

Д. Г. ЭЙТУТИС (УЗ, Київ)

КОММЕРЦИАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – ЭФФЕКТИВНОЕ СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Исследуются составляющие конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта и факторы, которые на них воздействуют.

Ключевые слова: коммерциализация, конкурентоспособность, инфраструктура, грузовые перевозки

Железнодорожный транспорт почти во всех странах мира периодически оказывался в состоянии финансового и структурного кризиса. При выходе из кризисного состояния они становились на путь коммерциализации своей работы. В широком понимании коммерциализация - это использование субъектом ведения хозяйства в своей деятельности коммерческих начал, подчинения этой деятельности целям получения прибыли, приспособления работы к требованиям рынка с усилением ответственности за результаты хозяйственной деятельности.

В основу коммерциализации железнодорожного транспорта были заложены такие принципы:

- обеспечение самофинансирования;
- самостоятельность в принятии решений о ценообразовании на услуги железнодорожного транспорта;
- самостоятельное определение уровня качества услуг;
- разработка собственных инвестиционных программ на коммерческих принципах.

Следует отметить, что переходные процессы неодинаковы во всех странах, потому не существует единственных правил коммерциализации железнодорожного транспорта. Вместе с тем все железные дороги сталкиваются с рядом общих проблем и при их решении осуществляют:

- выведение железных дорог из ведения правительства и принятия правительством и железными дорогами определенного перечня задач и ответственности;
- проведение реструктуризации железных дорог с целью усиления рыночной ориентации при сохранении государственного контроля в содержании инфраструктуры железнодорожного транспорта и роли правительства в поддержке социально важных видов деятельности;
- пересмотр пределов между государственным и частным секторами в предоставлении транспортных услуг.

В 1998 году комиссией Агентства торговли и развития США по поручению Европейского банка реконструкции и развития для Укрзалізничниці была разработана "Стратегия коммерциализации Укрзалізничниці", которая предусматривала поэтапный процесс коммерциализации железных дорог с санацией железнодорожного транспорта на первом этапе. Такой путь коммерциализации был осуществлен на железных дорогах Великобритании, Канады, Бразилии, Мексики и ряда других стран. Поэтапный план коммерциализации основан на комплексе реформ, который включает реструктуризацию со следующей приватизацией и соответствующими инвестициями. Предусматривалось постепенное развитие конкуренции в потенциально конкурентных секторах железнодорожной отрасли (сектор пассажирских и грузовых перевозок, ремонт подвижного состава и пр.).

Как предпосылку коммерциализации железных дорог Украины, во-первых, следует обеспечить отделение инфраструктуры от эксплуатационной деятельности (как минимум на уровне финансового учета), а также распределение учета эксплуатационных расходов по видам перевозок (грузовые, пассажирские в далеком и пригородном сообщениях).

Во-вторых, необходимо усовершенствовать ценообразование, как на грузовые, так и на пассажирские перевозки с учетом влияния железнодорожных тарифов на экономику других отраслей народного хозяйства. Целью такого ценообразования должно быть обеспечение возможности развития конкуренции в сфере железнодорожных перевозок и прекращения перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

Внутриотраслевая дотация на пассажирские перевозки за счет грузовых требует систематического повышения грузовых тарифов, что значительно снижает конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг. В итоге снижается спрос на выго-

дние грузовые железнодорожные перевозки, что приводит к ухудшению финансовых результатов железнодорожной отрасли.

В свою очередь повышение железнодорожных тарифов приводит к росту транспортной составляющей в цене грузов, которая снижает их конкурентоспособность, как на внутреннем, так и на мировом рынках. Отечественные товары заменяются импортными. В итоге снижается загрузка отечественных предприятий, падают доходы населения, что приводит к уменьшению объемов пассажирских перевозок и, как следствие, доходов от них.

В-третьих, необходимо на законодательном уровне решить проблему свободного и равноправного доступа к железнодорожной инфраструктуре независимых перевозчиков, которая будет содействовать развитию конкуренции на рынке железнодорожных перевозок.

Следует отметить, что новые структуры управления железными дорогами и их подразделениями должны формироваться таким образом, чтобы управление материальными, грузовыми, информационными, финансовыми и другими потоками было основано на принципах логистики. Логистика позволяет объединить и организовать работу подразделений бухгалтерского учета, экономики, маркетинга, финансов, мониторинга и резервирования с целью повышения качества работы железных дорог, что проявилось бы в расширении услуг, усовершенствовании технологии перевозок, уменьшении расходов и получении дополнительных прибылей, и как следствие, прибавило бы железнодорожному транспорту конкурентные преимущества (рис. 1).

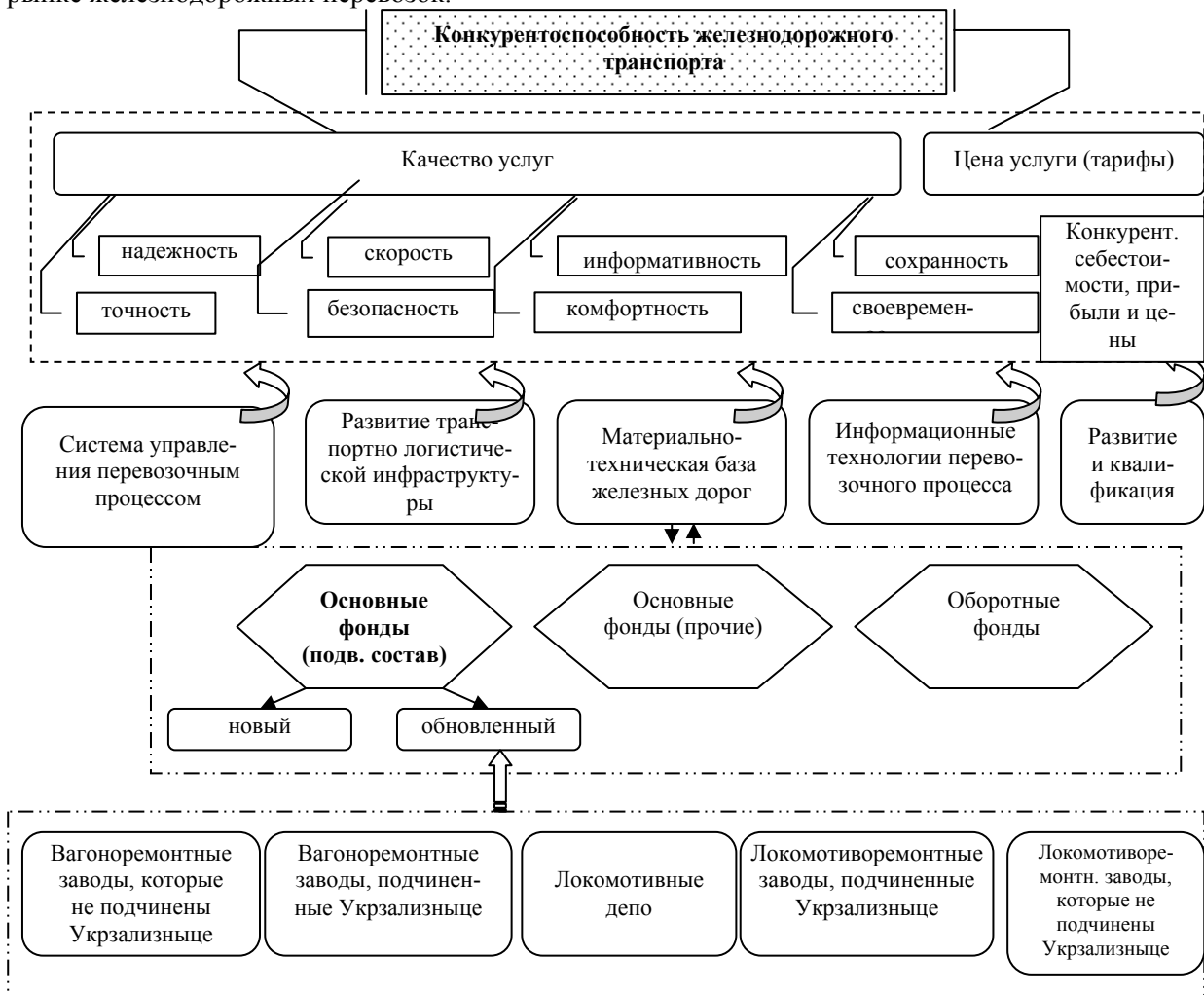


Рис. 1. Составляющие конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта и факторы, которые на них воздействуют

В рыночных условиях система управления железнодорожным транспортом должна быть в достаточной мере централизованной относитель-

но управления инфраструктурой и обеспечения безопасности перевозок, но в то же время и децентрализованной, с тем, чтобы руководители

всех структурных подразделений имели право принимать соответствующие решения и имели бы возможность действовать свободно, отвечая за последствия своих действий и получая вознаграждение за оптимальные решения.

Таким образом, коммерциализации всех подразделений железнодорожного транспорта должен осуществляться лишь после соответствующей подготовки.

В Украине создание государственных центров «Укрспецвагон», «Укррефтранс» и «Лиски» ознаменовало начало отделения инфраструктуры от эксплуатационной деятельности и коммерциализации железных дорог. Эти центры функционируют на рынке грузовых железнодорожных перевозок самостоятельно на принципах коммерциализации. Одним из приоритетных направлений технического реформирования железных дорог является изменение технологий и систем взаимодействия с клиентами-грузоотправителями. Выполнение этих целей возложено на новосозданное государственное предприятие «Украинский транспортно-логистический центр» (ГП УТЛЦ).

Д. Г. ЕЙТУТИС

КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ – ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Досліджуються складові конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту й фактори, які на них впливають.

Ключові слова: комерціалізація, конкурентоспроможність, інфраструктура, вантажні перевезення

D. G. EYTUTIS

RAILWAY TRANSPORTATION COMMERCE – THE EFFECTIVE REMEDY OF INCREASE OF ITS COMPETITIVENESS

Components of competitiveness of the enterprises of a railway transportation and factors which influence them are investigated.

Keywords: commerce, a competition, an infrastructure, freight traffic

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Залізниця світу в XXI столітті: монографія [Текст] / Г. М. Кірпи, В. В. Корнієнко, О. М. Пшинько, І. В. Агієнко ; за заг. ред. Г. М. Кірпи. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.
2. Міщенко, С. П. Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 [Текст] / С. П. Міщенко. — Х., 2009.- 21 с.
3. Шкурина, Л. В. Теоретические аспекты управления конкурентоспособностью перевозок грузов [Текст] / Л. В. Шкурина // Транспорт: наука, техника, управление. – 2005. – № 8. – С. 3-4.
4. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж-д трансп [Текст] / Белов И.П., Терёшина Н.П., Галабурда В.Г. и др. под ред. Терёшиной Н.П., Лapidуса Б.М., Трихункова М.Ф. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

Поступила в редколлегию 05.04.2012.

Принята к печати 23.04.2012.