

УДК 338.47:[339.137.2+656.078.8]

## ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ УМОВИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Чорний В.В., к.е.н., проректор з науково-виробничих питань та  
перспектив розвитку (ДЕТУТ)*

*В статті обґрунтовано організаційно-економічні умови підвищення конкурентоспроможності національних залізниць на ринку вантажних перевезень в сучасних умовах господарювання та доведено необхідність формування сучасної парадигми щодо управління конкурентоспроможністю.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, ринок вантажних перевезень, конкурентоспроможність, партнерсько-конкурентний підхід.

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт країни як важливіша інфраструктурна галузь та основа транспортного комплексу має бути адекватно розвиненим по відношенню до економічної системи з метою сприяння подальшому її розвитку. Це пов'язано з тим, що транспорт взагалі, а залізничний зокрема, в Україні справляють потужний вплив на стан економічної системи.

Зважаючи на зазначене, рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту визначає ступінь його впливу на розвиток економічної системи, оскільки від ефективності функціонування залізниць країни великою мірою залежить і розвиток вантажоутворюючих галузей, які в свою чергу справляють вплив на інші галузі економіки. Таким чином, залізничний транспорт країни виступає могутнім чинником у створенні ефекту мультиплікатора – здатності приросту сукупного попиту зумовлювати множинний порівняно з ним приріст загальних обсягів виробництва і національного доходу. Це свідчить про об'єктивну необхідність високого рівня ефективності функціонування залізничного транспорту та вимагає дослідження організаційно-економічних умов підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На залізничному транспорті проблемам підвищення конкурентоспроможності присвячені праці Макаренко М.В., Цветова Ю.М., Сича Є.М., Богомолової Н.І., Бараша Ю.С., Ейтутиса Г.Д., Якименко Н.В. та ін. При цьому не отримало розвитку дослідження умов підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Обмеженість доробок з означеної проблеми, розв'язання якої відповідає нагальним потребам та економічним інтересам залізниць, актуалізує необхідність проведення подальших досліджень в обґрунтуванні організаційно-

економічних умов підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

**Метою статті** є дослідження та обґрунтування організаційно-економічних умов підвищення конкурентоспроможності національних залізниць на ринку вантажних перевезень в сучасних умовах господарювання, врахування яких надасть можливість створити підґрунтя для довготермінового забезпечення стабільних фінансових результатів.

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт країни являє собою поєднане функціонування природномонопольного (залізнична інфраструктура) та потенційно конкурентного (сфера експлуатації) секторів і цим принципово відрізняється від інших видів транспорту. Інфраструктура залізничного транспорту є виробничо-технологічним комплексом, який складається з технічного, технологічного, організаційного, кваліфікаційного забезпечення та включає матеріально-технічну базу господарств колійного, станційного, електропостачання, залізничної автоматики, телемеханіки та електрозв'язку.

В директиві 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради Європи від 26 лютого 2001 р. «Про розподілення пропускну здатності залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки» міститься положення про те, що залізнична інфраструктура являє собою природну монополію.

Монополія у широкому розумінні означає виключне право держави, підприємства, фізичної особи на володіння будь-чим або на здійснення якого-небудь виду діяльності. Природна монополія – це галузь, у якій яскраво виражена економія від зростання масштабів виробництва, а конкуренція нездійсненна, утруднена або незастосовувана; галузь, у якій довготермінові, середні витрати

мінімальні за умови, що одна фірма обслуговує ринок.

Природним монополіям держава надає виняткові привілеї в обмін на право уряду регулювати їх дії з метою недопущення зловживання монопольною владою. Для забезпечення необхідної суспільної поведінки суб'єктами природних монополій уряд використовує державну власність або державне регулювання з метою уникнення зловживань неконтрольованою монопольною владою. Державне регулювання природної монополії передбачає можливість забезпечення споживачів якісним обслуговуванням і товарами за доступними цінами.

Регулювання природної монополії повинно гарантувати отримання споживачами вигод від економії, зумовленої масштабами виробництва (тобто від зниження витрат на одиницю продукції). Органи, що регулюють діяльність суб'єктів природних монополій, можуть законодавчо встановлювати для монополістів максимальну ціну на їх продукцію. При встановленні ціни на рівні нижче, ніж середні витрати виживання суб'єктів природних монополій залежить від державних субсидій. В разі їх відсутності у суб'єктів природних монополій в короткостроковому періоді виникають збитки, які приводять до порушення відтворювальних процесів і в перспективі – до банкрутства.

Зважаючи на викладене, уряд має регулювати залізничну інфраструктуру як суб'єкт природної монополії, але при цьому забезпечувати повне відшкодування витрат на її утримання та використання і отримання прибутку, достатнього для забезпечення відтворювальних процесів. Таке регулювання передбачає встановлення відповідної плати за використання інфраструктури та надання державної підтримки в разі, якщо плата не дозволяє повністю компенсувати витрати і отримувати необхідний рівень прибутку.

Отже, однією з ключових умов підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень є належне фінансування інфраструктури, в межах якого забезпечується, з одного боку, мотивація власника інфраструктури до оптимізації витрат (забезпечення високої якості надаваних послуг за мінімальних витрат), а з іншого – повне компенсування власнику інфраструктури витрат та отримання прибутку, величина якого разом з амортизаційними відрахуваннями забезпечує фінансування в повному обсязі відтворювальних процесів.

Зважаючи на викладене, належне фінансування залізничної інфраструктури залежить від державного регулювання ціноутворення на продукцію (послуги) суб'єктів природних монополій та механізмів

компенсування збитків і отримання державних субсидій, які в сукупності гарантують повне відшкодування витрат і отримання «справедливого» прибутку, достатнього для забезпечення відтворювальних процесів. Отже, наступною умовою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень виступає оптимальне державне регулювання ціноутворення на послуги залізничної інфраструктури.

Метою оптимального державного регулювання ціноутворення є досягнення ринкової рівноваги – ситуації на ринку послуг залізничної інфраструктури, коли попит і пропозиція за певної ціни є урівноваженими. Зрозуміло, що коли під впливом державного регулювання ціна на послуги залізничної інфраструктури встановлюється на рівні нижче середніх витрат, то власнику інфраструктури гарантуються державні субсидії для компенсації недоотриманих доходів. Це сприяє створенню паритетних умов змагання суб'єктів господарювання в конкурентному середовищі ринку вантажних перевезень.

Досягнення оптимальності державне регулювання ціноутворення на послуги залізничної інфраструктури стає можливим лише за умови фінансового відокремлення інфраструктури від сфери експлуатації. Пояснюється це тим, що за умови поєднаного функціонування інфраструктури та сфери експлуатації орган управління залізничним транспортом має можливість використати монопольну владу на ринку залізничних перевезень і встановлювати монопольні ціни в цілому на залізничні перевезення.

У зв'язку з цим державне регулювання ціноутворення застосовується не тільки до плати за користування залізничною інфраструктурою як суб'єктом природної монополії, а й на послуги сфери експлуатації, яка є потенційно конкурентним сектором економіки країни. При цьому регулювання ціноутворення як на послуги залізничної інфраструктури, так і на послуги сфери експлуатації, ґрунтується на тих самих принципах, не зважаючи на різну сутність оптимальної ціни на товари суб'єктів природних монополій та товари, що виготовлені в потенційно конкурентних секторах.

Відомо, що суспільно оптимальною ціною, яка урівноважує попит та пропозицію на відповідному ринку та забезпечує спрямування ринком на виробництво цього блага оптимальної кількості ресурсів, для суб'єктів природних монополій є ціна на рівні середніх витрат, а для суб'єктів конкурентних та потенційно конкурентних ринків – ціна на рівні граничних витрат. Саме тому принципи регулювання цін на послуги залізничної інфраструктури та цін на послуги сфери експлуатації відрізняються, а

власно регулювання переслідує різні цілі. У сфері експлуатації метою державного регулювання ціноутворення є сприяння активізації конкуренції і поступовий перехід до вільного встановлення цін.

Викладене дає підстави стверджувати, що забезпечення організаційного розвитку залізничного транспорту країни є важливою умовою підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. При цьому під організаційним розвитком розуміють процес позитивних і якісних змін в організації, які зачіпають головним чином структуру (взаємозв'язки, які існують між підрозділами організації, спосіб і форма об'єднання людей для досягнення спільних виробничих і соціальних цілей), способи діяльності та взаємодії, використовувані форми і типи власності тощо.

В процесі організаційного розвитку залізничного транспорту мають застосовуватися техніко-технологічні, організаційно-економічні і правові заходи, спрямовані на заміну відносин економічної власності, форм управління, виробничої структури тощо з метою забезпечення ефективного функціонування в високо конкурентному ринковому середовищі, формування потенційної спроможності та реальної здатності до адекватного реагування на постійні зміни кон'юнктури транспортного ринку (зокрема, ринку вантажних перевезень).

На ринку вантажних перевезень залізниці країни вступають у конкурентну боротьбу з вантажовласниками за привласнення найбільших доходів, з транспортними підприємствами інших видів транспорту за обсяги перевезень, з власниками вантажних вагонів за привласнення найбільших доходів, з залізницями сусідніх країни за транзитні вантажопотоки, а також за привласнення найбільших доходів при використанні вантажних вагонів належності іноземних залізниць. При цьому споживачами для залізниць виступають:

- вантажовласники, які пред'являють вантажі для перевезення залізничним транспортом;
- власники вантажних вагонів, які використовують інфраструктуру і локомотивну тягу залізниць для перевезення вантажів;
- іноземні залізниці, які користуються вагонами інвентарного парку залізничного транспорту України при перевезенні вантажів в межах своїх залізничних адміністрацій.

З іншого боку, власники вантажних вагонів та іноземні залізниці виступають для національних залізниць як партнери, оскільки

сприяють більш повному задоволенню попиту вантажовласників за рахунок використання звантажувальних ресурсів, що їм належать. Це свідчить про необхідність застосування партнерсько-конкурентного підходу до взаємодії залізниць з іншими суб'єктами ринку вантажних перевезень як важливої умови підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

**Висновки.** Умови підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень відрізняються специфічними властивостями, пов'язаними з тим, що між залізницями та іншими суб'єктами ринку вантажних перевезень (крім автотранспортних підприємств) існує взаємозалежність, яка справляє вплив на ефективність діяльності кожного з цих учасників. Це обумовлює необхідність проведення подальших досліджень та обґрунтування сучасної парадигми управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України: [монографія] / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов, М.Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
2. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко. – К.: «Фенікс», 2003. – 466 с.
3. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю.С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
4. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривопішин, Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 2. – С. 31–35.
5. Сич Є.М. Економічні «умови-принципи» прискорення залізничних перевезень: сутність і зміст / Є.М. Сич, Н.І. Богомоллова // Зб. наук. пр. ДЕГУТ, серія “Економіка і управління”, 2009. – Вип. 14. – С. 79 – 87.
6. Якименко Н.В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28 – С. 104–109.

**Анотація.** В статье обоснованы организационно-экономические условия повышения конкурентоспособности национальных железных дорог на рынке грузовых перевозок в современных условиях хозяйствования и доказана необходимость формирования современной парадигмы управления конкурентоспособностью.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, рынок грузовых перевозок, конкурентоспособность, партнерско-конкурентный подход.

**Summary.** In the article the organizationally-economic terms of increase of competitiveness of national railways are reasonable at the market of freight transportations in the modern terms of management and the necessity of forming of modern paradigm of management is well-proven by a competitiveness.

**Keywords:** railway transport, market of freight transportations, competitiveness, partner-competition approach.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Колесникова Н.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 334.012.82:656.2

### УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ПОЗИЦІЇ СИСТЕМНО- ІНТЕГРАЦІЙНОГО ПІДХОДУ

*Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)*

*Розкрито системно-інтеграційний підхід до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом визначення його організаційного, процесного та ситуаційного аспектів.*

**Ключові слова:** система, системний підхід, інтеграція, потенціал

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Майбутнє залізничного транспорту України пов'язано з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інвестиційно-інноваційних проєктів.

Найбільш актуальним в теперішній час є організація швидкісного пасажирського руху, розбудова міжнародних транспортних коридорів з урахуванням вектору національної політики на Схід-Захід; формування вітчизняної логістично-транспортної системи; об'єднання з іншими суб'єктами транспортної мережі при формуванні єдиної транспортної системи України.

У зв'язку з зазначеним постає завдання управління розвитком будівельного потенціалу підприємств залізничної галузі, що сприятиме розбудові залізничного транспорту в ринкових умовах господарювання.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питання розвитку будівельного потенціалу підприємств залізничного транспорту досі залишилися поза увагою провідних вчених. До переліку напрямків їх наукового пошуку стосовно діяльності залізничного транспорту входили: соціально-економічний потенціал суб'єктів галузі

(Чебанова О.П. [1]), їх транспортний потенціал (Якименко Н. В. [2]), інноваційний (Воловельська І.В. [3]) та виробничий потенціали (Дикань В.Л., Панчишин Я.М. [4]) тощо. Відсутність теоретичних підходів до сутності будівельного потенціалу, механізмів управління його розвитком, методик оцінки формує певний інтерес до цієї сфери наукового знання. А тому *метою статті* є розкриття системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом визначення його організаційного, процесного та ситуаційного аспектів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інтеграційні процеси і структурні зміни, що відбуваються в сучасному суспільстві, зачіпають його ключові сфери: бізнес, науку та освіту. З'являються на цьому тлі інтегративні комплекси, які є структурами нового, мережного типу, відмітною ознакою яких є горизонтальні зв'язки. Ці структури здатні впливати як на інститути науки, освіти та бізнесу, так і на систему суспільних відносин в цілому, породжуючи інноваційні практики управління.

Будь-яка галузь пізнання потребує визначення теоретичного базису. Таким для теорії управління є підходи до управління, серед яких ключова роль належить системному підходу.