдосконалення системи ремонту та утримання рухомого складу, колій, засобів енергозбереження, зв'язку тощо. Результати проведеного нами аналізу показали, що в Україні та країнах СНД відсутні наукові публікації щодо встановлення сутності діагностично-параметричних характеристик визначення стратегічних орієнтирів реструктуризації. Проблемні аспекти організації і функціонування транспортних ринків досліджувалась російськими фахівцями М. Можаровим, Н. Терешіною, які визначили їх принципові особливості. Окремі аспекти реструктуризації досліджені в роботах Г. Ейтутіса, Т. Лозової, І. Мазура, В. Шапіро. Але у цих роботах не дається визначення цієї категорії з економічної точки зору [2; 3].

На підставі даних статистичної звітності в роботі проведений ситуаційний аналіз стану і особливостей розвитку ПЗТ України, які входять до складу «Укрзалізниці».

Оцінка достатності інноваційного потенціалу реструктуризації ПЗТ проведена на основі статистичної інформації фінансово-економічної діяльності «Укрзалізниці» за 2005-2011 роки та визначених автором науково-методичних підходів.

За даними статистичних показників, наведених в табл.1, зроблено аналіз стану та основних показників діяльності і ділової активності ПЗТ України.

Для діагностично-параметричної характеристики визначення стратегічних орієнтирів реструктуризації ПЗТ на основі визначення базових умов (пропозицій та попиту), структури ринку, поведінки економічних суб'єктів, державної політики та економічної результативності визначені та проаналізовані наступні показники:

- відправлення вантажів – загальний обсяг вантажів у тоннах (брутто), прийнятий до перевезення;
- перевезення вантажів – загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажними залізничними вагонами), вимірюється в тоннах;
- вантажообіг – загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу, вимірюється в тонно-кілометрах;
- відправлення пасажирів – загальна кількість пасажирів, прийнятих до перевезення;
- перевезення пасажирів – загальна кількість пасажирів, які транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту;
- пасажирообіг – загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добутків кількості

пасажирів (групи пасажирів) на відстань їх перевезення, вимірюється в пасажиро-кілометрах.

Аналіз обсягів перевезень показує динаміку змін у вантажних перевезеннях і відображає загальну економічну ситуацію в країні та безпосередньо корелює з динамікою промислового виробництва та ВВП – відповідні зниження обсягів перевезень протягом 1990–1999 рр. змінилися невеликим зростанням перевезень 2000–2009 рр. і зниженням у 2009 та 2010 роках і незначним зростанням у 2011 р. Економічне піднесення до 2008р. відобразилося також на пасажирських перевезеннях, але з 2009 спостерігалось спадання. Протягом останніх років структура залізничних вантажоперевезень залишалася практично незмінною, а з 2009 р. знизилась практично на 10 відсотків. Залізницями України переважно перевозиться сировина, продукція низького рівня обробки.

Таблиця 1. Аналіз стану і динаміка показників ПЗТ «Укрзалізниця» за 2005-2011 роки

	Роки					
	2005	2008	2009	2010	2011	2011 до 2008
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування (км)	21980	21870	21852	21655	21658	99,1
Відправлення вантажів залізницями (млн. т)	378,9	398,1	415,9	399,7	322,2	77,4
в т. ч. залізницями:						
Донецька	157,8	163,0	167,6	160,9	131,4	78,4
Львівська	25,1	25,7	26,9	23,6	16,9	62,8
Одеська	24,6	25,1	29,3	34,2	22,8	77,8
Придніпровська	112,0	119,1	123,4	114,7	96,2	77,9
Південно-Західна	27,9	30,5	34,2	34,7	26,0	76,0
Південна	31,5	34,7	34,5	31,6	28,9	83,7
Перевезення вантажів (млн. т)	450,3	478,7	514,2	498,5	391,0	78,4
Вантажообіг						
Усього залізницями (млрд. т км) у т. ч. залізницями:	224,0	240,8	262,5	257,0	196,2	-76,0
Донецька	36,9	39,6	42,4	41,7	32,1	-77,0
Львівська	222,5	24,1	25,0	23,1	15,3	-68,0
Одеська	51,6	53,5	58,5	60,7	51,3	-84,0
Придніпровська	48,1	51,5	55,7	53,5	41,1	-76,0
Південно-Західна	42,3	48,2	54,3	52,8	37,8	-71,0
Південна	22,6	24,3	26,6	25,2	18,3	-73,0
Перевезення пасажирів (тис.)	445553	448422	447094	445466	426000	95,2
Пасажирооборот (млн. пас. км)	52655	53230	53089	53056	48300	-91,0
Середньомісячна заробітна плата штатних працівників підприємств залізничного транспорту (грн.)	1147	1467	1834	2432	2490	102,0

Спостерігалась стійка тенденція до збільшення зовнішньоекономічної частини залізничних вантажних перевезень переважно за рахунок її експортної та транзитної складових (з 1998 по 2008 р. обсяги експорту зросли на 47,2 %, а транзиту – на 76,6 %), яка зменшилась у 2011 р. на 46,0 % менше, ніж за 2010 рік.

Збільшення вантажообігу на практично монопольному сегменті перевезень сировинних товарів не може вважатися стійкою основою для збільшення прибуткових перевезень у майбутньому. Розвиток і закріплення позицій на висококонкурентних ринках потребує побудови більш

ефективної системи організації бізнесу та мотивації робітників.

Залізничний транспорт України (після поділу мережі залізниць колишнього СРСР) розпочав свою роботу в 1992 р. в умовах різкого спаду обсягу перевезень і загальноекономічної кризи. Відправлення вантажів у 1992 р. склало 86,6 % від рівня 1991 р. і почало щорічно скорочуватися до 1999 р. включно. Найнижчий рівень склав 33,4 % від рівня 1991 р., коли перевезення вантажів сягали 851 млн. т. Зростання почалося з 2000 р. та склало у 2008 р. 499,0 млн. т, що становить лише 47,0 % від рівня 1991 р., в 2009 р. скоротився порівняно з 2008 р. до 391,0, в 2010

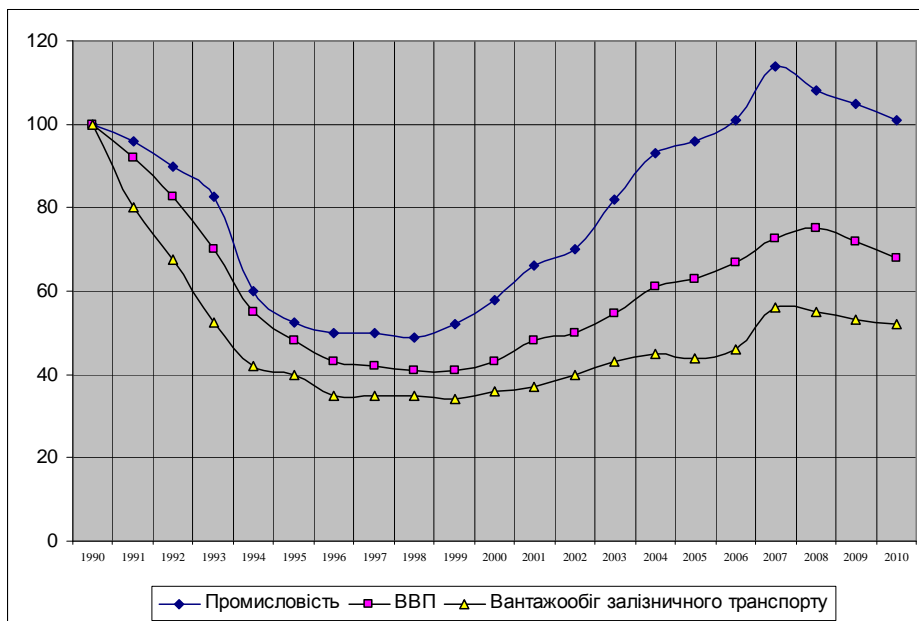


Рис. 1. Співвідношення вантажообігу з макроекономічними показниками (у %) до 1990 р.

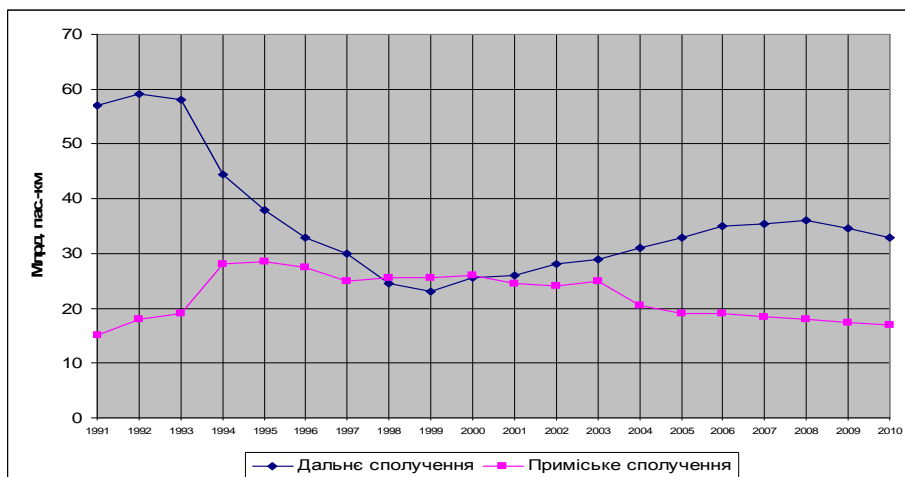


Рис. 2. Пасажирообіг залізничного транспорту у дальньому та приміському сполученнях

становило 350,0 млн. т., в 2011 р. – 355 млн. т.

Аналогічні тенденції і в динаміці вантажообігу – за період з 1991 по 1999 р. він скоротився та склав 38,9 % від рівня 1991 р. Подальше зростання вантажообігу (за період до 2011 р.) дозволяло досягти рівня 1991 р. лише на 54,2 %. Необхідно зазначити, що його зростання загалом за вказаний період було дуже високе порівняно з динамікою двох найважливіших макроекономічних показників (рис. 1).

Тенденції до змін пасажирських перевезень у 90-ті роки ХХ ст. дещо відрізнялися від змін у вантажних перевезеннях. З 1991 по 1993 р. включно пасажирообіг збільшувався, темпи його зростання становили у 1992 р. 7,3 % порівняно з рівнем 1991 р. Зниження обсягів пасажирських перевезень розпочалося з 1994 р. і продовжувалося до 1999 р., коли рівень пасажирообігу становив 62,7 % порівняно з 1993 р. У 2011 р. обсяг пасажирообігу склав 53,0 млрд. пас.-км, що складає 75% до рівня 1991 р. і далі дуже повільно знижувався, кількість відправлення пасажирів залізничним транспортом становила 426,0 млн., що на 19,5 млн. менше, ніж у 2009 р.

Збільшення пасажирообігу у далекому сполученні

станом за 2009 р. порівняно з 1999 р. становить 78,3 % або 15,4 млрд. пас.-км. Це зумовлено соціальною тарифною політикою (з огляду на зниження платоспроможності населення держава стримувала підвищення тарифів). Натомість пасажирообіг у приміському сполученні (рис. 2.) скоротився на 39,5 % та склав 17,8 млрд. пас.-км (на це вплинуло відродження автобусних перевезень (маршрутних таксі).

Укрзалізниця постійно вживаються заходи щодо підвищення ефективності використання рухомого складу. Так обіг вантажного вагона з року в рік прискорюється. У 2011 р. порівняно з 2000 р. він прискорений на 2,68 доби (рис. 3).

Значно поліпшені у 2011 р. відносно 2000 р. показники використання локомотивного парку. Продуктивність локомотива підвищена на 17,2 %, середньодобовий пробіг – на 2,8 % (рис. 4., 5).

За період 1991–1996 рр. продуктивність вантажних вагонів зменшилась на 43,2 %, а починаючи з 1997 по 2011 р. збільшилась і досягла 5219 т-км нетто, або 101,7 % порівняно з 1991 р. (рис. 6).

Водночас продуктивність вантажних вагонів в окремих країнах світу набагато перевищує цей

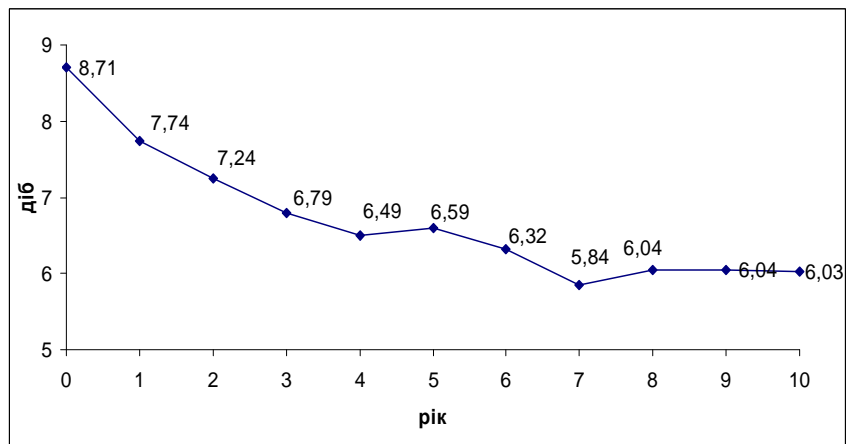


Рис. 3. Динаміка виконання обігу вантажного вагона за 10 років з 2000 по 2010 р.

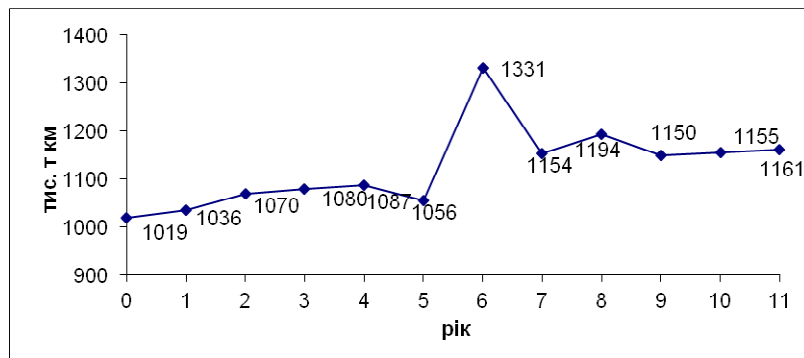


Рис. 4. Динаміка виконання середньодобової продуктивності локомотива

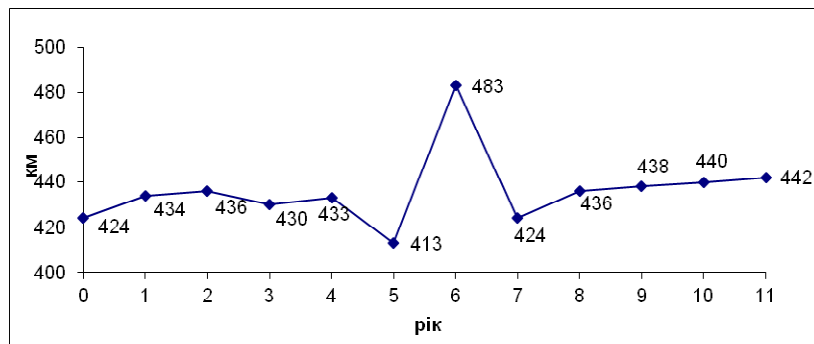


Рис. 5. Динаміка середньодобового пробігу

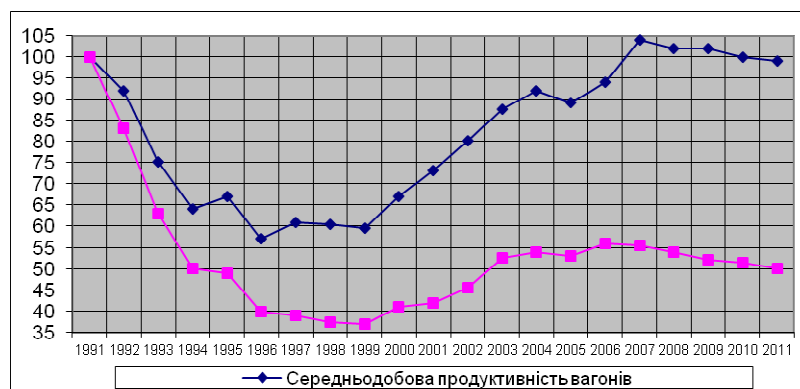


Рис. 6. Динаміка індексів продуктивності вантажних вагонів та вантажообігу відносно 1991 р. (у %)

показник (в Росії – у 3,0 рази, а в США – у 3,2 рази), що навіть з урахуванням особливостей цих країн (значно більші відстані перевезень) свідчить про наявність потенціалу поліпшення цього показника в нашій країні.

Продуктивність локомотивів за період 1992–1999 рр. мала постійну тенденцію до зростання та склала 1095 тис. т-км брутто або 113,7 % до рівня 1992 р.

За період 2000–2011 рр. продуктивність

локомотива в Україні зростала більш високими темпами і склала на кінець періоду 1194 тис. т-км брутто (122,8 % до рівня 1999 р.). Варто зазначити, що цей показник у Росії збільшився з 2000 по 2011 р. на 23,6 % і склав 1672 тис. т-км брутто (рис. 7). Це свідчить про наявність можливостей підвищення цього показника насамперед за рахунок більш ефективного використання локомотивного парку.

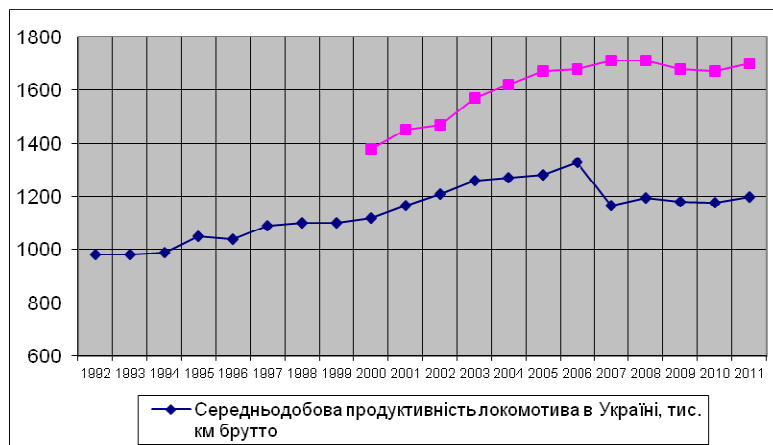


Рис. 7. Динаміка продуктивності локомотивів в Україні та Росії

За період з 1990 по 1999 р. частота вантажних перевезень (млн. т-км брутто на 1 км довжини колії) постійно скорочувалась та на кінець періоду склала 7 млн. т-км на 1 км довжини колії, що становить лише 33,5 % від рівня 1990 р. (рис. 8). Це пов'язано зі скороченням обсягів перевізної роботи залізничного транспорту.

У 2008 р. цей показник збільшився, але склав лише 55,2 % від показника 1990 р., а у 2010 р. він скоротився на 10 %, а у 2011 р. виріс на 2%.

Порівняно з іншими провідними країнами світу частота вантажних перевезень залізниць України вища, але відстає удвічі від рівня Росії.

Частота пасажирських перевезень (рис. 9) на кінець 2008 р. склала 2405 тис. пас.-км, або 72,4 % від значення 1990 р. Цей показник відповідає рівню Франції і Німеччини та перевищує аналогічний показник залізниць Російської Федерації у 1,2 раза. У 2011 р. пасажирські перевезення залізницями України скоротились на 14 % від даних 2010 р.

Цей аналіз свідчить про те, що інфраструктура залізничного транспорту України використовується інтенсивно, проте існує резерв підвищення ефективності використання експлуатаційної довжини колії як у вантажних перевезеннях, так і в пасажирських.

Продуктивність праці в галузі залежить від:

- переліку видів діяльності;
- ефективності праці;
- співвідношення витрат на робочу силу та капітал.

Протягом 1991–1999 рр. продуктивність праці на залізничному транспорті мала стійку тенденцію до зниження. У 1999 р. вона склала лише 62 % від рівня 1991 р. Зниження продуктивності праці було зумовлене різким скороченням обсягів перевезень.

Таким чином прогноз макроекономічних параметрів суттєво впливає на оцінку перспектив розвитку галузі і потрібних інвестицій для реструктуризації та роботи ПЗТ після її проведення.

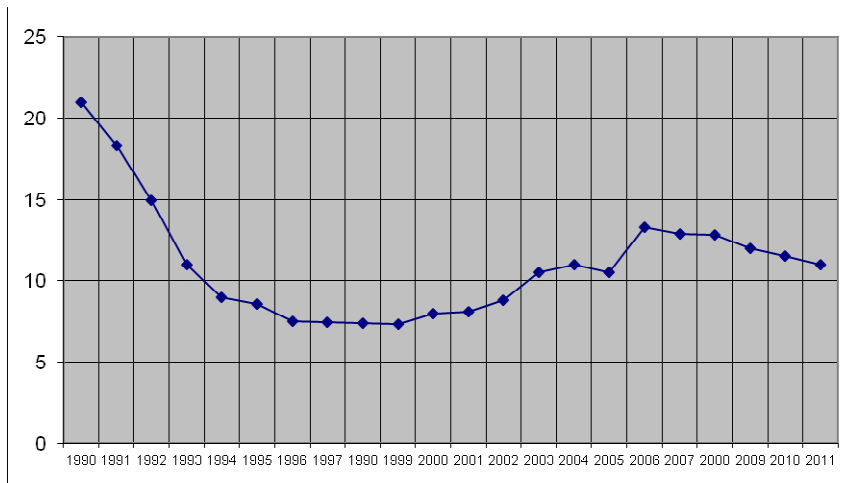


Рис. 8. Частота перевезень вантажів ПЗТ

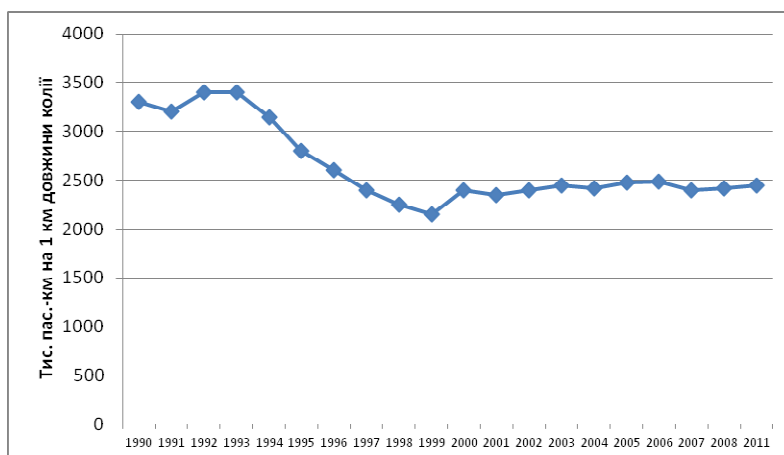


Рис. 9. Частота перевезень пасажирів залізничним транспортом України

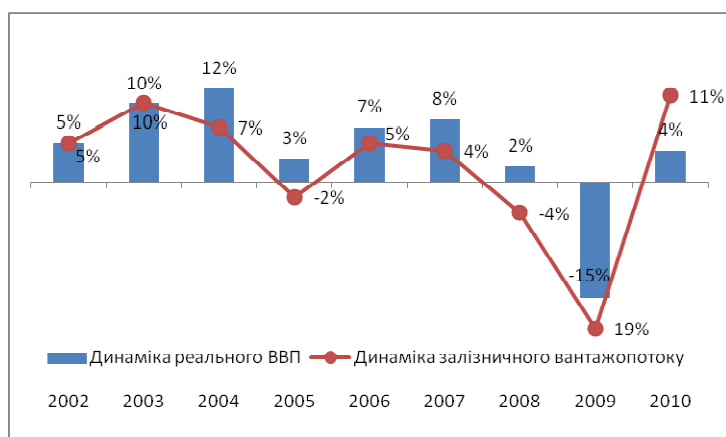


Рис. 10. Залежність динаміки вантажопотоку залізничного транспорту від динаміки реального ВВП

Загалом на основі цих досліджень необхідність низкою системних чинників, визначених у табл. 2. реструктуризації залізничної галузі обумовлена

Таблиця 2. Передумови реформи залізничної галузі

Фактори	Системні чинники
Низька якість наданих послуг	Ефективність послуг і наданий рівень якості не відповідає вимогам економічної ситуації; Низький рівень мотивації працівників; Відтік висококваліфікованих кадрів з галузі
Перешкоди до розвитку конкурентного середовища	Поєднання функцій господарської діяльності та державного регулювання стримує розвиток ринкових відносин у галузі і перешкоджає розвитку конкурентного середовища
Низька ефективність системи державного регулювання	Недостатня гнучкість, стабільність і прогнозованість тарифної системи; Існування кількох тарифних центрів і тарифних систем; Відсутність диференційованого підходу до регулювання природних монополій та конкурентних видів діяльності; Відсутність механізмів рівноправного доступу до інфраструктури
Високий ступінь зносу засобів виробництва	В умовах прогнозованого зростання попиту, високий знос (більше 80%) засобів виробництва вимагає значних витрат на їх утримання і ремонт - відновна вартість вибулих у період 2001-2010 р. основних засобів становить понад 700 млрд. грн.
Складна фінансово-економічна ситуація залізничного комплексу України	Обмежені можливості з залучення приватного капіталу; Перехресне субсидування збиткових видів діяльності; Низька прибутковість системи; Недостатність власного капіталу в оборотних активах і значні обсяги кредиторської та дебіторської заборгованості

Як доводить аналіз показників роботи, на залізничному транспорті є реальні можливості підвищення продуктивності праці насамперед через оптимізацію роботи з ефективності використання парку локомотивів та вагонів, концентрації ремонтної бази та обсягів робіт, закриття збиткових сортувальних станцій та малодіяльних дільниць, більш активне використання аутсорсингу, впровадження інноваційних та інформаційних технологій, а також через мотивацію праці.

Для порівняння: продуктивність праці на залізницях України відстає від продуктивності праці на залізницях США більше як у 15 разів.

Загалом аналіз результатів фінансово-економічної діяльності ПЗТ показав, що при зростанні доходів практично по всіх видах послуг, загальна результативність діяльності знижується, про що свідчить зниження рівня рентабельності діяльності до 0,8 %, а також низький рівень ліквідності підприємства, що є наслідком превалювання динаміки зростання витрат над зростанням доходів.

Аналіз структури галузевих ринків економіки свідчить про те, що сучасні технології вимагають капіталомістких, виробничих процесів, які підтверджують, що в структурі витрат у цьому разі спостерігаються високі постійні і низькі перемінні витрати. Саме це впливає на рівень граничної норми прибутковості та інших показників економічної результативності.

Аналіз критеріїв ділової активності показує, що на ПЗТ не враховується так зване «золоте правило» економіки підприємства, згідно з яким прибуток повинен зростати більш високими темпами, ніж обсяг реалізації продукції та вартість майна. Це означає, що витрати виробництва повинні знижуватись, а ресурси підприємства використовуватись ефективніше.

Це є свідченням того, що:

- ресурси ПЗТ використовуються неефективно, тому що обсяг реалізації послуг зростає меншими темпами, ніж вкладений капітал;
- економічний потенціал ПЗТ не зростає, оскільки всі темпи зміни показників менші за 100 %.

Діагностично-параметрична характеристика визначення стратегічних орієнтирів реструктуризації ПЗТ указує на досить низький рівень їх ділової активності.

Список літератури

1. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс] : закон України від 23 лютого 2012 року № 4442 – VI. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Мазур И. И. Реструктуризация предприятий и компаний [Текст] / И. И. Мазур, В. Д. Шаниро. – М.: Экономика, 2001. – 587 с.
3. Макаренко, М. В. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту [Текст] / М. В. Макаренко, Т. І. Лозова, Г. Ю. Олійник. – К.: КУЕТТ, 20007. – 428 с.

РЕЗЮМЕ

Олейник Георгий

Диагностически-параметрическая характеристика определения стратегических ориентиров реструктуризации предприятий железнодорожного комплекса

В статье предлагается определение лечебно-параметрической характеристики стратегических ориентиров реструктуризации предприятий железнодорожного комплекса (далее ПЗК), как составной организационно-экономического механизма управления этим процессом.

RESUME

Oliynyk Georgiy

Diagnostic and parametric description of the definition of strategic guidelines of restructuring of railway complex

In the article there has been proposed a definition of diagnostic and parametric characteristics of the strategic goals of restructuring of rail complex (more PZK) as a part of the organizational and economic mechanism of this process.

Стаття надійшла до редакції 10.04.2012 р.