УДК 658.23:656.2

Олена Харчук, к. е. н.
(доц. кафедри менеджменту організацій і логістики,
Державний економіко-технологічний університет транспорту
Олександр Ковальчук
(студент гр. 1-МОіА маг.,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття розкриває проведення аналізу діяльності і основних фінансово-економічних показників підприємства залізничного транспорту і розробку шляхів підвищення його конкурентоспроможності.

Ключові слова: *конкурентоспроможність підприємств, ефективне функціонування рухомого складу, показники ефективності виробничої діяльності.*

Статья расскрывает проведение анализа деятельности и основных финансово-экономических показателей предприятия железнодорожного транспорта и разработку путей повышения его конкурентоспособности

Ключевые слова: *конкурентоспособность предприятий, эффективное функционирование подвижного состава, показатели эффективности производственной деятельности.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах основними напрямками стабілізації підприємств залізничного транспорту, окрім створення нової системи управління його господарською діяльністю, являються також комплексне управління витратами, глибоке і постійне вивчення кон'юнктури на ринку перевезень і запитів пасажирів. Тільки в такому разі можна забезпечувати отримання від даного виду діяльності максимального прибутку і зниження собівартості перевезень і підвищення їх конкурентоспроможності.

Дирекція залізничних перевезень є основним структурним підрозділом, який організує виконання плану перевезень вантажів і пасажирів, забезпечує безпеку руху на дільницях, які входять до її складу.

Основними завданнями дирекцій залізничних перевезень, зокрема Коростенської дирекції залізничних перевезень, є: своєчасне і якісне здійснення перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти, а також надання послуг з користування спорудами і пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі, при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів та збереження вантажів; організація і забезпечення руху поїздів за

© Харчук О. Г., Ковальчук О. Г., 2014

графіком; забезпечення безпеки і здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту і охорони праці працівників дирекції; розвиток і розширення сфери транспортних послуг споживача без обмеження за ознаками форм власності і видів діяльності; забезпечення чіткої взаємодії всіх підрозділів і ланок, що беруть участь у перевізному процесі і ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Управління конкурентоспроможністю підприємств залізничного транспорту – це складна проблема, яка потребує вирішення для досягнення поставлених цілей організації. Вирішенню окремих завдань цієї проблеми присвячені дослідження таких зарубіжних і вітчизняних вчених, як М. В. Гненного, В. Л. Диканя, М. В. Макаренка, Є. М. Сича й ін.

Метою даної статті є аналіз конкурентоспроможності дирекцій залізничних перевезень і ефективне функціонування рухомого складу в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для оцінки конкурентоспроможності підприємства необхідно проаналізувати його діяльність і основні техніко-економічні показники. Аналіз якісних показників використання рухомого складу Коростенської дирекції показав, що у 2013 році: обіг вантажного вагону прискорений на 0,05 діб (на 72 хвилини) в порівнянні з планом 2012 року, середньодобова продуктивність вагону більше плану на 593 ткм. нетто, простій вагону під 1-ю вантажною операцією скорочений на 0,75 год до завдання, простій транзитного вагону скорочений на 1,34 години до плану 2012 року, дільнична швидкість руху поїздів вище плану на 1,5 км/год і рівня 2011 року на – 2,2 км/год., технічна швидкість нижче завдання на 0,5 км/год і вище рівня 2011 року на 0,6 км/год., середня вага поїзда менше плану 2012 року на 11,3 тон, середньодобова продуктивність локомотива менше завдання на 6,4 ткм. брутто, середньодобовий пробіг локомотивів збільшився на 31,7 км/доб., статистичне навантаження виконано на 105,8 %, що більше плану 2012 року на 3,35 т/в.

Виконання завдання по середньодобовому пробігу на 106,4 % дозволило підвищити продуктивність локомотива на 468,1 тисяч ткм. брутто, а в теплотязі на 344,6 тис. ткм. брутто. Збільшення робочого парку локомотивів на 11,8 % привело до втрати в середньодобовій продуктивності локомотива на 445,5 тис. ткм. брутто, а в теплотязі на 275,4 тис. ткм. брутто.

Завдання по технічній швидкості локомотива за 2013 рік на Коростенській дирекції виконано на 99,6 %, основною причиною невиконання технічної швидкості була не витримка перегінних часів ходу машиністами локомотивів через велику кількість попереджень на обмеження швидкості.

Обіг вантажного вагону при завданні 1,85 доби склав 1,88 доби, до минулого року обіг також вповільнений на 0,6 доби або на 4,2%. Уповільнення обігу вагона виникло внаслідок збільшення порожнього пробігу до загального на 5,5% до плану. Збільшення простою вагонів під 1-ю вантажною операцією на 1,79 години уповільнило обіг вагону на 0,06 доби. Не виконання простоїв під 1-ю вантажною операцією виникло в результаті тривалих простоїв вагонів в очікуванні.

Обіг місцевого вагону виконаний дирекцією на 86,1% до минулого року, обіг місцевого вагону також уповільнений на 0,29 доби.

Завдання по дільничній швидкості дирекція виконала на 104,5% до минулого року, показник покращений на 1,6 км/доб.

Технічна швидкість руху поїздів виконана на 100,5%, до рівня минулого року вона знижена на 0,2 км/доб.

Продуктивність вагону виконана на 108,1%, однак у порівнянні із відповідним періодом 2012 року продуктивність вагону знижена на 248 ткм нетто, це сталося по причині зменшення середньодобового пробігу вагона і зниження і динамічного навантаження навантаженого вагону робочого парку.

Дирекція виконала і покращила всі якісні показники використання електровозів: продуктивність електровозу виконана на 107,3% і збільшена до рівня 2012 року на 119,2 тис.ткм; середня вага поїзду виконана на 110,6 % до рівня минулого року вага поїзду збільшена на 147,8 тонн; ср. добовій пробіг виконаний на 103,6 % до 2012 року, він збільшений на 45,1 км/доб.

Серед показників використання локомотивного парку у теплотязі такі результати виконання: – ср. добова продуктивність локомотиву 107,8%, до рівня 2012 року продуктивність знижена на 15,2 тис/ткм.; – ср. добовий пробіг виконаний на 106,4 %, він також покращений до аналогічного періоду 2012 року на 10,1 км/доб.

Середня вага поїзду нижче плану 2013 року на 8,8 тонн і збільшилася до рівня 2012 року на 0,5 тони. Головною причиною не виконання середньої ваги поїзду є зниження тоннокілометрової роботи і збільшення порожнього пробігу вагонів до загального на 1,5 %.

Планове завдання по статистичному навантаженню на вагон перевиконано на 2,11 тонну, але в порівнянні з 2012 роком статнавантаження знижено на 0,88 тонни, це сталося в основному по причині зменшення статнавантаження нафтоналивних вантажів, у 2013 році значно зменшено навантаження 8-ми вісних цистерн. В результаті чого втрати склали приблизно 0,7 т/ваг. Значні втрати дирекція має також через зменшення статичного навантаження будівельних матеріалів у піввагони, що знизило в середньому статнавантаження на 1,55 тонни.

За 12 місяців 2013 року дирекція не тільки виконала, але значно покращила якісні показники використання рухомого складу: обіг вантажного вагону виконано на 121,1%, його прискорено до завдання на 0,29 доби і на 0,46 доби до 2012 року; обіг місцевого вагону прискорено на 0,18 доби до плану 2013 року і на 1,22 доби до 2012 р.; простій під 1-ю вантажною операцією прискорено до плану 2013 року на 3,46 години і на 5,97 до 2012р.; транзитний простій скорочено до плану 2013 року на 2,62 год. і рівень 2012 р. на 3,51год., дільнична і технічна швидкості виконано відповідно на 102,3% і 103,2% до 2012 року, їх підвищено відповідно на 0,6 км/год і 0,8 км/год., ср. добову продуктивність локомотиву виконано на 105,8% до 2012 р. +115,3 тис. ткм); середню вагу поїзда підвищено на 128,7 т. до плану 2013 року і на 125,5т. до 2012 р., ср. добовий пробіг локомотиву виконано на 104,0%, його покращено до плану 2013 року на 21,7 км/доб. і на 8,6 км/доб до 2012 р.

Графік руху пасажирських поїздів на відправлення виконано на 99,9%. На прослідування графік виконано на 99,1%, це на 0,1% краще, ніж за аналогічний період минулого року. За 12 місяців 2013 р. графік руху приміських поїздів виконано на 99,9%, це сталося із-за збільшення кількості затримок відповідними службами, так всього за 12 місяців 2013 р. затримано на прослідування 116 приміських поїздів на 32,0 год, а у 2012 році було затримано 113 приміських поїздів на 57,3 год.

Для оцінки конкурентоспроможності підприємства використовуються також показники ефективності виробничої діяльності, а саме:

– коефіцієнт зносу і придатності, який складає для Коростенської дирекції залізничних перевезень 0,59 за 2013 р. Це великий коефіцієнт зносу, що свідчить про незадовільний технічний стан, в якому знаходяться основні фонди підприємства. Але

порівнюючи початок і кінець звітного періоду коефіцієнт зносу не змінився, технічний стан основних фондів залишився на одному рівні.

– фондовіддача за 2013р.в порівнянні з 2012 р. зросла на 0,69 і становить 2,48.

– продуктивність праці, що розраховується як відношення обсягу продукції до середньооблікової чисельності працюючих, що збільшилася на 0,15%. Коефіцієнти обороту по прийому (0,23) і вибуттю (0,27) в порівнянні з 2013р. дещо знизились, що свідчить про зменшення плинності кадрів на підприємстві, що складає 0,24.

У зв'язку з загостренням екологічних проблем особливе значення для конкурентноспроможності перевезень здобувають такі ознаки якості, як безпека для життя населення й екологічна чистота продукції (робіт, послуг). Головною задачею обстеження району тяжіння дирекції є формування реального попиту на перевезення вантажів, виявлення нових транспортних ринків, підвищення конкурентноспроможності залізниць і зміцнення їхнього фінансового становища.

Після проведення аналізу фінансово-виробничої діяльності Коростенської дирекції залізничних перевезень були виявлені істотні недоліки в управлінні, серед яких у першу чергу відзначають наступні: несприйнятливість до змін, особливо під впливом науково-технічного і технологічного прогресу; закостенілість системи відносин між ланками і працівниками апарату управління, зобов'язаними строго слідувати правилам і процедурам; повільну передачу і переробку інформації через безліч погоджень (як по вертикалі, так і по горизонталі).

Тому пропонуються такі пропозиції щодо виконання експлуатаційних показників роботи Коростенської дирекції, а саме: – своєчасне виконання експлуатаційних показників роботи; – виникає необхідність постійно аналізувати причини невиконання і погіршення простою транзитних і місцевих вагонів по станціях дирекції; – проводення необхідної роботи з вантажовідправниками щодо збільшення навантаження щебеневої продукції в країни СНД і Балтії, а також в цілому по Україні; – вирішення питання щодо сезонного запасу відносно вагонів АРВ власність «Укррефтранс» по станції Житомир; – забезпечення своєчасного вивозу поїздів на Київську і Казатинську дирекції, для чого завчасно надавати заявки до оперативно-розпорядчого відділу ДТГО ПЗЗ на необхідну кількість електровозів.

Стосовно розвитку станцій і дільниць Коростенської дирекції залізничних перевезень, пропонується такі рекомендації:

– виконати проектну документацію щодо реконструкції гіркового комплексу станції Коростень;

– виконати в повному обсязі електрифікацію станції Коростень-Житомирський і перегону Коростень-Житомирський – Пост Південний;

– відновити і електрифікувати двоколійні вставки на дільниці Коростень – Шепетівка (Ушиця – Яблунець – Вірівка, Новоград-Волинський – Орепи, Колодянка – Радулин, Майдан – Вила – Пост Жлобинський);

– виконати в повному обсязі будівництво і електрифікацію другої колії на дільниці Коростень – Шепетівка;

– виконати будівництво другої колії на дільниці Сокорики – Потаповичі і Овруч – Товкачівський, з побудовою двоколійного моста по станції Ігнатпіль; електрифікувати дільницю Коростень – Житомир – Бердичів;

– виконати роботи по вкладенню додаткових приймально-відправних колій на станціях дирекції.

Висновки і пропозиції. На основі вище сказаного можна зробити такі висновки, що економічна ефективність підприємства залежить від його діяльності, від його

кінцевого результату, що впливає на конкурентоспроможність і виражається фінансовим результатом, який досягається в процесі господарської діяльності залізничних підприємств при найбільшому задоволенні попиту на перевезення і послуги.

Саме від величини цього результату залежить, наскільки успішним є залізничне підприємство. Умовами досягнення такого результату є швидка реакція на зміни потреб споживачів, раціональна цінова стратегія, знання змін фактичних витрат і вміння корегувати ними.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Звітність* фінансово-економічної діяльності Коростенської дирекції залізничних перевезень за 2012-2013 роки.

2. *Коробов М. Я.* Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2002. – 294 с.

3. *Макаренко М. В., Ейтутіс Г. Д., Пасічник В. І.* Нові підходи до оцінки показників експлуатаційної діяльності на залізничному транспорті України / Залізничний транспорт України. – 1998. – № 4 – 5.

Elena Kharchuk Ph.D,
(Assoc. Department of Management of Organizations and Logistics,
State Economic and Technological University of Transport)
Oleksandr Kovalchuk
(student gr. 1 MOiA mag.,
State Economic and Technological University of Transport)

WAYS TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS OF RAIL TRANSPORT

The article reveals the analysis of the main financial and economic impacts of rail transport and the development of ways to improve its competitiveness. Management competitiveness of rail transport – is a complex problem that needs to be addressed to achieve organizational goals. Under present conditions, the main areas of stabilization of railway undertakings, other than creating a new system of its business activities are also integrated cost management, profound and constant study of the situation on the market in the carriage of passengers and requests. Only in this case can ensure receipt of this activity maximize profits and reduce transportation costs and increase their competitiveness.

Keywords: *konkurentospromozhnist pidpriємstv, efektivne funktsionuvannya Rukh warehouse, pokazniki efektivnosti virobnichoї diyalnosti.*

REFERENCES

1. *Zvitnist* finansovo-ekonomichnoi diialnosti Korostenskoi dyrektsii zaliznychnykh perevezen za 2012-2013 roky.

2. *M. Korobov.* Finansovo-ekonomichnyi analiz diialnosti pidpryiemstv.– K.: T-vo «Znannia», KOO, 2002. – 294 s.

3. *M. Makarenko, Eytutis GD, Beekeeper VI* Novi pidkhody do otsinky pokaznykiv ekspluatatsiinoi diialnosti na zaliznychnomu transporti Ukrainy / Zaliznychnyi transport Ukrainy. – 1998. – № 4 – 5.