

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Проведено скорочений аналіз стану ринку транспортних послуг в Україні, запропоновані методи його удосконалення.

Проведен краткий анализ состояния рынка транспортных услуг в Украине, предложены методы его совершенствования.

The article gives a brief analysis to the state of transport services market in Ukraine and proposes measures of its improvement.

В условиях, складывающихся на железнодорожном транспорте рыночных взаимоотношений, особую актуальность приобретают вопросы изучения спроса на транспортные услуги. В действующих до настоящего времени и утвержденных новых нормативных документах, регламентирующих отношения между железными дорогами, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, а также отправителями и получателями груза и другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта, пока не нашли должного отражения рыночные категории.

Рынок транспортных услуг представляет собой совокупность отношений между перевозчиками и производителями товаров, связанных с доставкой груза до места потребления с учетом момента возникновения потребности. В рамках взаимодействия транспортных организаций и грузовладельцев формируется рынок транспортных услуг, уровень спроса, предложения и цены.

В последнее время в Украине внедряется программа «Door-to-Door» (от двери до двери), которая предполагает внедрение новых подходов в транспортную политику. Она реализует наилучшую инновационную модель транспортно-торговой инфраструктуры, в том числе в пределах существующих транспортных коридоров и может обеспечивать транспортные потоки стран Европы, Азии, Африки. Внедрение проекта одного транспортно-торгового маршрута оценивается в среднем до 166 млн дол. США при общем объеме инвестиций – 2 500 млн дол. США [2]. Механизм реализации Программы отрабатывается по схеме муниципальных отраслевых инвестиционно-инновационных кластеров, что в свою очередь может обеспечить базу для возрождения экономики регионов Украины.

Для реализации Программы предполагается специально создавать транспортную сеть, увязывающую различные виды транспорта, при этом на основном ее участке базовым видом является существующая железнодорожная сеть.

Для привлечения наиболее выгодных для Украины транзитных потоков в создаваемой сети рассматривается строительство нового морского порта Донузлав с учетом использования российско-иранского коридора «Север-Юг».

Таким образом, данный проект в целом, в части основных маршрутов по Украине оценивается в объеме затрат в размере – 2,5 млрд долларов, его эффективность, выраженная в ежегодной прибыли, составляет 250 млн дол.

На территории стран, включаемых в разрабатываемую сеть, будут организованы опорные транспортно-распределительные узлы, в которых формируются оптовые торговые комплексы, работающие по единой технологии в единой сети и в комплексе с розничными точками продаж.

Под задачами можно определить следующие аспекты:

- обеспечение реальной загрузки создаваемой транспортной сети путем привлечения торговой сферы;
- максимальное участие в создаваемой сети большого числа новых регионов и стран;
- обеспечение функционирования мультимодальных перевозок как наиболее эффективных видов современного транспорта.

Реализация данной Программы позволит достичь позитивного эффекта в политической, экономической, экологической и социальной сферах.

Экологический эффект достигается за счет применения железнодорожного электротягового состава вместо автотранспорта, где выбросы и вредные загрязнения окружающей среды более чем в 30 раз превышают загрязнение от ра-

боты железнодорожного транспорта. Экономический эффект заключен в целом ряде немаловажных факторов, среди которых можно выделить следующие:

- доставка грузов осуществляется без перегрузки, без изменения тары и упаковки; груз быстро доставляется непосредственно в склад грузополучателя с помощью автопоезда, съехавшего с платформы и продолжившего путь по автодороге;

- перевозка экономит средства на погрузочно-выгрузочных работах, крановом оборудовании, время на выполнении транспортных, таможенных операций и пограничном осмотре и контроле грузов на международных маршрутах;

- значительно уменьшается общая себестоимость транспортных расходов – экономятся горюче-смазочные материалы на автомобильном отрезке и электроэнергия на железнодорожном (перегрузки). В целом увеличивается конкурентоспособность перевозимых грузов на товарных рынках.

В ближайшее время Украина может включиться в сеть 35 мультимодальных маршрутов, проходящих через территории России, Казахстана, Молдовы, стран Балтии и имеющих продолжение в европейских странах – Румынии, Венгрии, Словакии, Словении, Сербии, Боснии, Чехии, Австрии, Италии, Польше, Германии, Бельгии, Франции и других. Такое же продолжение намечено в страны Средней Азии, Индии, Китая, Монголии, Кореи. В перспективе планируется подключение к данной сети стран Ближнего Востока и Африки.

На территории всех стран, включаемых в разрабатываемую сеть, будут организованы опорные транспортно-распределительные узлы, в которых также формируются оптовые торговые комплексы, работающие по единой технологии в единой сети и в комплексе с розничными точками продаж.

К сожалению, в настоящее время в Украине допускаются значительные простои вагонов с грузами в ожидании подачи в порты. Одной из главных причин этих простоев, приносящих Укрзалізнице значительные убытки в условиях дефицита грузовых вагонов, является отсутствие четкой технологии подвода поездов, судов и грузов к портам, согласованного с подводом судов и наличием свободных емкостей причалов и складов.

Для принципиального решения проблемы необходимо создание единого информационного пространства систем управления железнодорожным и морским транспортом на базе совре-

менных информационных технологий и стандартных средств телекоммуникационного обмена данными. Аналогичные трудности возникают и на сухопутных пограничных переходах, где требуется оперативное согласование погрузки и подвода грузов с учетом возможности сдачи поездов и вагонов на железные дороги сопредельных стран [1]. На рис. 1 представлена схема работы автоматизированной системы регулирования погрузки и подвода грузов в адрес морских портов и пограничных переходов.

Разделение рынка грузовых железнодорожных перевозок на монопольный и конкурентный сегменты, связанное с началом структурной реформы железнодорожного транспорта, принципиально изменило условия работы сети, поскольку появились новые ее субъекты - компании-операторы собственного подвижного состава с правом использования существующей инфраструктуры дорог. В этих условиях частные железнодорожные операторы конкурируют не только с другими видами транспорта, но и с другими железнодорожными компаниями по предоставлению подвижного состава. Это, в свою очередь, приводит к возникновению новой ситуации, изменившей сложившуюся до того систему маркетинга на железных дорогах страны, где транспортно-экспедиционное обслуживание транспортной системы служит важной организационной основой ее функционирования.

К основным принципам построения транспортно-экспедиционного обслуживания при транспортной системе относятся следующие. Вспомогательные операции должны рассматриваться не сами по себе, а как структурные элементы системы организации перевозочного процесса на всем пути следования грузов «от двери до двери». Построение транспортно-экспедиционного обслуживания должно наилучшим образом обеспечивать непрерывность перевозочного процесса, что непосредственно связано с достижением минимума издержек при перевозках и обеспечением максимума скорости доставки грузов на всем пути их следования «от двери до двери».

Целесообразно, чтобы транспортно-экспедиционные организации имели в своем распоряжении (собственные или на условиях договоров и аренды) вагоны, контейнеры и площадки для их размещения на контейнерных пунктах и на предприятиях, склады, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ, автомобили, необходимые служебные помещения, средства связи и информации. Транспортно-экспедиционные организации, помимо выполнения

комплекса вспомогательных операций, должны обеспечивать:

- проведение единой технической политики в области грузовых перевозок;
- совершенствование структуры вагонного и контейнерного парков;
- выбор наиболее целесообразных средств механизации;
- перевозки грузов всеми видами транспорта;

- создание прогрессивной технологии работы транспорта;
- внедрение рациональной системы учета, автоматизации информации и расчетов по перевозкам грузов;
- разработку тарифов на перевозки грузов;
- унификацию правовых норм на грузовые перевозки всеми видами транспорта;
- разработку единых правил выполнения транспортно-экспедиционных операций.

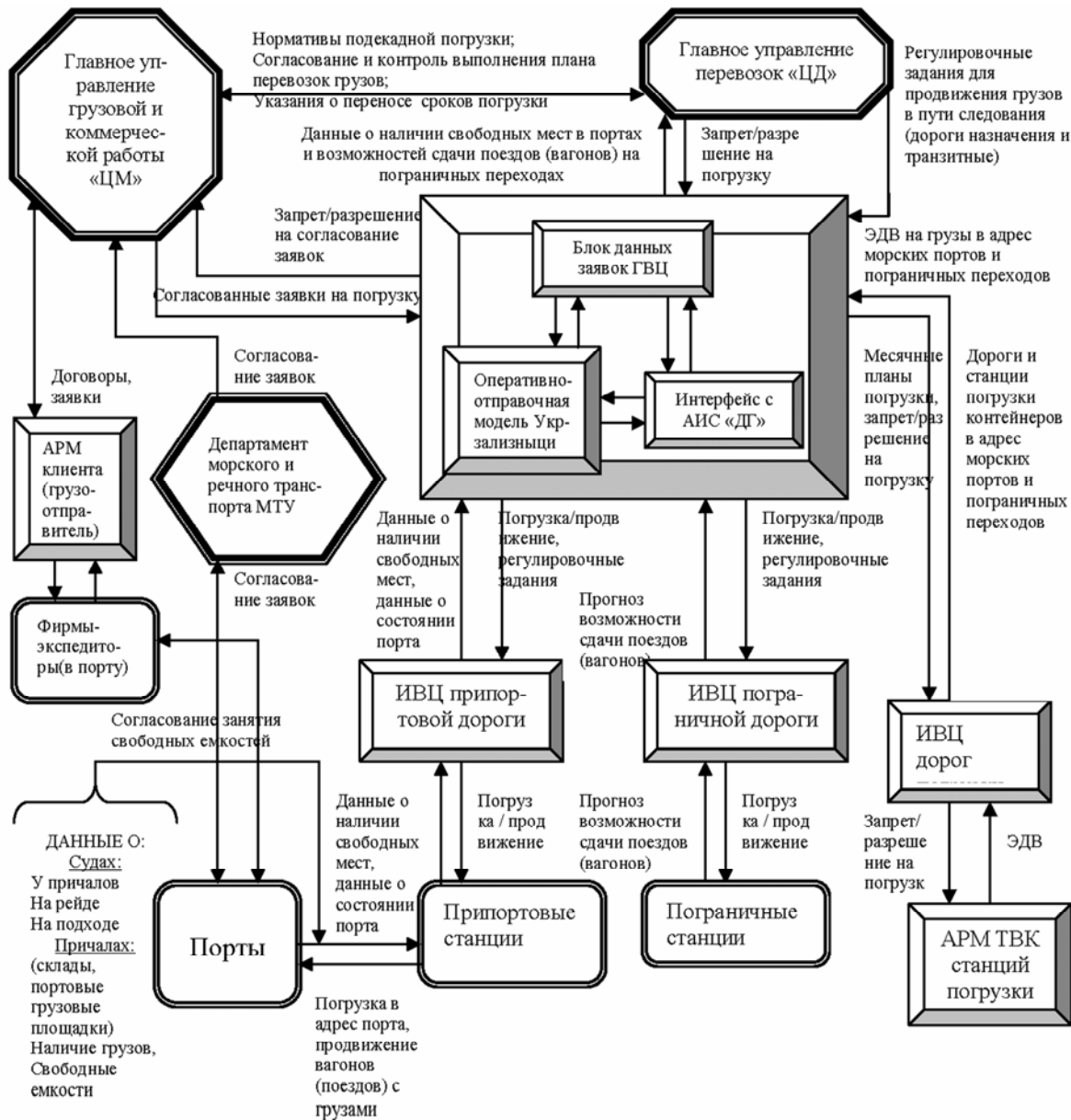


Рис. 1. Схема работы «Автоматизированной системы регулирования погрузки и подвода грузов в адрес морских портов и пограничных переходов»

На рис. 2 представлена схема организации деятельности транспортно-экспедиционной организации.

Институт частных операторских компаний развивался в значительной мере под влиянием государственной тарифной политики (введение в

2003 г. нового Прейскуранта 10-01). При этом частные транспортные компании имеют возможность гибкого регулирования тарифов на транспортировку грузов. Результатом такой политики стало увеличение инвестиций частного бизнеса в железнодорожный подвижной состав.

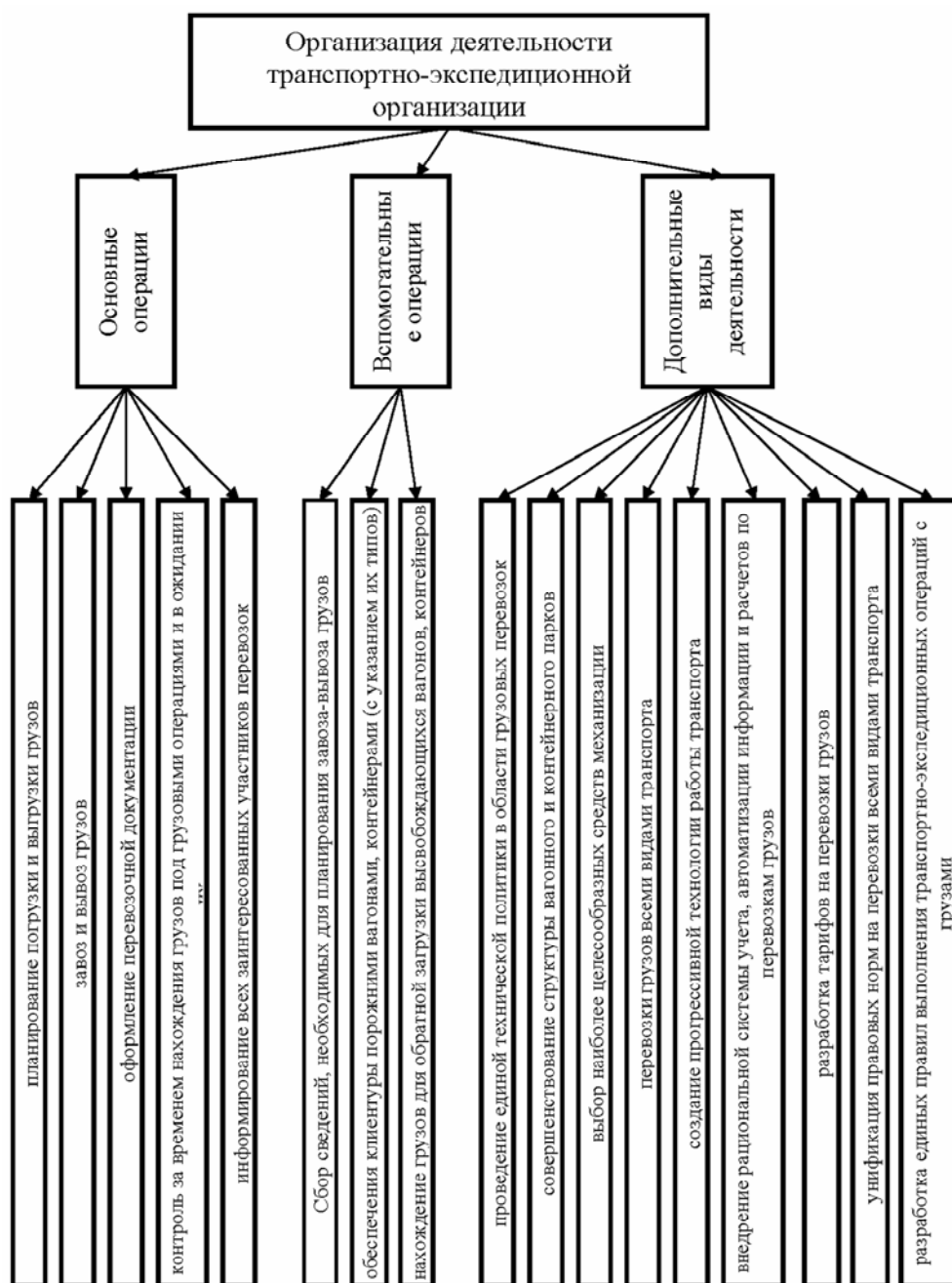


Рис. 2 Организация деятельности транспортно-экспедиционной организации

Частные операторские компании как новые субъекты рынка столкнулись с определенными производственными и коммерческими проблемами, связанными в первую очередь с преодолением неопределенности поведения внешней среды. К их числу относятся, во-первых, обеспечение конкурентоспособности компании на рынке за счет своевременного адекватного реагирования на изменения во внешней среде. При этом под конкурентоспособностью транспортной организации подразумевается способность удовлетворять платежеспособный спрос клиентов в перевозках определенного объема и качества, что позволяет занять ведущее место на

рынке транспортных услуг и получить максимальную прибыль.

Во-вторых, поиск клиентов в освоенных или перспективных сегментах рынка.

В-третьих, оптимизация внутренних ресурсов предприятия, в том числе путем эффективной загрузки собственного подвижного состава с минимальным порожним пробегом и максимальной доходностью. Тариф для перевозок в собственном подвижном составе и практика его применения в большинстве случаев построены таким образом, что операторской компании для обеспечения доходности перевозки (как минимум безубыточности) необходимо искать спо-

события снижения издержек, значительную часть которых составляет обратный порожний пробег. В связи с этим остро встает проблема сокращения порожнего пробега, поиска возможности формирования кольцевых маршрутов.

Еще одной задачей, связанной с преодолением неопределенности внешней среды, является планирование производственных и финансовых ресурсов, например, для закупки конкретного вида подвижного состава в необходимом для обеспечения рынка количестве и др.

Деятельность компании-оператора как участника рыночных отношений в значительной степени зависит от процессов, происходящих во внешней среде. Для таких компаний основными субъектами внешней среды являются грузообразующее предприятие (если компания не принадлежит этому предприятию) и инфраструктура железнодорожного транспорта. Требования рынка в отношении транспортной продукции не ограничиваются спросом на перевозки. Потребитель диктует свои условия по составу и качеству услуг, оказываемых ему по поставке товара. Стабильность функционирования транспортного предприятия во многом зависит от постоянства взаимосвязей грузоотправителей, грузополучателей, инфраструктуры железнодорожного транспорта, предприятий других видов транспорта, финансовых организаций, таможенных служб и др. В условиях жесткой конкуренции основная задача компании-оператора – сохранение устойчивого положения на рынке транспортных услуг. В этой связи наличие эффективно действующих маркетинговых подразделений является конкурентным преимуществом компании-оператора на транспортном рынке.

Цель маркетинга в железнодорожной операторской компании – это максимальное содействие решению производственных задач, стоящих перед компанией, в том числе путем определения перспектив развития, установление рисков, возможностей и опасностей для компании на транспортном рынке и оперативного представления необходимой информации руководству, заинтересованным и компетентным сотрудникам для принятия управленческих решений. Для этого разрабатываются конкретные стратегии и предложения (тактические мероприятия), касающиеся предоставляемых транспортных услуг, в частности: характеристика услуг, уровень тарифов, способы реализации и методы их продвижения на рынок.

Таким образом, в Украине создается транспортно-торговая сеть, включенная в глобальную транспортно-торговую сеть Европы и Азии. В национальной же сети по окончании работы будет составлен официальный перечень терминальных участников, конкретных географических пунктов и условий работы, что позволит обеспечить своевременное и полноценное информирование всех участников процесса и облегчить их взаимодействие.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Елисеев С.Ю. Логистика оперативного регулирования погрузки и продвижения грузов// Железнодорожный транспорт. – 2004. – № 4. – С. 19–26.
2. От двери до двери – без проблем и лишних затрат: новая инициатива УСПП // Транспорт и логистика. – 2006. – № 6.

Поступила в редколлегию 17.11.2006.