

Разумова К.М.

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри організації авіаційних робіт та послуг,
Національний авіаційний університет

Новак В.О.

кандидат економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств,
Національний авіаційний університет

Новальська Н.І.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг,
Національний авіаційний університет

Razumova Kateryna, Novak Valentyna, Novalska Nadiia

National Aviation University

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

У статті здійснено аналіз господарської та економічної діяльності АТ «Укрзалізниця» та зроблені висновки, що підприємство не здатне своєчасно і в повному обсязі покривати свої короткострокові зобов'язання. Запропоновано алгоритм вирішення економічних проблем у системі «пасажирські перевезення» на основі «дерева цілей», із застосуванням критеріїв оцінки варіантів різних рівнів. Дерево цілей» дозволяє графічно представляти зображення підпорядкованості та взаємозв'язку цілей, що демонструє розподіл загальної (генеральної) мети або місії на підцілі, завдання та окремі дії. Такий підхід дозволить забезпечувати розвиток фірмових компетенцій і сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту в контексті євроінтеграційних процесів при негативному впливі факторів зовнішнього середовища.

Ключові слова: залізничний транспорт, фінансовий стан, критерії оцінки, «дерево цілей», алгоритм, зовнішнє середовище, євроінтеграційні процеси.

Постановка проблеми. Як і всім галузям економіки України, залізничному транспорту з 1991 року притаманні такі риси як нестабільність, нестача фінансових ресурсів для своєчасного оновлення виробничих фондів та зростання собівартості транспортування [5].

АТ «Українська залізниця» є основним перевізником вантажів та пасажирів, адже його частка становить 79,3% від загального вантажопотоку (без врахування трубопровідного) та 27,2% пасажиропотоку в країні.

Карантинні обмеження, спричинені COVID-19, значно вплинули на рівень економічної активності підприємств. Деякі з запроваджених заходів мали безпосередній вплив на діяльність АТ «Укрзалізниця», зокрема, тимчасово припинялися залізничні пасажирські перевезення за всіма видами сполучення [6].

Незважаючи на зупинку пасажирського та зниження надходжень від вантажного сегменту бізнесу, підприємством докладено максимальних зусиль задля забезпечення сталого, безперервного перевізного про-

цесу вантажних перевезень та підтримки реального сектору економіки країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств займалися такі вчені-економісти: І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Яновська, І. Гордієнко, В. Єлагін, В. Загорулько, В. Коба, К. Разумова, А. Новікова, В. Матвеев, О. Косарев, Ю. Кулаєв, В. Новак, С. Подреза, Є. Сич, О. Кириленко, Л. Ященко, О. Ареф'єва та інші. Наукові розробки цих та інших вчених є надійною основою для продовження й поглиблення економічних досліджень у даній сфері діяльності [2; 3; 4; 5; 7].

Це стосується і такого актуального завдання, як розробка, формування та розвиток теоретико-методологічного наукового підґрунтя аналізу діяльності підприємств залізничного транспорту.

Формулювання цілей статті. Розробка науково-теоретичних рекомендацій щодо здійснення аналізу

діяльності транспортних підприємств на прикладі АТ «Укрзалізниця» та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в контексті євроінтеграційних процесів, з урахуванням розвитку ринкових відносин і поглиблення кризи.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт значно програє автомобільному у обсягах перевезень на далекі відстані. Так, у 2019 р. залізничним транспортом перевезено 46 млн. пас., а автомобільним 124 млн. пас., що майже у три рази більше. Позитивною була динаміка перевезень пасажирів у далекому сполученні, зокрема, у 2016–2018 роках, коли спостерігалось зростання даного показника. Однак, у 2019 р., внаслідок коронавірусної кризи, цей показник знизився на 2,13%. Збільшення обсягів перевезень пасажирів у 2017–2018 роках відбулося завдяки покращенню ефективності використання вагонів, зокрема мінімізації їх простою [5, с. 38].

Пасажиروبіг залізниць на сьогоднішній день становить близько 27 % від загального обсягу перевезень транспорту Україні [1, с. 14-21]. За підсумками роботи 2020 року, на пасажирських маршрутах далекого сполучення були найприбутковішими потяги, що представлені в табл. 1.

Таблиця 1

Основні найприбутковіші маршрути прямування потягів

№ потягів	Маршрут прямування	Прибуток, млн. грн.
007/005	Харків-Одеса	4,5
037/038	Київ-Запоріжжя	4,9
105/106	Київ-Одеса	14,9
725/726	Київ-Харків	7,4
763/764	Дарниця-Одеса	4,6

Джерело: розробка авторів

А за підсумками роботи 2020 р., на пасажирських маршрутах далекого сполучення найзбитковішими були потяги, що представлені в табл. 2.

Таблиця 2

Основні найзбитковіші маршрути прямування поїздів

№ потягів	Маршрут прямування	Збиток, млн. грн.
041/042	Дніпро-Трускавець	66,9
101/102	Київ-Херсон	80,7
109/110	Львів-Херсон	87,5
135/136	Чернівці-Одеса	70,4
145/146	Київ-Ізмаїл	89,3

Джерело: розробка авторів

АТ «Укрзалізниця» з початку 2021 року перевезла у пасажирських потягах внутрішнього сполучення 11,8 млн. пасажирів [1].

Найпопулярнішими напрямками поїздок залишалися сполучення між обласними центрами. Так, з початку року в сполученні Київ – Харків – Київ пере-

везено 498,9 тис. пасажирів, Київ – Львів – Київ – 437,7 тис., Київ – Дніпро – Київ – 388,9 тис., Київ – Одеса – Київ – 295,7 тис. пасажирів [1].

Відповідно до консолідованого звіту, АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік отримала:

- 11,9 млрд грн чистого збитку;
- дохід від реалізації послуг УЗ більше, ніж 90,4 млрд гривень (у 2019 р. він становив 75,3 млрд гривень);
- фінансові витрати зросли і склали 4,2 млрд гривень у 2020 році;

Доходи компанії за 2020 рік у розмірі 65,3 млрд грн забезпечили вантажні перевезення – (73,3 млрд у 2019 р.). Чистий прибуток склав 11,1 млрд грн, а роком раніше – 19,5 млрд грн. Весь прибуток від вантажних перевезень був використаний на покриття зростаючих збитків від пасажирських перевезень [1, с. 26].

Суттєві, негативні зміни в роботі транспортної галузі потребують нагальної оцінки економічного стану АТ «Укрзалізниця».

Вважаємо за необхідне, оцінку діяльності транспортного підприємства здійснити за показниками ділової активності; ліквідності та рентабельності (табл. 3–5).

Таблиця 3

Показники ділової активності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

№ п/п	Показники	Роки		
		2017	2018	2019
1.	Коефіцієнт обороту дебіторської заборгованості	50,5	88,7	108,9
2.	Коефіцієнт обороту кредиторської заборгованості	9,2	8,9	8,5
3.	Коефіцієнт оборотності активів	0,28	0,33	0,34

Джерело: розробка авторів

Дослідженнями встановлено, що кредиторська заборгованість має тенденцію до зменшення, а дебіторська – до збільшення. Це в свою чергу говорить про вчасну сплату АТ «Укрзалізницею» кредитних коштів. А зростання оборотності активів з 0,28 до 0,34 свідчить про ефективність їх використання менеджерами даного підприємства.

Таблиця 4

Показники ліквідності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

№ п/п	Показники	Роки		
		2017	2018	2019
1.	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,28	0,05	0,29
2.	Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,31	0,09	0,30

Джерело: розробка авторів

У процесі дослідження встановлено, що ліквідність АТ «Укрзалізниця» має незадовільний стан.

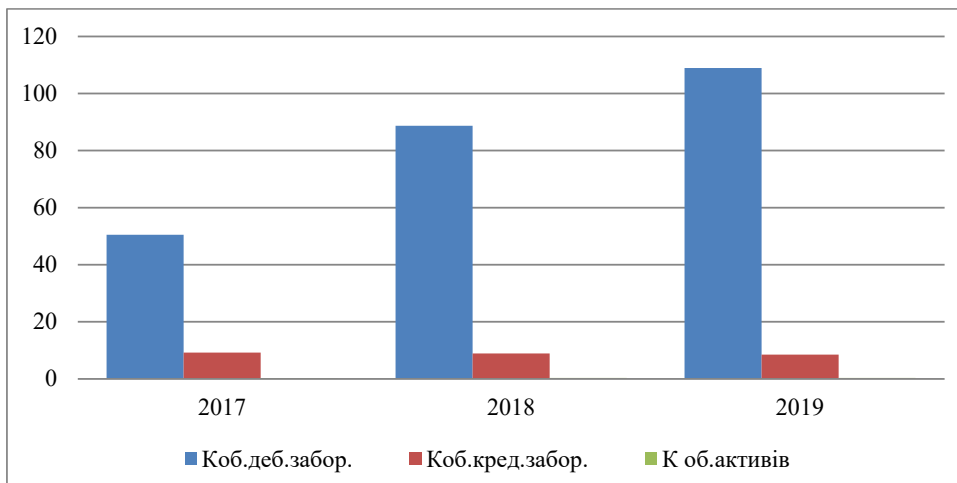


Рис. 1. Показники ділової активності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

Джерело: розробка авторів

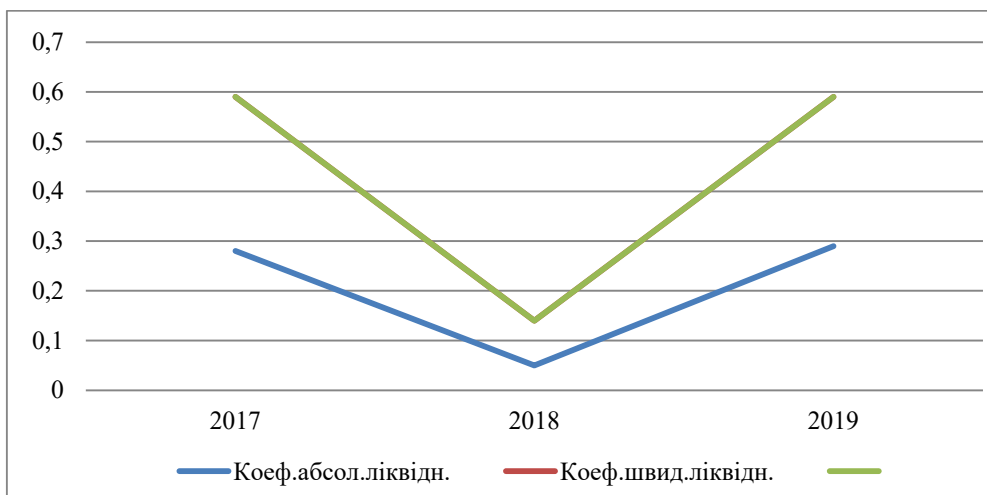


Рис. 2. Показники ліквідності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

Джерело: розробка авторів

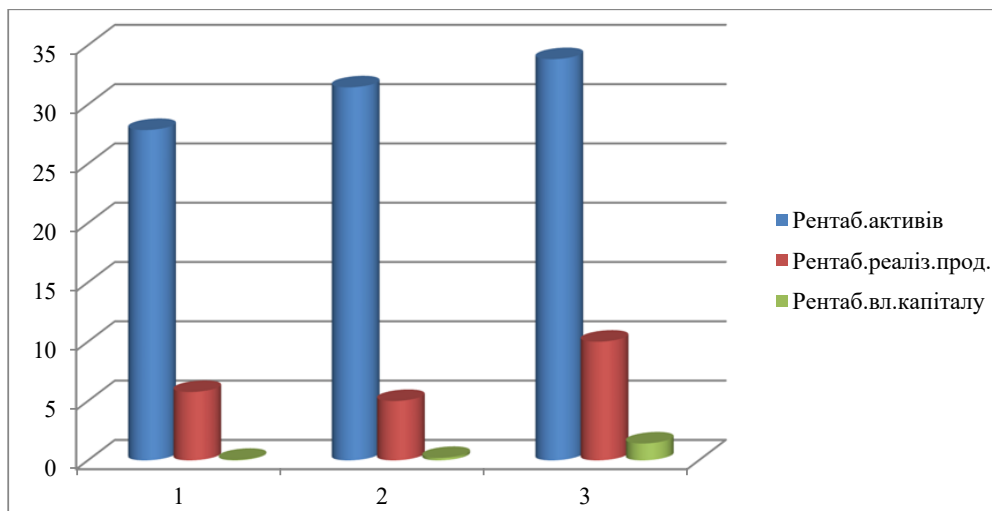


Рис. 3. Показники рентабельності діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

Джерело: розробка авторів

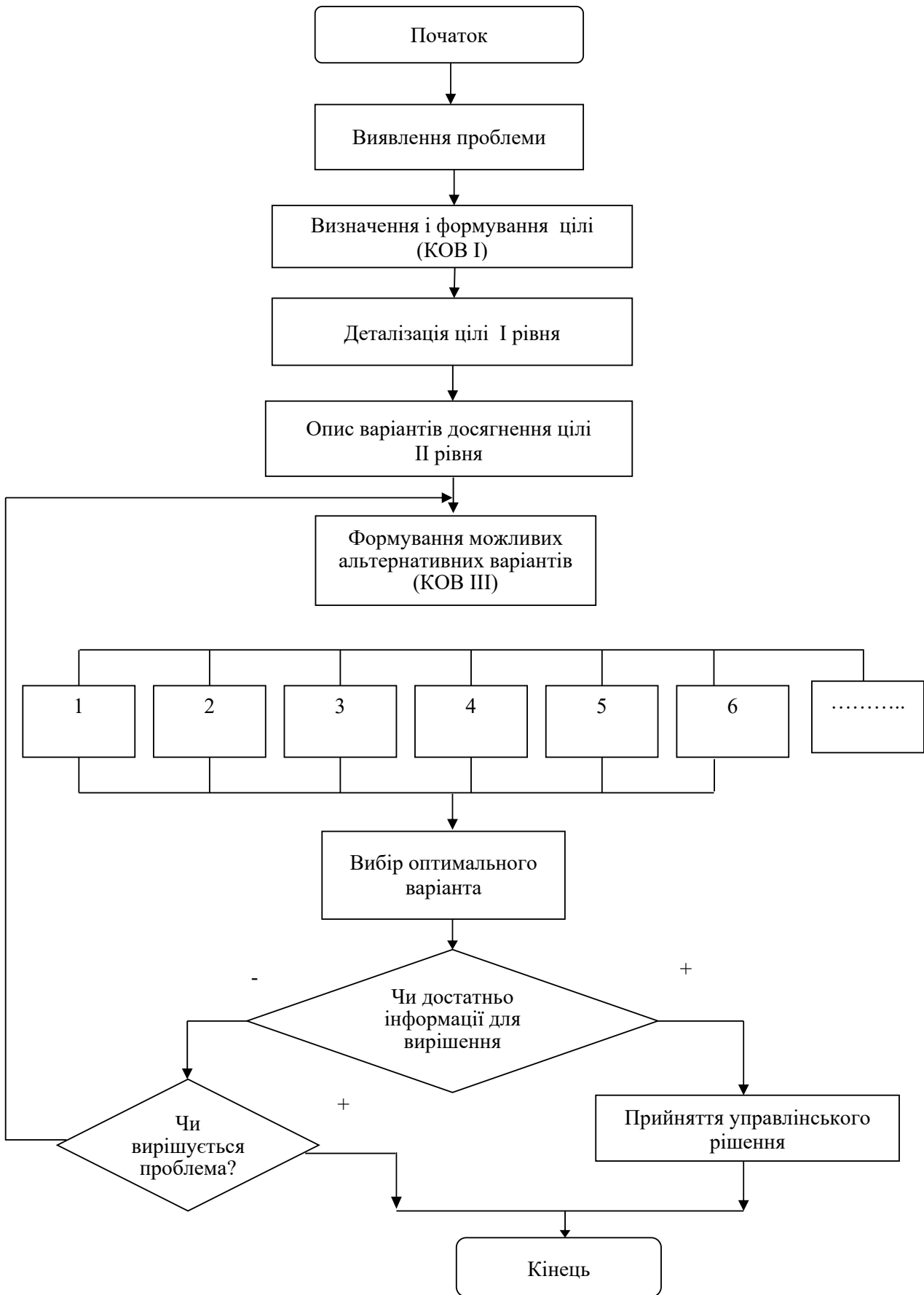


Рис. 4. Блок-схема алгоритму вирішення економічних проблем пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» на основі «дерева цілей»

Аналізуючи отримані результати, можна вважати, що підприємство не здатне своєчасно та в повному обсязі покрити свої короткострокові зобов'язання. 2018 рік був найтяжчим роком для роботи даного суб'єкта господарювання. Оскільки погашення були мінімальними.

Відомо, що показники рентабельності показують скільки підприємство отримує копійок прибутку з 1 грн. затрат.

Таблиця 5
Показники рентабельності АТ «Укрзалізниця» за 2017–2019 рр.

№ п/п	Показники	Роки		
		2017	2018	2019
1.	Рентабельність активів, %	27,85	31,45	33,83
2.	Рентабельність реалізованої продукції, %	5,76	5,00	10,00
3.	Рентабельність власного капіталу, %	0,04	0,20	1,42

Джерело: розробка авторів

Зростання показника рентабельності активів показує, що АТ «Укрзалізниця» ефективно використовує свої активи.

У 2017 році – 27, 85 %, 2018 році – 31,45% та в 2019 році – 33,83 %.

Рентабельність власного капіталу – фінансовий коефіцієнт, що характеризує ефективність використання власного капіталу. Отримані результати відображають, яка віддача (норма прибутку) на вкладений власний капітал (АТ «Укрзалізниця» спостерігається зростання з 0,04% до 1,42%) [3, с. 49].

На основі аналізу результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» і динаміки основних фінансових показників встановлено причини, що зумовили зниження прибутку від залізничних пасажирських перевезень у дальньому сполученні та привели до щорічного зростання їх збитковості (до 40–52%). До основних причин слід віднести наступні:

- спад економіки через пандемію, спричинену COVID-19;
- падіння реального ВВП в Україні на 4% в порівнянні з 2019 роком;
- прискорення рівня інфляції;
- зниження доходів від вантажних і пасажирських перевезень;
- коливання курсових різниць.

Тому, як результат, Укрзалізниця отримала майже 12 мільярдів грн збитку в 2020 р.

На думку фахівців, все це привело до її програшу в конкурентній боротьбі за пасажирів в деяких сегментах (особливо з автомобільним транспортом).

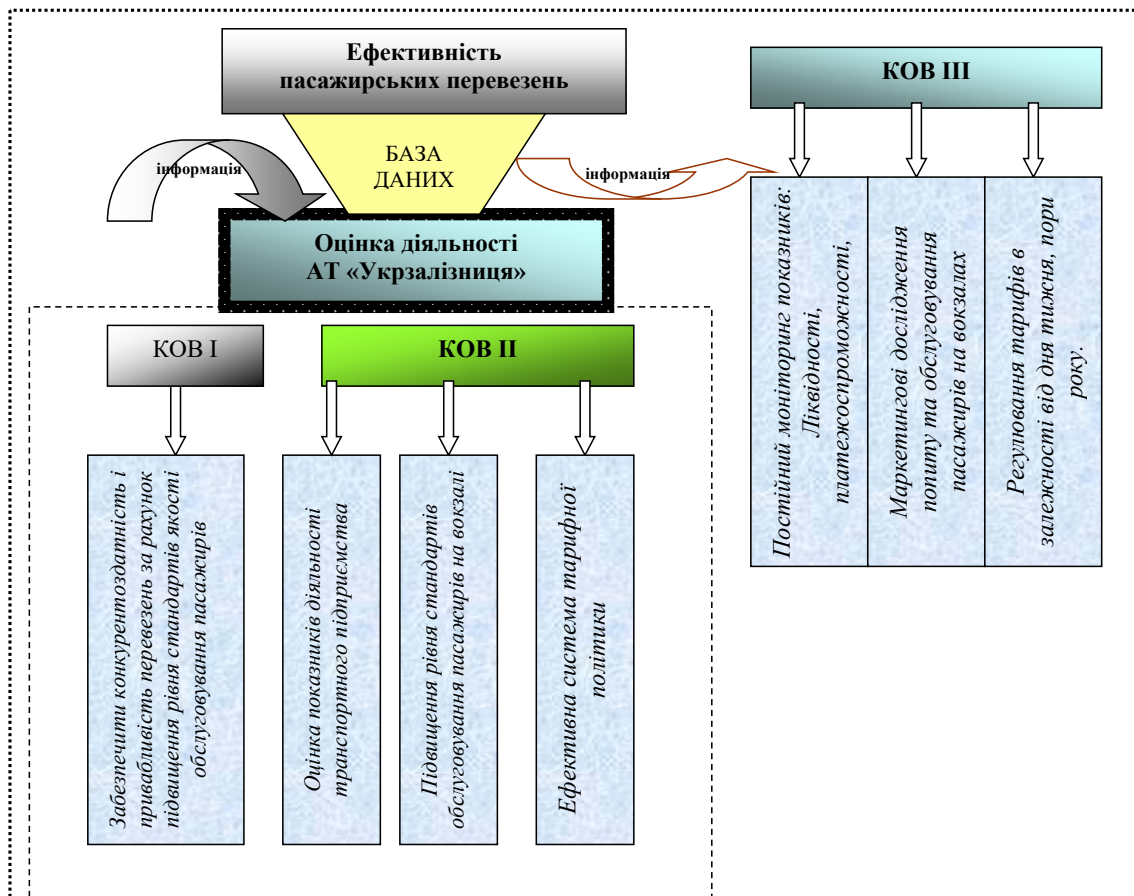


Рис. 5. Модель управління ефективністю діяльності транспортних підприємств

Джерело: розробка авторів за [4; 5; 7]

Авторами статті запропоновано алгоритм вирішення економічних проблем у системі «пасажирські перевезення», що ґрунтується на основі «дерева цілей», із застосуванням критеріїв оцінки варіантів різних рівнів (рис. 4). Модель управління ефективністю діяльності транспортних підприємств для забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в контексті євроінтеграційних процесів представлено на рис. 5.

Згідно цієї моделі, сукупність узгоджених між собою економічних прийомів дозволяють ідентифікувати стан внутрішнього середовища для транспортного суб'єкта господарювання, що дозволить забезпечувати розвиток фірмових компетенцій і сприятиме підви-

щенню конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах негативного впливу факторів зовнішнього середовища.

Висновки. Головним завданням сьогодення для керівництва АТ «Укрзалізниця» є усунення «фінансових прогалин». Менеджмент підприємства повинен розробити заходи, покликані покращити фінансові показники та якомога швидше забезпечити відновлення діяльності транспортного підприємства від наслідків впливу COVID-19: ініціювати зміни до системи тарифоутворення, забезпечити отримання додаткових надходжень грошових коштів за рахунок оптимізації непрофільних активів тощо.

Список літератури:

1. Пассажи́рский транспорт. Статистична інформація. URL: <https://wikitransport.com/transport> (дата звернення: 01.04.2021)
2. Аксёнов И.М. Маркетинг на объектах транспорта. Монография. Нежин : ООО «Издательство «Аспект-Полиграф», 2006. 336 с.
3. Бараш Ю.С. Управление железнодорожным транспортом страны. Монография. 2-ге вид., переробл. і допов. Дніпро : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. 264 с.
4. Новак В.О., Гордієнко І.В., Катерна О.К., Матвеев В.В., Ільєнко О.В. Взаємодія аеропорту з транспортними підприємствами: організація та управління: монографія. Київ : НАУ, 2012. 277 с.
5. Разумова К.М. Системний економічний аналіз у менеджменті пасажирських перевезень : монографія. Київ : Кондор-Видавництво, 2014. 240 с.
6. Кириленко О.М., Новак В.О., Разумова К.М., Зарубінська І.Б., Мостенська Т.Л., Сьомін О.А. Транспортна політика Європейського Союзу і України : Навчальний посібник. Київ : Кондор-Видавництво, 2021. 57 с.
7. Яновська В.П. Теоретико-методологічні основи регулювання економічних процесів: від кризи до сталого розвитку. Монографія / В.М. Анісімов, В.А. Чеботарьов, О.В. Кендюхов та ін.; Під заг. редакцією О.В. Кендюхова. Київ : ДЕДУТ, 2015. 216 с.

References:

1. Passenger transport. Statistical information. Available at: <https://wikitransport.com/transport.pdf> (accessed 01 April 2021).
2. Aksenov I.M. (2006) *Marketing na obektakh transporta* [Marketing on the objects of transport]. Monograph. Nezhin: LLC "Publishing House" Aspect-Polygraph".
3. Barash Y.S. (2006) *Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy* [Railway transport management of the country]. Monograph. 2nd ed., Reworked. and add. D.: Dnipropetrovsk Publishing House. nat. University of Iron. transp them. acad. V. Lazaryan.
4. Novak V.O., & Hordiienko I.V., & Katerna O.K., & Matvieiev V.V., & Plienko O.V. (2012) *Vzaiemodiia aeroportu z transportnyimi pidpriemstvamy: orhanizatsiia ta upravlinnia* [Interaction of the airport with transport enterprises: organization and management]. Kyiv: NAU.
5. Razumova E.N. (2014) *Systemnyi ekonomichnyi analiz u menedzhmenti pasazhyrskykh perevezhen* [Economic Analysis in Passenger Transportation Management]: Monograph. Kyiv: Condor Publishing.
6. Kyrylenko O.N. (2021) *Transportna politika Yevropejskogo Soyuzu i Ukrainy: Navchalnij posibnik* [Transport policy of the European Union in Ukraine]: Textbook. Kyiv: Condor Publishing House.
7. Yanovska V.P. (2015) *Teoretyko-metodolohichni osnovy rehuliuвання ekonomichnykh protsesiv: vid kryzy do staloho rozvytku* [Theoretical and methodological foundations of regulation of economic processes: from crisis to sustainable development]. Monograph / V.M. Anisimov, V.A. Chebotaryov, O.V. Kendyukhov and others; Under the general. edited by O.V. Kendyukhov. Kyiv: SITT.

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

В статье осуществлен экономический анализ деятельности АО «Укрзалізниця» и сделаны выводы, что предприятие не способно своевременно и в полном объеме покрывать свои краткосрочные обязательства. Предложен алгоритм решения экономических проблем в системе «пасажирские перевозки» на основе «дерева целей», с применением критериев оценки вариантов различных уровней. «Дерево целей» позволяет графически представ-

ляет изображение подчиненности и взаимосвязи целей, демонстрирует распределение общей (генеральной) цели или миссии на подцели, задачи и отдельные действия. Такой подход позволит обеспечивать развитие фирменных компетенций и будет способствовать повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта в контексте евроинтеграционных процессов при отрицательном влиянии факторов внешней среды.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, финансовое состояние, критерии оценки, «дерево целей», алгоритм, внешняя среда, евроинтеграционные процессы.

ANALYSIS OF ACTIVITIES AND WAYS OF INCREASING THE COMPETITIVENESS OF UKRZALIZNYTSYA TRANSPORT ENTERPRISE IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION

The article analyzes the activities of JSC "Ukrzaliznytsia". With the help of indicators the condition of this enterprise was assessed and their non-compliance with the norms was revealed. Analyzing the results, we can assume that the company is not able to timely and fully cover its short-term liabilities. It is proposed to build an algorithm for solving economic problems in the system of "passenger traffic" on the basis of the "target tree", using the criteria for evaluating options at different levels. Goal Tree "allows you to graphically represent the subordination and relationship of goals, showing the division of the overall (general) goal or mission into sub-goals, objectives and individual actions. This will ensure the development of brand competencies and help increase the competitiveness of rail transport in the negative impact of environmental factors. Based on the analysis of the data of JSC «Ukrzaliznytsia», it was established that its development lags behind the growing needs of the economy and the population. The deterioration of the complex is primarily due to the imperfection of the management of the effectiveness of its activities (results) against the background of the general decline in all sectors of the economy. This is due to the fact that the behavior of certain elements of management of the complex and surrounding systems (staff and its various social groups, suppliers, customers, investors) is determined by their own interests. Under such conditions, accurate forecasts, plans, decisions are impossible. Studies of passenger traffic provide a systematic analysis of the market of transport services of the population and the environment to address tactical and strategic challenges of passenger traffic management on the railways of Ukraine. This is achieved through constant marketing and, based on its data – improving technology and increasing the productivity of workers involved in transportation. The result of passenger transportation marketing is the adoption of effective management decisions that allow to ensure the involvement in rail transportation of the required passenger traffic through a flexible tariff policy.

Key words: railway transport, financial condition, evaluation criteria, "goal tree", algorithm, external environment, European integration processes.