

Ю. Ф. ДЯЧЕНКО (Київська державна академія водного транспорту)

## МОНІТОРИНГ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

Проаналізовані статистичні дані обсягів вантажоперевезень залізничного транспорту України за останнє десятиріччя. Виявлено тенденції зростання ролі Укрзалізниці на ринку вантажних перевезень. Надані рекомендації по підвищенню транзитного потенціалу залізничного транспорту України.

Проанализированы статистические данные объемов грузоперевозок железнодорожного транспорта Украины за последнее десятилетие. Выявлены тенденции роста доли железнодорожных перевозок на рынке грузовых перевозок Украины. Даны рекомендации по повышению транзитного потенциала железнодорожного транспорта Украины.

The statistical data of volumes of goods transportation of railway transport of Ukraine for an last decade analyzed. The tendencies of growth of role of Ukrzaliznitsi are exposed at the market of freight transportations. The given recommendations on the rise of transit potential of railway transport of Ukraine.

### Постановка проблеми

В сучасних умовах постійного розширення господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації у світовій економіці пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стають інтеграційні процеси, що передбачають створення умов для вільного переміщення товарів та послуг, постійне зростання як внутрішніх, так і транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Перевезення транзитних вантажів через територію країни стає важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. З іншого боку, транспортні послуги стають предметом конкуренції учасників транспортного ринку, до яких належать як транспортні компанії, що надають послуги інших видів транспорту на внутрішньому ринку (автомобільного, трубопровідного, морського), так і залізничні компанії сусідніх країн на зовнішньому ринку. В цих умовах стає актуальною проблема конкурентоспроможності Укрзалізниці на різних сегментах ринку та її моніторингу.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналіз рейтингових оцінок значущості окремих видів транспорту на внутрішньому ринку України за період 1995-2002 рр., наведений Кірпою Г. М. [1], показав, що на період досліджень залізничний транспорт мав найвищу рейтингову оцінку і в перспективі повинен був зберегти своє провідне значення у транспортній системі країни. Порівняння вимог стану залізничного транспорту України до міжнарод-

них транспортних коридорів проведене Максимою Н. В. [2] свідчить, що вітчизняні залізниці відповідають встановленим стандартам по більшості показників, крім швидкості руху. Органами влади України прийнято програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках та схвалена концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки.

### Мета статті

Метою даної статті є аналіз основних показників сучасного стану конкурентоздатності українських залізниць та їх динаміки за останні роки для виявлення основних шляхів забезпечення конкурентоздатності Укрзалізниці як на внутрішньому так і на зовнішньому ринку вантажних перевезень.

### Основний матеріал

Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту в сучасних умовах базується на диференціації конкурентних стратегій на різних сегментах ринку транспортних послуг [5]. Основними сегментами транспортного ринку для Укрзалізниці є ринок внутрішніх перевезень, ринок експортно-імпорتنних перевезень та ринок транзитних перевезень. Кожен з цих сегментів має свої особливості, але узагальнюючим показником конкурентоспроможності залізниці є частка ринку транспортних послуг залізниці, як індикатор переваг, відданих споживачами тому чи іншому виду транспорту для здійснення перевезень. Обираючи вид транспо-

рту для здійснення перевезень, споживачі оцінюють альтернативні варіанти за рядом критеріїв – цінових, сервісних, часових та інших. На підставі комплексної оцінки перевага віддається найбільш сприятливому варіанту транспортування, тому оцінка споживачів є найбільш об'єктивною оцінкою конкурентних переваг того чи іншого транспортного підприємства. Тому представляється доцільним виконати моніторинг конкурентоспроможності залізничного транспорту у різних сегментах ринку транспортних вантажоперевезень за індикатором частки ринку.

На внутрішньому ринку України за даними Держкомстату [6] та довідника основних показників роботи залізниць України [7] у період 1995-2006 рр. спостерігається стале зростання обсягів залізничних вантажоперевезень та збільшується їх частка у загальному обсягу внутрішніх вантажоперевезень. Якщо у 1995 році частка вантажоперевезень залізничним транспортом складала 36 % загального вантажообігу в Україні, то в 2000 році ця частка склала 40 %, у 2006 році досягла 50,4 %. Отже, у досліджуваному періоді спостерігається зростання частки вантажообігу, виконаного залізничним транспортом на внутрішньому ринку вантажоперевезень, з середнім темпом зростання 103%.

Основними видами вантажів, що були перевезені залізничним транспортом у 2006 році є кам'яне вугілля та кокс (27 %), залізнична та марганцева руда (17,5 %), цемент та будівельні матеріали (16,7 %), чорні метали (10 %). Найбільше зростання обсягів залізничних вантажоперевезень у порівнянні з 2005 роком відбулося по вантажам групи будівельних матеріалів (120 %) та цементу (113 %). Зменшились обсяги перевезень у групі вантажів, що відносяться до нафти і нафтопродуктів (87,5 %) та зерна (80 %) [6].

Отже, у сучасній структурі вантажних перевезень залізничного транспорту переважну частину займає продукція добувної промисловості, металургії та матеріали для будівництва. Середня довжина перевезень однієї тони вантажу залізничним транспортом складає 470-500 км, а той час як для автомобільного транспорту вона дорівнює 170-200 км, для трубопровідного – близько 1000 км. Для розширення присутності залізниць на ринку внутрішніх транспортних перевезень треба поширювати перевезення інших вантажних груп, збільшувати технічний потенціал для контейнерних перевезень, орієнтуючись на розвиток переробної промисловості та її продукцію.

Економічні відносини України з іншими країнами багато у чому визначаються її статусом транзитної країни у процесі транспортування енергоносіїв та інших видів вантажів. На ринку транзитних перевезень послуги залізничного транспорту склали у 2006 році 33 % від загального обсягу вантажного транзиту, що більше ніж у 2004 році на 5 %. Обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом збільшились з 52,8 млн т у 2004 році до 75,1 млн т у 2006 році, тобто на 42 %, в той час як обсяги транзитних перевезень трубопровідним транспортом збільшились лише на 14,5 %.

В Україні діє три міжнародних транспортних коридори, але за даними аналітичних досліджень в даний час кожний транспортний коридор на території України має лімітуючі ділянки, де пропускна спроможність в 2-10 разів нижча, ніж у цілому на МТК [2]. До таких ділянок відносяться одноколіїні, не електрифіковані, з відсутністю автоматичного блокування. За даними довідника основних показників роботи залізниць України [7] на кінець 2005 року з загальної експлуатаційної довжини колій (22 тис. км) лише 32,5% були двохколіїні, 42,8% електрифіковані, 60,8% обладнані автоблокуванням та диспетчерською централізацією. Деякі не електрифіковані одноколіїні ділянки належать відразу до двох МТК (наприклад, Ізмаїл – Одеса), що негативно впливає на швидкість руху в цих транспортних коридорах.

Підвищення швидкості руху потягів у МТК за рахунок технічного переобладнання є резервом збільшення транзитного вантажообігу Укрзалізниці та підвищення її конкурентоспроможності. Усунення технічних бар'єрів на шляху транзиту вантажів і насамперед «вузьких» місць на маршрутах МТК та в пунктах пропуску через державний кордон України дозволить збільшити пропускну спроможність МТК та обсяги транзитного вантажообігу.

### **Висновки та перспективи подальшого дослідження**

Моніторинг конкурентоспроможності залізничного транспорту є інструментом для виявлення основних проблем та прийняття рішень по підвищенню конкурентоздатності залізниць на різних сегментах ринку транспортних послуг.

Проведений моніторинг конкурентоспроможності залізничного транспорту України на ринку внутрішніх вантажоперевезень вказує на те, що частка вантажообігу Укрзалізниці за останнє десятиріччя збільшилась з 40 % до 50,4 %

і спостерігається тенденція її сталого зростання. Такий пріоритет споживачів транспортних послуг визначається високою провізною здатністю залізничних магістралей, порівняно низькою собівартістю, надійністю перевезень, незалежністю від кліматичних умов та мінімальним впливом на навколишнє середовище. В той же час збільшення частки залізничних вантажоперевезень обумовлено структурою промислового виробництва в Україні, значну частину якого складає добувна промисловість та металургія.

Враховуючі загальноекономічні тенденції розвитку переробної промисловості в розвинутих країнах, залізничним підприємствам треба поширювати надання послуг контейнерних вантажних перевезень, як перспективного сегменту ринку вантажних перевезень.

Транзитний потенціал Укрзалізниці потребує подальшого технологічного та технічного розвитку, підвищення технічної озброєності дільниць залізничних магістралей, що входять до міжнародних транспортних коридорів.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у Європейську транспортну систему. Монографія. – 2-е вид. – Дніпропетровськ: Видавництво ДНУЗТ, 2004. – 248 с.
2. Максимова Н. В. Інтеграція України до транспортної мережі Європи // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2004. – № 8. – С. 119–121.
3. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, затв. Законом України від 7.02.02 № 3022-III.
4. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.12.04 № 979-р.
5. Дяченко Ю. Ф. Методичні аспекти забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2007. – № 17–18.
6. Сайт Держкомстату України
7. Довідник основних показників роботи залізниць України (1995-2005 роки). Під кер. О. В. Юрченко. – К.: Укрзалізниця, 2006. – 41 с.

Надійшла до редколегії 14.03.07.