

О. ДЕЙНЕКА, А. РЕБРОВА (УкрДАЗТ, Харків)

ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ ПОЗИЦІЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У даній статті визначено економічні складові позиціонування залізничного транспорту на ринку перевезень.

Ключові слова: залізничний транспорт, позиція, конкуренція, ринок перевезень

В данной статье определены экономические составляющие позиционирования железнодорожного транспорта на рынке перевозок.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, позиция, конкуренция, рынок перевозок

In this article the economic constituents of positioning the railway transport at the market of transportations are defined.

Keywords: railway transport, position, competition, market of transportations

Постановка проблеми

Зростання конкуренції між різними видами транспорту за обсягами перевезень особливо посилюється під час кризових явищ економіки. Це пояснюється загальним зменшенням вантажо- та пасажиропотоків через обмежену діяльність підприємств промислового комплексу та погіршенням соціального захисту населення. Під час посилення конкурентної боротьби стають помітнішими слабкі та сильні сторони кожного з видів транспорту і виграти зможуть ті, які мають конкурентні переваги. Оскільки залізничний транспорт займає провідне місце у системі перевезень не тільки України, а і у світі він потребує негайної розробки нових напрямків забезпечення конкурентоздатності, враховуючи не тільки технічні та технологічні переваги, але й переваги в галузі знань та інновацій.

Аналіз останніх досліджень

Значний науковий внесок у дослідження проблем конкурентоспроможності залізничного та автомобільного транспорту зробили такі вітчизняні та зарубіжні вчені: Андрощук С., Голосеев С., Дейнека О. Г., Кондратьев Д., Позднякова Л. О., Шканова О. М. та ін. Проте незважаючи на вагомий напрацювання, залишаються проблеми, що потребують додаткового наукового аналізу, а саме визначення економічних складових позиціонування залізничного транспорту на ринку перевезень, що є *метою* даної статті.

Виклад основного матеріалу

Однією з важливих умов ефективного функціонування економіки будь-якої держави є впровадження в інтересах суспільства оптимального механізму доставки і перевезень вантажів. Тому транспорт у більшості держав світу є однією із самих динамічних галузей через його особливу роль у соціально-виробничій інфраструктурі. Стабільно працююча транспортна система вимагає випереджального свого розвитку, в результаті чого буде забезпечено нормальне функціонування ринків товарів і послуг, розвиток регіонів і міст, розширення міжнародних економічних і культурних зв'язків, а також вільний розвиток особистості.

Наша країна представлена різними видами транспорту: залізничним, морським, річковим, авіаційним та трубопровідним, що характеризує її як потужну транспортну країну.

Найбільший вантажообіг здійснює залізничний, автомобільний та морський транспорт, з явним випередженням першого (без урахування трубопровідного), представлений у Табл. 1 [1].

У довоєнні часи залізничний транспорт був основним перевізником на ринку транспортних послуг, однак згодом почав втрачати свої позиції. Ця тенденція здебільшого обумовлена особливостями постіндустріального розвитку і мала об'єктивний характер, тому що більша частина ВВП – це високотехнологічна продукція, що перевозиться переважно автомобільним транспортом.

Зараз загальносвітові тенденції сприяють розвитку залізничного транспорту: у зв'язку з різким погіршенням екологічної ситуації у світі та підвищенням цін на рідке паливо. Це сприяє до все більшого переключення вантажопотоків з автомобільного на залізничний транспорт як найбільш екологічного та менш витратного.

Однак поки що залізничний транспорт України, як і раніше, перевозить переважно продукцію вантажоутворюючих галузей і не має відповідного рухомого складу для перевезення більш високовартісної продукції. Тому не дивно, що зараз в умовах фінансово-еконо-

мічної кризи цей вид транспорту знаходиться у важкому становищі, бо кризові явища вплинули саме на промислові галузі. Крім залізничного, у тяжкому становищі знаходяться й інші види транспорту, про що свідчить значне скорочення відповідного вантажообігу в 2008 році порівняно з показниками попередніх років (Табл. 1). Тому зараз на ринку транспортних перевезень розгорнулася жорстка конкурентна боротьба, коли кожен вид транспорту намагається зберегти кожного клієнта та відстояти свої позиції на ринку перевезень.

Таблиця 1

Вантажообіг різних видів транспорту, млрд грн

Види транспорту	Роки									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Залізничний	172,8	177,5	193,1	225,3	234,0	224,0	240,8	262,5	257,0	
Морський	8,6	10,1	8,8	0,9	9,3	9,6	12,1	12,9	11,3	
Річковий	5,9	3,7	4,2	4,7	5,6	6,3	6,3	5,7	4,5	
Автомобільний	19,3	18,5	20,6	24,4	28,8	35,3	40,6	46,6	54,9	
Авіаційний	0,0	0,0	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	
Трубопровідний	187,5	184,2	184,2	192,7	202,1	198,1	194,5	182,1	179,6	

Залізничний транспорт має стратегічне значення для економіки України і повинен займати провідну роль у перевезеннях вантажів і пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученні. Для чого необхідно створити відповідні умови, тобто сприяти максимальному обсягу виробництва в галузях промисловості за рахунок надання якісних послуг з перевезень вантажів, справедливого розподілу прибутку між промисловістю і транспортом. Реалізація цього неможлива без розробки комплексної системи державного регулювання та створення необхідної законодавчої та нормативної бази, яка дозволить формування інвестиційно-інноваційної моделі розвитку залізничного транспорту, підвищення використання державного майна, формування ефективної тарифної політики, покращити якість та ефективність вантажних і пасажирських перевезень, створення конкурентного середовища, спрощення та прискорення дозвільних процедур. А ще – поліпшення та впровадження прогресивних технологій, підвищення енергоефективності та кадрове забезпечення галузі [8].

Для того, щоб зрозуміти, яку позицію буде займати залізничний транспорт у майбутньому, спрогнозуємо обсяг вантажних перевезень, які

зараз складають близько 80 % від його загального вантажообігу.

Оскільки залізничний транспорт перевозить переважно продукцію вантажоутворюючих галузей, то його позиція на ринку перевезень буде залежати від проміжного споживання, яке безпосередньо пов'язане з потребами і витратами суспільства на транспортування вантажів.

Для позиціонування залізничного транспорту використовують показник транспортності, завдяки якому можливо спрогнозувати вантажообіг і з'ясувати обсяг транспортної роботи на одиницю виробленої продукції (т-км/т). Цей показник розраховується як відношення вантажообігу відповідного виду транспорту до обсягу виробництва, результати якого наведені у Табл. 2 [1, 2].

З цієї таблиці видно, що, з урахуванням транспортності різних видів транспорту у 2008 році, домінуючу позицію займає саме залізничний транспорт, тобто виконує більшу роботу з перевезень, ніж інші види транспорту разом (без урахування трубопровідного). З 2004 року по всіх видах транспорту простежується тенденція щодо зниження транспортності, бо з цього року збільшилась середня вартість однієї тонни вантажу, що не є негативним

фактором, оскільки збільшилися перевезення праце- та наукомісткої продукції; переключенням попиту вантажовласників на альтернативні види транспорту; впливом кризових явищ та скороченням загальних обсягів виробництва в країні (у 2007-2008 рр.).

Прогнозні визначення щодо цього показника позитивні, транспортосемність буде збільшуватися по всіх видах транспорту, однак найбільший темп зростання відбудеться саме на залізничному транспорті. Про що свідчать наступні дані [8].

Таблиця 2

Макроекономічні та основні показники роботи транспортної галузі за 2000-2008 рр., млрд грн

Показники	Роки							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Вантажообіг								
Залізничний	177,5	193,1	225,3	234,0	224,0	240,8	262,5	257,0
Морський	10,1	8,8	0,9	9,3	9,6	12,1	12,9	11,3
Річковий	3,7	4,2	4,7	5,6	6,3	6,3	5,7	4,5
Автомобільний	18,5	20,6	24,4	28,8	35,3	40,6	46,6	54,9
Авіаційний	0,0	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Трубопровідний	184,2	184,2	192,7	202,1	198,1	194,5	182,1	179,6
Проміжне споживання вантажоутворюючих галузей								
У фактичних цінах	233,3	248,7	295,2	402,5	484,4	554,3	699,1	1051,1
Транспортосемність проміжного споживання вантажоутворюючих галузей								
Залізничний	760,8	796,5	763,2	581,4	462,4	434,4	375,5	244,5
Морський	43,3	35,4	33,5	23,1	19,8	21,8	18,5	10,8
Річковий	15,9	16,9	15,9	13,9	13,0	11,4	8,2	4,3
Автомобільний	79,3	82,8	82,7	71,6	72,9	73,2	66,7	52,2
Авіаційний	1	1,6	1,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,4
Трубопровідний	789,5	740,7	652,8	502,1	409,0	350,9	260,5	170,9

Згідно з оприлюдненими матеріалами Ради з вивчення продуктивних сил України Національної академії наук України, видобування вугілля в Україні у 2015 р. збільшиться майже на 40 %, нафти – на 35 %. Очікується нарощування обсягів переробки нафти завдяки більш повному використанню потужностей, підвищенню глибини переробки нафти та розширенню асортименту якісних видів нафтопродуктів. У прогнозованому періоді темпи зростання виробництва продуктів нафтопереробки, коксу та ядерного палива майже у два рази перевищуватимуть темпи видобутку енергетичних матеріалів. У результаті обсяги перевезень (відправлень) вантажів залізничним транспортом зростуть з 462 млн т у 2004 р. до 700 млн т у 2015 р., тобто на 52 % [3].

Реалізація перспективного проекту щодо транспортування вантажів за напрямком Москва–Відень через територію України також може позитивно відобразитися на показнику транспортосемності залізничного транспорту. Бо очікуваний обсяг перевезень до 2015 року може сягнути 30...40 млн т на рік, надасть можливість виходу на порти Адріатики, налагодить сприятливіші транспортні умови у напрямку Європа–Азія та складе гідну конкуренцію автомобільному і морському транспорту [4].

Перспективним також є будівництво українського порту у Вармінсько-Мазурському регіоні біля міста Ельблонг, який польська влада планує продати саме українській стороні. Економічні перспективи визначаються у відкритті найкоротшого шляху з України до акваторії

Балтійського моря, також у цей маршрут можна залучити вантажопотоки з Туреччини, Грузії та Азербайджану в кількості більш ніж 2...3 млн т вантажів на рік, які планується перевозити саме залізничним транспортом [5].

На збільшення обсягів залізничних перевезень допоможе вплинути зміна номенклатури вантажів. Так, наприклад завдяки створенню надійної термотари та засобів консервування багато перевізників продовольчих товарів планують перейти з автомобільного на залізничний транспорт [6].

Зниження залізничних наскрізних тарифів та суттєве зменшення вартості морського фрахту дозволило відкрити новий напрямок перевезення бавовни з Узбекистану до країн Південно-Східної Азії територією України. Прогнозується, що обсяг перевезень у цьому напрямку буде постійно збільшуватись [7].

Впровадження нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом надасть можливість залучення якнайширшого кола клієнтів. Також збільшити кількість вантажовідправників допоможе застосування по деяких напрямках швидкісного руху вантажних поїздів (1200 км на добу) – це дозволить підвищити привабливість залізничного транспорту, підвищить обсяги перевезень і показник транспортності.

Про збільшення показників транспортності залізничного та автомобільного транспорту свідчить той факт, що зараз в Україні відновлюються контейнерні перевезення, завдяки яким наша країна зможе зберегти автошляхи, зекономити на витратах палива та поліпшити екологічну ситуацію. Залізниця стане партнером для автотранспорту та встановить прийнятну плату на перевезення вантажних фур та їх водіїв (тариф – 3 грн, плата для авто перевізника – 3,75 грн) [4].

Зараз робиться акцент на збільшення пропускної спроможності українських залізниць у напрямку вітчизняних портів. Планується всебічно розвивати залізничну інфраструктуру, портові переробні комплекси, залізничні станції та підходи до них. Наразі у напрямку портів ведеться будівництво інших колій та двоколієних вставок, що у найближчій перспективі дозволить збільшити та прискорити вантажообіг двох видів транспорту.

Всі вищевикладені фактори свідчать, що транспортність залізничного транспорту до 2015 року зросте на 40...45 %, автомобільного та морського транспорту завдяки співпраці з залізницею – на 28...30 % та 15 % відповідно.

На авіаційному, трубопровідному та річковому транспорті очікується незначне збільшення транспортності: на авіаційному через низьку конкурентоспроможність – у межах 8 %, до 13 % – на трубопровідному за умови введення в експлуатацію нафтопроводу Одеса–Броди–Гданськ та близько 10...15 % – при відродженні річкового каналу Дунай – Чорне море.

Враховуючи все вищезазначене, можна сказати, що залізничний транспорт України є дуже перспективним, має багато переваг, таких як універсальність, екологічність та маловитратність. Стрімкому розвитку саме цього виду транспорту сприяють світові тенденції, які відводять йому головне місце у загальносвітовій транспортній системі. Тому глобальна мета реформування та розвитку залізничного транспорту України має виходити із загальнодержавної мети, а саме: забезпечення максимального зростання ефективності конкретних секторів економіки країни протягом заданого терміну при постійному задоволенні потреб населення і держави в якісних транспортних послугах та надання залізничному транспорту позиції лідера на ринку перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок» за 2008 рік [Текст].
2. Статистичний щорічник України за 2008 рік [Текст].
3. Шканова, О. М. Методичні підходи до прогнозування роботи залізничного транспорту на макрорівні [Текст] / О. М. Шканова // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 20. – С. 64-70.
4. Андрощук, С. Широка колія в майбутнє [Текст] / С. Андрощук // Магістраль. – 2009. – 19-24 квітня (№ 29-30).
5. Андрощук, С. Поїздом по бездоріжжю [Текст] / С. Андрощук // Магістраль. – 2009. – 1-7 квітня (№ 24).
6. Кондратьєв, Д. Через Україну пошел узбекский хлопок [Текст] / Д. Кондратьєв // Магістраль. – 2009. – 1-7 квітня (№ 24).
7. Голосєєв, С. Новий порт чекає на Україну [Текст] / С. Голосєєв // Магістраль. – 2009. – 4-10 лютого (№ 8).
8. Дейнека, О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2009. – № 25. – С. 62-65.

Надійшла до редколегії 10.06.2010.

Прийнята до друку 23.06.2010.