УДК 338.47; 656.078.8; 656.2

Ташута Марія
Анна Брайковська

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Відповідно до актуальних тенденцій розвитку ринку залізничних вантажних перевезень автори обґрунтовують необхідність прискорення процесу реформування залізничного транспорту та пропонують низку заходів, що актуальні на шляху підвищення конкурентоспроможності вітчизняних операторських компаній.

Ключові слова: *конкуренція, конкурентоспроможність, ринок залізничних вантажних перевезень, реформування залізничного транспорту.*

Согласно актуальным тенденциям развития рынка железнодорожных грузовых перевозок авторы обосновывают необходимость ускорения процесса реформирования железнодорожного транспорта и предлагают ряд мер, актуальных на пути повышения конкурентоспособности отечественных операторских компаний.

Ключевые слова: *конкуренция, конкурентоспособность, рынок железнодорожных грузовых перевозок, реформирования железнодорожного транспорта.*

According to the latest market trends rail freight authors justify the need to accelerate the reform of rail transport and offer a range of measures relevant for ways to improve the competitiveness of domestic companies operator.

Keywords: *competition, competitive, competitive strength, rail freight market, railway reform.*

Залізничний транспорт є частиною логістичних ланцюгів, які сприяють міжнародній торгівлі й економічному зростанню України, та який забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення країни в перевезеннях [1].

Інтереси держави і суспільства щодо інтеграції економіки України в європейське співтовариство вимагають практичних кроків для розвитку національної транспортної системи відповідно до вимог європейського ринку транспортних послуг. Розвиток конкурентного середовища є необхідною умовою для ефективного функціонування транспортного ринку, на сьогодні вкрай актуальні своєчасна реалізація заходів щодо його реформування та демонополізації (відповідно до директив ЄС) залізничного транспорту [5], від якого безпосередньо залежить розвиток та інтеграція всієї транспортної системи. Орієнтація європейської політики щодо надання залізниці та водним видам транспорту статусу оптимальної альтернативи

© Ташута М. П., Брайковська А. М., 2013

автомобільним перевезенням обумовлює подальший ріст конкуренції в цьому сегменті ринку транспортних послуг [7].

Галабурда В.Г. та Терьошина Н.П. визначають конкурентоспроможність транспортного підприємства як здатність задовольняти платіжоспроможний попит клієнтів на перевезення за обсягом та якістю, що дозволить зайняти чільне місце на ринку транспортних послуг та отримати максимально корисний ефект [8]. Науковці підкреслюють взаємозв'язок між конкурентоспроможністю транспортної продукції та результатом господарювання транспортного підприємства, визначаючи її як «здатність витримувати конкуренцію з товарами-замінниками робіт, послуг, з точки зору завоювання тієї частки ринку, що забезпечує сприятливу реалізацію транспортної продукції та необхідний ріст прибутку транспортного підприємства» [8]. Макаренко М. В визначає конкурентоспроможність транспортної послуги як здатність відповідати вимогам конкурентного транспортного ринку в даний момент часу чи перевершувати за споживчими властивостями транспортні послуги конкурентів [9].

Одним з показників конкурентоспроможності транспортної галузі являється співвідношення обсягів експорту до імпорту транспортних послуг. Конкурентоспроможність галузі досягається за рахунок як конкурентних переваг її компаній, так і системи їх взаємодії. Проаналізуємо вантажопотік залізничним транспортом за 10 місяців 2012 року.

Таблиця 1. **Показники роботи вантажопотоку за 10 місяців 2012 р. (наростаючим підсумком)**

Найменування показників	2011 р.	2012 р.	%
Перевезено, млн тонн, у т.ч.	**386,4**	**382,5**	**99,0**
імпорт	26,0	28,9	111,4
експорт	106,1	117,3	110,6
транзит	42,8	34,9	81,4
внутрішні	211,5	201,4	95,2
Вантажообіг, млрд т-км, у т.ч.	**200,5**	**198,4**	**99,0**
імпорт	13,7	15,3	112,0
експорт	70,5	77,7	110,2
транзит	43,1	35,3	82,0
внутрішні	73,3	70,1	95,7

Як видно з табл. 1 кількість перевезених вантажів зменшилась у середньому на 3,9 млн тонн, відповідно вантажопотік також зазнав втрат у вигляді 2,1 млрд т-км. Даному спаду сприяли втрати в таких сегментах як транзитні та внутрішні перевезення.

У табл. 2. розглянуті обсяги найпоширеніших вантажів, які перевозяться залізничним транспортом [4].

Проаналізуємо динаміку та структуру вантажних перевезень залізницями, виявимо ризики та потенційні можливості з точки зору впливу на конкурентоспроможність залізничного транспорту.

У зв'язку з незначним видобутком нафти в Україні обсяги її переробки залежать від масштабів поставок її з-за меж країни. У 2012 році експорт нафтопродуктів зменшився на 2265 тис. тонн. Цьому посприяло припинення перевезень з ПрАТ «Ліник» у зв'язку із зупинкою виробництва з 15.03.12 (за повідомленням ТНК-ВР

Комерс виробництво зупинено через збитковість переробки нафти), а також скорочення перевезень з ПАТ «Укрнафта» (Кременчуцький НПЗ) через зниження поставок російської нафти. Філіал НАК «Нафтогаз України» (ст..Шебелинка) з 24.09.12 по 15.10.12 було зупинено на профілактику для покращання якості палива.

Таблиця 2. **Обсяги перевезень окремих вантажів залізничним транспортом за звітний період (2011–2012 рр.)**

Напрямок	**Обсяги (звітний період), тис. тонн**	**Зміна обсягів, тис. тонн**
1	2	3
Нафта і нафтопродукти		
імпорт	4541	+930
експорт	1141	-2265
транзит	9733	-3222
внутрішні	7750	+204
Вугілля		
імпорт	12064	+1684
експорт	5287	-797
транзит	6566	-709
внутрішні	78319	+1135
Руда залізна		
імпорт	3111	+153
експорт	29618	+1318
транзит	7358	-1515
внутрішні	31297	-2494
Чорні метали		
імпорт	1411	-168
експорт	18110	-1013
транзит	2711	+188
внутрішні	6370	-637
Хімічні і мінеральнідобрива		
імпорт	1251	-13
експорт	3830	+182
транзит	2579	-1897
внутрішні	3308	-56
Зернові		
імпорт	60	-41
експорт	16783	+8855
транзит	633	+23
внутрішні	1511	-588
Цукор		
імпорт	0, 09	-233
експорт	149	+146
транзит	209	-278
внутрішні	265	-193
Інші		
імпорт	6493	654
експорт	42420	4810
транзит	5085	-553
внутрішні	72585	-7482

Також зазнали збитків і транзитні перевезення на 3222 тис. тонн за рахунок:– відсутності перевезень венесуельської нафти; – зменшення перевезень з ТОВ «Тенгізшевройл» (КЗХ) через обмеження відвантаження на нафтотерміналі у Феодосійському порту на початку року; – проведення ремонтних робіт у квітні по відновленню інфраструктури на прикордонних переходах Російської Федерації та Казахстану; закриття на період червень – вересень нафтопереробного підприємства ТОВ «Тенгізшевройл» (КЗХ) на ремонт; – часткової переорієнтації перевезень на порт Тамань. Новоросійськ; – незначне зменшення обсягу вантажу з Білорусі через переорієнтацію на порт Вентспілс.

Стосовно імпорту та внутрішніх перевезень нафтопродуктів то в 2012 році відбулося збільшення на 930 тис. тонн та 204 тис. тонн. Серед негативних тенденцій та ризиків варто відмітити те, що: – російський мазут надходить в порти України по залишковому принципу (у зимові місяці при конкурентоспроможних тарифах можливий обсяг складає близько 300 тис. тонн на місяць); – існує загроза часткової переорієнтації обсягів казахстанської сирої нафти на порт Тамань (планується, що до 2015 року його потужність складе 30 млн тонн, а у перспектив і збільшиться до 70 млн тонн); – розбудова інфраструктури російських портів та терміналів орієнтована на перевалку російських вантажів у власних портах, у першу чергу мазуту.

Ситуація з вугіллям у 2012 році зазнала збитків у двох напрямках перевезення. Зменшення експорту вугілля через морські порти України обумовлено: – зменшенням попиту на енергетичне вугілля російського виробництва у окремих країнах Середземномор'я через споживання більш дешевої продукції із США та Колумбії; – зменшенням перевезень коксівного вугілля з США на адресу російських металургійних комбінатів через несприятливу кон'юнктуру ринку сортового прокату. Та транзитні перевезення за рахунок скорочення перевезень з Михайлівського ГЗК внаслідок переорієнтації поставок руди на внутрішній ринок. Що ж до решти, то обсяги збільшилися по імпорту на 1684 тис. тонн, та по внутрішнім перевезенням – 1135 тис. тонн. Загрозою є тенденція переорієнтації російського вугілля на російські та прибалтійські порти та по сухопуттю у Китай.

Обсяги по імпорту та експорту збільшилися, а от по транзитним перевезенням зменшилися на 15145 тис. тонн, причиною стало скорочення перевезень з Михайлівського ГЗК внаслідок переорієнтації поставок руди на внутрішній ринок. Так само зменшилися обсяги і по внутрішнім перевезенням, завдяки зменшенню попиту на залізорудну сировину, скорочення виробництва металургійних підприємств, заміни обладнання на ПАТ «Суха Балка», а також суттєве зниження температури навколишнього середовища у зимовий період, за якої відбувалося змерзання вантажу.

Зменшилися обсяги по експортним перевезенням чорних металів, де загальною причиною є низька активність споживачів на ринку готової продукції (прокат, труби, заготовки). Крім того, з ПАТ МК «Азовсталь» через переключення частини вантажопотоку на автомобільний транспорт; ремонту машини «Безупинного лиття сталі», зменшення попиту у споживачів Росії та Польщі; з ПАТ «Алчевський МК» через зменшення укладених контрактів (працюють тільки дві доменні печі), аварійну зупинку «Стана 3000», аварійного стану киснево-конвекторного цеху. Також зниження попиту відбулося і по імпортним на 168 тис. тонн та внутрішнім перевезенням на 637 тис. тонн через зменшення укладених контрактів з ВАТ «За-

поріжсталь», ВАТ «Інтерпайп НТЗ», ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг». Стосовно транзитних перевезень, то тут відбулося зростання перевезень на 188 тис. тонн. Серед загроз варто відмітити несприятливу глобальну тенденцію зниження попиту на чорні метали.

Також зазнали зниження обсягів перевезення хімічних добрив через зниження попиту на імпорт. По транзитним перевезенням обсяз зменшився через скорочення виробництва на підприємствах ВАТ «Уралкалій» та ТОВ «Білоруськалій», у зв'язку із падінням цін та неузгодженість їх між покупцями та продавцями. А от змішані добрива постраждали через слабку споживчу активність на фосфоромісткі добрива на світовому ринку. Азотні добрива постраждали через неузгодження цін між виробниками і споживачами з підприємствами РФ (Новомосковская АК «Азот», ЗАТ «Куйбишевазот», ВАТ «Тольяттиазот», ВАТ «Россошанские минудобрения») до Туреччини та Індії. Згідно з Комплексним планом щодо збільшення обсягів перевезення вантажів, у тому числі і транзитних, були заплановані заходи для забезпечення безперебійного транспортного обслуговування галузей економіки.

Зменшилися обсяги перевезення по імпорту зернових за рахунок задоволення потреб власним урожаєм. Несприятливим фактором є зниження врожаю порівняно з 2011 роком (близько 10 млн тонн). Негативною тенденцією є переорієнтація даного вантажу в сегменті внутрішніх перевезень на автомобільний транспорт. Нагальною проблемою є відсутність не задіяного парку зерновозів для вивозу вантажу з українських портів.

Причиною зменшення обсягу імпортних перевезень є припинення закупівлі імпортного цукру з Латвії. Що стосується транзиту то тут значну роль відіграло ввезення цукру з Бразилії у РФ переважно через порт Новоросійськ, який має потужний комплекс з переробки цукру-сирцю. Причиною зменшення внутрішніх перевезень стала часткова переорієнтація на автотранспорт і пріоритет на укладання експортних контрактів. Збільшення експортних перевезень відбулося за рахунок підписання контракту на поставки цукру до Казахстану.

Підсумовуючи зазначимо, вигідне геоекономічне положення України, високий показник транзитності 3,11, обумовлюють високий потенціал експорту транспортних послуг. Транспортна система України, як країни, що орієнтована на Євроінтеграцію, має відповідати міжнародним стандартам та бути конкурентоспроможною на європейському відкритому ринку транспортних послуг. А, отже, рівень транспортних послуг у сфері вантажних перевезень має відповідати вимогам і потребам міжнародного вантажовласника [7].

Враховуючи жорстку конкуренцію на міжнародному ринку транспортних послуг з боку залізниць Росії, Білорусії, та країн Балтії, залізниці України відпрацювали виважену Тарифну політику в забезпеченні транзитних перевезень вантажів і беруть активну участь у формуванні законодавчих актів щодо підвищення привабливості України як транзитної держави.

Відповідно до вищезазначеного, існує низка заходів, що актуальні на шляху підвищення конкурентоспроможності вітчизняних операторських компаній на ринку вантажних перевезень:

1. Узгодження та системне вирішення питань державної підтримки залізничного транспорту (прискорення реалізації Державно-цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [5]), а також розробка відповідних інвестиційних проектів;

2. Розвиток взаємодії з автотранспортом в пунктах завантаження та розвантаження з метою реалізації принципу доставки вантажу «від дверей до дверей». Тобто подальший розвиток комбінованих перевезень, що передбачено Концепцією та Програмою реструктуризації на залізничному транспорті.

3. Створення необхідних умов для організації залізничних перевезень по узгодженим транспортним коридорам, в тому числі за участю інших видів транспорту;

4. Формування Укрзалізницею мережі логістичних центрів, що дозволить регулювати вантажопотоки між різними видами транспорту та надавати інформаційні послуги клієнтам щодо просування вантажів. Удосконалення взаємодії диспетчерського апарату суміжних залізниць та створення єдиних дорожніх центрів управління обумовить покращення якості планування поїздової роботи.

5. Визначення економічно-обґрунтованих маршрутів слідування вагонопотоку та маси составів поїздів на основних напрямках перевезень вантажів.

Впровадження в практику пропуску вантажних поїздів по «жорстким» ниткам графіка;

6. Організація перевезень основної номенклатури зовнішньоторгових вантажів на адресу інших держав та портів відправними маршрутами з оформленням вагонів по одному перевізному документу та пропуском по транзитним залізницям;

7. Широке впровадження сучасних інформаційних технологій для оптимізації процесу надання транспортної послуги щодо вантажних перевезень (прискорення оформлення перевізних документів, контроль за станом рахунків клієнтів, контроль за рухом вантажу, оптимізація маршрутів та сполучень)

Висновки. У статті проаналізовано стан ринку вантажних залізничних перевезень та запропоновано напрями підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Брайковська А.М.* Деякі підходи та тенденції щодо забезпечення конкурентоспроможності оператора залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень/ А.М Брайковська, О.В. Никитенко // збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2012. – вип. 23.

2. *Брайковська А.М.* Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень / А.М.Брайковська// збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка та управління» – 2012 – вип. 20 – С.64-77.

3 .*Макаренко М.В*. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф. 10 с.

4. *Экономика* железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.

5. *Журнал* «Транспорт України». –К.:Червень.2012 – 1с.

6. *Матеріали* VI Міжнародної науково-практичної конференції «Проблемы и перспективы развития транспортных систем в условиях реформирования железнодорожнего транспорта: управление, экономика, технология.»« 11-12 квітня 2013 року, м.Київ

7 Петренко Л.М. , Габа В.В. Перевезення вантажів залізничним транспортом / Л.М. Петренко, В.В. Габа. – К.: КУЕТТ.2003. – 5 с.

8. *Постанова* «Про затвердження Державноїцільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки»: від 24 жовтня 2012 року №970 / Кабінет МіністрівУкраїни. [Електроннийресурс]. – Режим доступу :http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п

9.Чорний В.В. Сутність і зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень/ Чорний В.В.//Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип.19