

О. Г. ДЕЙНЕКА (УкрДАЗТ, Харків), А. Р. БОЖОК (Донецький інститут залізничного транспорту)

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ПОДОЛАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

У статті висвітлено проблему адаптації залізничного транспорту до вимог ринку, досліджуються шляхи підвищення його конкурентоспроможності. Запропоновано заходи та резерви покращення ефективності роботи залізничного транспорту.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, заходи та резерви підвищення ефективності роботи, конкурентоспроможність

В статье представлена проблема адаптации железнодорожного транспорта к требованиям рынка, исследуются пути повышения его конкурентоспособности. Предложены мероприятия и резервы улучшения эффективности работы железнодорожного транспорта.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, мероприятия и резервы улучшения эффективности работы, конкурентоспособность

In the article a problem of adapting the railway transport to market requirements is presented and the ways of improving its competitiveness are investigated. Some measures and reserves of improving the operation efficiency for the railway transport are offered.

*Keywords:* railway transport, measures and reserves of improving the operation efficiency, competitiveness

### Постановка проблеми

Ринкова економіка України народилась із соціалістичного господарства СРСР. В радянській економіці всі важливі параметри діяльності підприємств встановлювались централізовано. Вищим пріоритетом було не одержання прибутку, а виконання плану. До того ж закритість економіки заважала використовувати досягнення інших країн. Великі радянські підприємства не мали системи ефективного управління. Відірваність від стратегічних інвестиційних і маркетингових рішень стримувала впровадження інновацій та унеможлиблювала розвиток природного конкурентного механізму функціонування підприємств в економіці. З переходом України до ринкових відносин підприємства отримали можливість вступити до конкурентної боротьби. Нажаль адаптація великих підприємств до сучасних вимог ринку відбувається надзвичайно повільно. Ця проблема особливо відчувається в залізничній галузі, сучасний стан якої потребує особливої уваги з боку науковців та фахівців. На сьогодні найбільш актуальними питаннями є пошук можливих напрямків підвищення ефективності роботи залізниць, а також шляхів підвищення конкурентоспроможності їх у порівнянні з іншими видами транспорту не тільки з точки зору вартості та швидкості, але й рівня сервісного

обслуговування. Сучасні потреби у ефективному функціонуванні залізничного транспорту вимагають удосконалення його організаційної структури, оновлення основних фондів і рухомого складу, і, в першу чергу, захоплення нових секторів транспортного ринку. Україна вже визначила свій шлях адаптації залізниць до роботи в ринкових умовах – через корпоративну реструктуризацію на основі економічно обгрунтованої моделі реформування.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблема пошуку шляхів щодо покращення ефективності роботи залізничного транспорту відображена в концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [1]. Вагомий внесок у розв'язання цієї проблеми здійснили такі вчені як І. М. Аксьонов [2], Ю. С. Бараш [3], Г. Д. Ейтутіс [4], О. М. Кривопішин [5], Т. А. Мукмінова [6]. Проте зазначена проблема і досі залишається предметом дискусій вчених-економістів. В умовах складної економічної ситуації в країні, дефіциту коштів самих залізниць і критичного стану рухомого складу потребують якісно нового осмислення механізми, інструменти та резерви підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.

*Мета статті* полягає в дослідженні проблеми адаптації залізничного транспорту до

вимог ринку та розробці напрямків підвищення ефективності його роботи в умовах сучасної економічної ситуації.

Залучення масового споживача становить для залізничного транспорту життєво важливу необхідність. Величезні виробничі потужності, значні витрати на науку й техніку – основа могутності залізничної галузі. Але ж вони можуть привести до банкрутства у випадку серйозного зниження обсягів перевезень. Справа – у колосальній величині вкладених коштів. Якщо витрати не будуть розподілятися на величезні обсяги перевізної роботи, то знайомий нам механізм фіксованих витрат зробить перевезення залізничного транспорту неконкурентоспроможними.

Залучити споживачів можуть низькі ціни, висока якість перевезень і сервісу. Спираючись на низькі витрати, можна встановлювати привабливі ціни, але справа не зводиться до однієї цінової політики. Ті ж кошти, які витрачаються на здешевлення продукції залізничного транспорту можуть бути витрачені на підвищення її якості або поліпшення сервісу при колишній ціні. Адже разом з якістю зростає і цінність перевезень для споживача, і запас конкурентоспроможності.

Однак і якість, і сервіс потребують додаткових витрат. Прагнучи їх поліпшити, необхідно пам'ятати, що ціна пропонованих послуг не має стати занадто високою для масового споживача. На практиці повинна підшукуватись оптимальна пропорція, треба встановлювати, яке сполучення цінових, якісних та інших характеристик здатне залучити широкі верстви клієнтів.

Ситуація на залізничному транспорті ускладнюється фізичним і моральним зносом рухомого складу, що призводить до збільшення витрат на його ремонт та на забезпечення безпеки руху.

У період 1992–1999 рр. у зв'язку зі спадом обсягів перевезень народногосподарських вантажів створився надлишок вантажних вагонів. У зв'язку з цим закупівля нових вагонів практично не проводилась. Починаючи з 2000 року намітилась тенденція зростання обсягів перевезень, змінилась структура вантажів, які перевозяться, що, в свою чергу, призвело до збільшення потреби у вантажних вагонах. Разом із тим, на цей період випало інтенсивне старіння їх інвентарного парку, через це велика кількість вагонів була списана. Тобто, до 2000 року темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння й виведення з експлуатації ос-

новних фондів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На теперішній час резерви залізниць в цьому напрямку вичерпані. До того ж діючий рівень тарифів на перевезення в більшості випадків покриває лише експлуатаційні витрати та потреби у ремонтах, а на модернізацію рухомого складу з подовженням терміну служби цих коштів не вистачає. Якщо не оновлювати наявний парк, то у найближчий час буде перетнута критична межа безпеки експлуатації майже всього рухомого складу. Неспроможність залізниць задовольнити потребу у перевезеннях негативно вплине на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників, а також на всю економіку України, чого допустити не можна.

Вирішення цієї нагальної проблеми шляхом проведення капітальних ремонтів і простої заміни рухомого складу на морально застарілі зразки можливо розглядати не більше, ніж допоміжний варіант. Пріоритетом повинно стати забезпечення залізниць України рухомим складом нового покоління з більш високим рівнем якісних, технічних та економічних показників експлуатації. Це дозволить покращити техніко-економічні показники діяльності і підвищити конкурентоспроможність залізниць.

Ситуація з пасажирськими вагонами також набуває критичного стану. Закон України «Про залізничний транспорт» (ст. 10) передбачає, що придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідкування та місцевого сполучення повинне здійснюватись за рахунок коштів Державного бюджету України, але до цього часу цільові бюджетні кошти, через їх дефіцит, для закупівлі пасажирських вагонів не передбачались. Враховуючи складну економічну ситуацію в країні, подальше виділення їх у потрібній кількості нереальне. Коштів залізниць також недостатньо для забезпечення покриття експлуатаційних витрат та оновлення в необхідних обсягах пасажирських вагонів. Тому, виходячи з ситуації, яка на сьогодні склалася, доцільно визначитись з планом робіт, які треба виконати з парком пасажирських вагонів для утримання його на належному рівні. Для запобігання скорочення інвентарного парку, необхідно подовжувати нормативний термін служби вагонів. Це, зокрема, технічне обстеження вагонів, у яких закінчився установлений виробником термін експлуатації вагонів після виконання рекомендованого виду ремонту, можливе виконання капітально-відновлювального ремонту паса-

жирських вагонів із подовженням терміну експлуатації [7].

Найбільш доцільним вирішенням проблеми оновлення парку тягового рухомого складу (ТРС) з техніко-економічної точки зору вважається придбання нового ТРС з кращими характеристиками. Це надасть можливість знизити витрати локомотивного господарства за рахунок: підвищення ефективності експлуатації ТРС, збільшення середньодобового пробігу, підвищення середньої маси поїзду, оптимізації системи технічного обслуговування і ремонту, зменшенні кількості працівників у ремонті та експлуатації.

Для того щоб вистояти в конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту, ефективність використання інфраструктури повинна бути значно підвищена. Це передбачає зниження витрат, які виникають при експлуатації мережі при одночасному підвищенні продуктивності. Важливо надати у розпорядження кожному виду перевезень на найважливіших напрямках в значній мірі незалежну від інших видів перевезень мережу для надання вантажовідправникам послуг більш високої якості і за доступними тарифами. У зв'язку з цим для майбутньої конфігурації мережі встановлюються три стратегічні цілі:

- покращення співвідношення «ціна-продуктивність» при високій ефективності інфраструктурних заходів;
- покращення цього ж співвідношення за рахунок зниження витрат на існуючій мережі;
- покращення пропозиції в галузі вантажних перевезень, перш за все, завдяки можливості цілодобово вивозити вантажі, а в пасажирських – за рахунок зниження тривалості поїздок.

Основними критеріями при оцінці запроваджених заходів повинні бути: обсяг інвестицій по кожному окремому заході; строки реалізації і можливість ефективного використання, експлуатаційні витрати, витрати на технічне утримання, маршрутна швидкість поїздів.

Якщо на одній лінії виконуються перевезення різних видів (вантажні поїзда, пасажирські дальнього сполучення, пасажирські регіонального сполучення) із середніми швидкостями, які сильно між собою розрізняються, то виникають вільні інтервали часу, що помітно знижують пропускну спроможність інфраструктури. Крім того, існуюча мережа може бути не оптимальною, а навпаки, використовуватися в значній мірі нерівномірно: деякі лінії і коридори утворюють вузькі місця, у той час як інші

мало завантажені. Завдяки вирівнюванню (гармонізації) швидкостей, тобто їхньому зближенню для пасажирських і вантажних потягів, досягається краще використання інфраструктури.

При режимі змішаного руху поїздів різних категорій перешкоди для окремих видів перевезень повинні бути усунуті. Перевезення кожного виду повинні одержати ділянку інфраструктури відповідну висунутим вимогам (враховуючи принцип: кожний платить стільки, скільки замовляв) без перешкод з боку інших перевезень, необхідних для задоволення потреб транспортного ринку. Ця мета може бути досягнута за рахунок створення спеціальних мереж між економічними центрами.

Завдяки поділу перевезень за видами і після реалізації заходів щодо реконструкції, можуть бути створені власні мережі для швидких пасажирських перевезень далекого прямування і мережі для вантажних перевезень між економічними центрами. У нічний час вантажним перевезенням необхідно надати більшу мережу, яка додатково містить у собі високошвидкісні ділянки, що поступаються вдень швидким пасажирським поїздам (якщо ці ділянки придатні для вантажних перевезень), а також лінії зі змішаним рухом. Для того, щоб спеціалізовані мережі для швидких пасажирських і вантажних перевезень проходили через вузли рівномірно і без конфліктів, необхідно виконати для вузлів детальний аналіз, особливо з погляду регіональних перевезень.

Лінії існуючої залізничної мережі розраховані переважно на різні види перевезень. Це вимагає, поряд з організацією обгонів, також устаткування лінії (наприклад, контактної мережі, сигналізації, верхньої будови колії) у розрахунку на самого «вимогливого» клієнта. Інші ж клієнти змушені використовувати інфраструктуру рівня, який перевищує їхні власні вимоги. Якби цим користувачам довелось платити за використання інфраструктури, то вони б несли невиправдано високі витрати або доходи залізниці виявилися непорівнянні з якістю, наданої клієнтам інфраструктури. Поділ або гармонізація видів перевезень веде до того, що якість інфраструктури буде відповідати конкретним вимогам усіх користувачів. В ряді випадків це означає, що інфраструктура буде переустаткована відповідно до специфіки конкретного користувача. Це знову веде до значного зниження витрат у сфері організації експлуатаційної роботи і технічного утримання. Як самий значний

фактор зниження витрат при цьому варто розглядати відмову від роздільних пунктів на мережі, що використовуються тільки для обгонів.

Для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту необхідно постійно вести пошук шляхів зниження собівартості перевезень. Щоб виявити резерви зниження собівартості потрібно, перш за все, глибоко і комплексно аналізувати господарську діяльність підприємств залізничного транспорту. На основі всебічного аналізу можна встановити недоліки в роботі і виявити причини їх виникнення. Втрати, які були понесені внаслідок тих або інших недоліків в роботі, можуть обернутися при їх усуненні резервами підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту.

Важливим фактором зниження собівартості залізничних перевезень є покращення використання технічних засобів на основі удосконалення технологічних процесів експлуатаційної роботи – підвищення навантаження вагону, скорочення порожніх пробігів вагонів, збільшення середньодобових пробігів локомотивів і вагонів, збільшення швидкостей руху і вантажних норм поїздів, зменшення простоїв рухомого складу, машин, механізмів. Повний економічний ефект від покращення використання технічних засобів не обмежується тільки зниженням собівартості перевезень і характеризується також іншими важливими показниками: економія капітальних вкладень, ефект від прискорення доставки вантажів і т.п.

До найважливіших факторів зниження собівартості залізничних перевезень відноситься технічний прогрес. При цьому нова техніка дозволяє знизити експлуатаційні витрати не тільки в тих господарствах, де вона вводиться, але і в суміжних.

Слід також враховувати, що розвиток технічного прогресу на залізничному транспорті вплине на стабільність у сфері зайнятості через зменшення трудомісткості робіт, підвищення продуктивності праці та зменшенні обсягу тих робіт, які пов'язані з необхідністю містити зайву робочу силу. Чисельність персоналу в секторі супутніх послуг буде більш стабільною, проте кількість працівників в чисто залізничному секторі, звичайно, буде меншою. Тому, необхідно вживати заходи з перекваліфікації залізничників, щоб полегшити перехід персоналу на нову роботу. Частина персоналу може бути переорієнтована на нові види діяльності, такі як обслуговування клієнтури, забезпечення безпеки, інформування пасажирів, надання їм інших послуг і т.п.

Впровадження енергозберігаючих технологій є одним з основних напрямків загального підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту, що особливо актуально в умовах економічної кризи і зниження доходів від перевезень. Крім того, значний потенціал криється у зменшенні споживання імпортованих енергоносіїв і в переході на вітчизняну паливну сировину.

Подальше забезпечення підвищення ефективності роботи залізничного транспорту можливе за рахунок проведення реформ. Тому силами науковців та фахівців залізничного транспорту розроблена концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України. Проведення реформи, крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування та експорту транспортних послуг за європейськими стандартами.

Таким чином, зусилля держави і керівництва залізничного транспорту повинні бути спрямовані на:

- 1) створення високоефективної сучасної транспортної системи, її комплексний розвиток;

- 2) створення умов для фінансового оздоровлення підприємств всіх видів транспорту, підвищення їх рентабельності;

- 3) повне безперервне, стійке задоволення потреб економіки країни в перевезеннях вантажів та пасажирів;

- 4) запровадження сучасних видів техніки, оновлення, модернізація та заміна застарілого рухомого складу, устаткування;

- 5) підвищення ефективності використання інфраструктури;

- 6) забезпечення єдності розвитку техніки, технології, економіки та управління;

- 7) підвищення якості транспортних послуг, розширення їх асортименту;

- 8) впровадження системи менеджменту на всіх рівнях управління, застосування наукових підходів до стратегічного менеджменту;

- 9) удосконалення організації управління транспортною системою;

- 10) розробку та реалізацію програм соціального захисту, покращення умов праці та матеріального рівня працівників, підвищення їх кваліфікації та перепідготовки;

- 11) застосування сучасних методів досліджень і розробок;

- 12) вивчення заходів своїх конкурентів та зарубіжних країн з удосконалення перевезень.

Реалізація зазначених вище заходів потребує фінансових вкладень і визначення джерел їх можливого фінансування є проблематичним. На жаль, криза істотно позначилася і на інвестиційних можливостях самих залізниць, і на можливостях по залученню сторонніх фінансових ресурсів. Однак, інвестиційна привабливість національних залізниць може підвищитись за рахунок реструктуризації активів. В результаті виникне можливість прискорити техніко-технологічну модернізацію залізничного транспорту на рівні європейських і світових стандартів, що буде сприяти максимальній реалізації транзитного потенціалу України, прискоренню темпів євроінтеграції.

#### **Напрямки подальших досліджень**

В умовах реалізації Концепції реформування залізничного транспорту передбачається утворення конкурентного середовища. Внаслідок цього актуальним є розробка економічного механізму підвищення ефективності структурних підрозділів інфраструктури, в тому числі підприємств з обслуговування та ремонту рухомого складу. Цей вектор проблеми є предметом наступних публікацій.

#### **БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК**

1. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] : Затв.: Постанова Кабінету Міністрів України № 651-р від 27.12.2006 р. // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 1. – С. 250.

2. Аксенов, И. М. Особенности реструктуризации в современных условиях [Текст] / И. М. Аксенов, В. В. Пасечник // Заліз. трансп. України. – 2001. – №1. – С. 11-14.
3. Бараш, Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту [Текст] / Ю. С. Бараш // Заліз. трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
4. Ейтутіс, Г. Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов [Текст] / Г. Д. Ейтутіс // Заліз. трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 18-21.
5. Кривошипін, А. М. Региональная политика железных дорог Украины в период их реформирования [Текст] / А. М. Кривошипін, Г. Д. Эйтутіс // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 1. – С. 44-46.
6. Мукмінова, Т. А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [Текст] / Т. А. Мукмінова // Заліз. трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 10-13.
7. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 рр. [Текст] / В. М. Самсонкін [та ін.].

Надійшла до редколегії 12.05.2010.

Прийнята до друку 14.05.2010.