

Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 (с изменениями от 20 декабря 2004 г.

6. «Второй этап реформы железных дорог Германии»// Железные дороги мира № 06/1999.

7. В.М. Самсонкін, О.М. Гончаров, С.Г. Грищенко, А.В. Коновалов, Г.П. Земляк, О.М. Носач, Н.Й. Коновалова. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки/-2009.

8. В. Доманський, Є. Белабудтінова. Международный опыт реформирования железных дорог на пути их приватизации и развития

рыночных отношений // Залізничний транспорт України. – 2008. - № 5. – с. 14-18.

9. Г.Д. Ейтутіс. Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць. // Економіст. – 2007. - № 5. – с. 38-39.

10. Г.Д. Ейтутіс. Державне підприємство «Українські залізниці» та відносини з суб'єктами господарювання. // Залізничний транспорт України. – 2009. - № 2. – с. 28-30.

11. М. Макаренко, М. Цветов. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку. // Економіст. – 2007. - № 6. – с. 24-27.

**Аннотация.** В статье очерчен круг проблемных вопросов железнодорожного транспорта Украины. Исследован зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта, выявлены основные преимущества и недостатки разных моделей реформирования.

**Ключевые слова:** реформирование, мировой опыт, реструктуризация, инфраструктура, инвестиции, эффективность, модернизация, конкурентоспособность.

**Summary.** The article outlines the range of topical issues railway transportation of Ukraine. Foreign experience of reforming the railway transportation is investigated, the basic advantages and lacks of different models the reforming are revealed.

**Keywords:** reformation, global experience, restructuring, incrustation, investments, efficiency, modernization, competitive ability.

**Експерт редакційної колегії:** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плетнікова І.Л.

УДК 656.2.078.8

### ВИЗНАЧЕННЯ ШЛЯХІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)**

В даному дослідженні проведено огляд транспортного ринку України та визначено шляхи забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту.

**Ключові слова:** ринок транспортних послуг, транспортні послуги, залізничний транспорт, конкуренція, конкурентоспроможність.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Враховуючи світовий досвід та сьогоденні тенденції розвитку глобального ринку транспортних послуг, український – істотно відстає від міжнародного як за якістю так і вартістю послуг, які надають вітчизняні

транспортні компанії. В недалекому минулому значна частка вітчизняних транспортних підприємств надавала послуги лише з перевезення, не переймаючись забезпеченням гарантії вчасної доставки та іншими видами сервісу при організації перевізного процесу. Але сучасні економічні умови, котрі впливають на розвиток ринку

транспортних послуг і загострення конкуренції на ньому, змушують залізниці України постійно займатися пошуком шляхів забезпечення їх конкурентоспроможності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Розвиток міжнародних економічних відносин сприяє підвищенню ефективності діяльності національної транспортної системи в конкурентному середовищі. Розглядом питань транзитного потенціалу України та її ролі на міжнародному ринку транспортних послуг присвячені роботи провідних науковців. Так, С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук присвячують свої праці проблемам, котрі постають перед Україною при реалізації транзитного потенціалу через євроінтеграційні процеси [1]. М. Дергаусов розглядає особливості національної транспортної політики при виході України на інтернаціональні ринки [2]. Ю. Цветков, М. Цветков, Ю. Макаренко аналізують становище транспортної інфраструктури України, а також напрями реформування залізничного транспорту України [3]. Особливості природних монополій та їх державне регулювання розглядаються в наукових роботах Т.А. Мукмінової, О.В. Семенової [4,5]. Е.А. Петренко проводить аналіз процесу реформування залізничного транспорту, наголошуючи на кризі управління в складній соціально-економічній системі [6]. Проте, зважаючи на реальне становище та тенденції на транспортному ринку України, аналіз наукових робіт з даної проблематики вказує на брак єдності переконань щодо визначення перспектив реалізації конкурентних переваг залізничного транспорту, а запропоновані авторами підходи потребують поглиблення та пристосування до умов функціонування залізничного транспорту.

**Формування цілей статті.** Метою даного дослідження являється аналіз сучасного стану українського ринку транспортних послуг та визначення перспектив реалізації конкурентних переваг вітчизняних залізниць для виходу на міжнародний ринок транспортних послуг, що в цілому дозволить забезпечити конкурентоспроможність залізничного транспорту України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна система України, задовольняючи запити споживачів, надає наступні послуги [7]:

- перевезення вантажів та пасажирів;
- усі навантажувально-розвантажувальні роботи (навантаження, розвантаження, перевантаження, внутрішньоскладські операції, пересадка пасажирів);
- збереження вантажів і товарів;
- сервісне обслуговування і підготовка транспортних засобів, якими здійснюються перевезення;

- надання засобів перевезення в оренду або на прокат;

- доставка нових та відремонтованих транспортних засобів;

- усі транспортні, експедиторські послуги та інші..

Основними важелями регулювання частини національного ринку транспортних послуг - залізничного транспорту, являються ті ж фактори, котрі регулюють діяльність всього транспортного ринку України. Тому що залізниці - це ключова ланка національної транспортної системи і сервіс, який вони забезпечують, значно впливає на економічне життя держави.

Роль залізничного транспорту в структурі економіки України переоцінити непросто. Залізниці - ключовий елемент транспортної системи країни, а в деяких випадках і єдиний вид транспорту, котрий здійснює загальнодоступні переміщення масових вантажів та пасажирів за будь-яких погодних умов.

Залізничний транспорт займає провідне місце у забезпеченні перевізних потреб виробництва та населення. Однак, його розвиток не встигає за формуванням в Україні сучасних ринкових відносин. Вантажовідправники почали, в першу чергу, цікавитись розміром тарифів на перевезення, якістю збереження товарів та швидкістю їх транспортування. Наприклад, високий рівень залізничних тарифів, порівняно з автомобільними, при виборі, яким видом транспорту скористатися з економічної точки зору, знижує рівень конкуренції залізничного транспорту при перевезенні практично усіх видів вантажів, окрім, хіба що масових. А пасажирів, в свою чергу, почали звертати увагу не на вартість, а на комфортність перевезення.

За вище переліченими показниками залізничний транспорт значно поступається автомобільному і його частка на ринку транспортних послуг почала знижуватись.

Залізниці відчувають досить сильний негативний вплив зовнішнього середовища - стан національної економіки, політичні та соціальні фактори, законодавство, науково-технічний прогрес. Все це в умовах сучасної жорстокої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з світових та європейських ринків транспортних послуг, значно погіршує якість обслуговування національних підприємств і населення.

Криза, яка протягом останнього року значно похитнула економічне зростання України через спад обсягів промислового виробництва, внесла відчутні корективи в функціонування залізничного транспорту. Адже високий рівень монополізації галузі, зменшення об'ємів перевезень вантажів, зростання частки автомобільного транспорту на ринку перевезень та відсутність гнучкої тарифної

політики, нових видів транспортних послуг, належного сервісу і відповідної законодавчої бази значно стримують розвиток конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Сьогодні на залізничному транспорті існує ряд системних проблем, що являють собою справжню небезпеку економічній, соціальній та оборонній безпеці країни. У галузі не забезпечується системне відновлення основних фондів, фізичне і моральне зношення рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту складає понад 80% та в 1,8 рази переважає дозволений у міжнародній практиці ступінь, а сьогодинішні фінансово-економічні механізми господарювання на залізницях зводять нанівець підвищення ефективності застосування локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів. Дестабілізуючим фактором являються суттєві вади в організації та забезпеченні пасажирських перевезень, які на сьогодні досить збиткові, також гостро стоїть проблема підвищення якості перевезень і надання послуг пасажиром, особливо на приміських маршрутах.

Розглядаючи діяльність залізничного транспорту на ринку перевезень, потрібно враховувати, що залізниці можуть задовольнити різні види діяльності такі, як вантажні та пасажирські перевезення, підсобно-допоміжна і непрофільна діяльність. Тому, дослідження ринку залізничних перевезень та його кон'юнктури варто проводити за такими напрямками: по-перше, проаналізувати динаміку показників, котрі характеризують об'єми транспортної діяльності (обсяги вантажних і пасажирських перевезень, вантажооборот та ін.) по всьому транспортному комплексу, тобто за видами транспорту і видами вантажів головної номенклатури, тощо; по-друге, провести аналіз якісних показників функціонування транспорту (вчасність та темпи доставки, збереженість продукції, що перевозиться, дані застосування транспортних засобів та ін.); втретє, виконати дослідження конкурентного середовища в транспортній галузі України та на світовому ринку транспортних послуг, проаналізувати конкурентні можливості залізниць; провести аналіз кон'юнктури ринків продукції основних вантажоутворюючих галузей; також потрібно виконати аналіз тарифів на перевезення на внутрішньому та зовнішньому ринках і тарифну політику конкурентів; визначити величину потреб та пропозиції на транспортну продукцію, співвідношення попиту та пропозиції; зробити прогноз відносно перспектив розвитку ринку транспортних послуг.

З метою забезпечення конкурентоспроможності, залізничний транспорт України на сьогодинішній день вирішує важливе завдання, принаймні на рівні нульової рентабельності, здійснювати перевезення на

залізничних платформах великовантажних автомобілів та причепів вантажівок, що в недалекому майбутньому дозволить плідно співпрацювати з іншими країнами євразійського простору. Адже залучення додаткових обсягів перевезень дозволить залізницям швидше вийти з кризового стану. Цьому сприятиме організація контейнерних та контрейлерних перевезень, що допоможе залізничникам гідно конкурувати з іншими видами транспорту в тих сегментах транспортного ринку, де вони поступалися, наприклад – автомобільному.

На відміну від інших видів транспорту – залізничний має високий конкурентний статус завдяки можливості працювати за будь-якої погоди та здійснювати перевезення основних видів вантажів [8]. Це, в першу чергу пов'язане з тим, що залізничний транспорт здійснює масові перевезення, особливо на значні відстані, які інші види транспорту виконати не в змозі через обмеження своїх функціональних можливостей в даному сегменті ринку транспортних послуг. Але на більш коротких відстанях значну конкуренцію при здійсненні перевезень залізницям складає автомобільний транспорт, хоча б через швидкість та можливість доставки вантажів «до дверей».

На сьогодинішній день Україна має зовнішньоекономічні зв'язки майже з 200 країнами світу, при цьому експорт вантажів, що припадає на Європу складає 42,6 %, Азію - 23,3 % і лише 21,4 % на країни СНД. Імпортуються вантажі до України в основному з країн СНД (79,2 %) і лише 7% - з країн Європи [9].

Якщо порівнювати експорт та імпорт транспортних послуг, що надає Україна та розвинених країн, то наша держава перебуває на початку шляху використання географічного вигідного положення на європейському континенті. В низці країн (при такому ж зручному географічному положенні як в нашій країні) - Голландія, Данія, транспортні послуги складають 20-25% від валового внутрішнього продукту.

Закріплення конкурентних позицій залізниць на ринку транспортних послуг можливе за рахунок підвищення плідного співробітництва з міжнародними залізничними компаніями та адміністраціями. Так, «Укрзалізниця» бере участь у створенні конкурентоспроможного транспортного продукту в транзитних контейнерних перевезеннях у сполученні Китай—Європа—Китай; для подальшої інтеграції вітчизняних транспортних мереж до світової - залізниці проводять ініціативну діяльність над проектом будівництва залізничної лінії з шириною колії 1520 мм Кошице—Братислава—Вена; проводиться робота по модернізації інфраструктури залізничних колій для зростання пропускної здатності вітчизняних залізниць.

Дотримання твердої та прозорої тарифної політики буде сприяти залізничному транспорту у збільшенні вантажообігу, за рахунок економічно аргументованих наскрізних ставок на перевезення вантажів на взаємовигідних умовах під реальні контракти (де буде чітко встановлено об'єми перевезень, маршрути, тощо), диференціації тарифів відповідно до виду вантажу.

Крім того, ефективної роботи на ринку транспортних послуг як залізничного, так інших видів транспорту потрібно звертати увагу не на конкуренту боротьбу між ними, а – на співробітництво. Адже на сьогоднішній день на території України досить слабо розвинена організація змішаних мультимодальних перевезень, діяльність транспортно-логістичних центрів знаходиться на невідповідному ринковим вимогам рівні.

**Висновки.** Враховуючі тенденції розвитку вітчизняного та міжнародного ринку транспортних послуг, Україна повинна максимально використовувати власну транспортну систему для розвитку транзитних перевезень, залучаючи вітчизняних перевізників та виробників до міжнародної торгівлі. Також варто зазначити, що залізничний транспорт, на сучасному етапі розвитку, повинен не лише конкурувати з іншими видами транспорту за утримання наявних та залучення нових вантажопотоків за рахунок більш якісного обслуговування, а постійно співпрацювати з іншими видами транспорту, що дозволить максимально задовольнити потреби клієнтів на вітчизняному та світовому транспортних ринках транспортних послуг.

**Анотація.** В даному дослідженні проведено огляд транспортного ринку України і визначено шляхи забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту.

**Ключевые слова:** рынок транспортных услуг, транспортные услуги, железнодорожный транспорт, конкуренция, конкурентоспособность.

**Summary.** In the given research the review of transport market of Ukraine is conducted and definite to the way of providing of competitive edges of railway transport.

**Keywords:** market of transport services, transport services, railway transport, competition, competitiveness.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1 Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І.Малярчук // Економіка України. – 2005.– № 3.– С. 4–19.

2 Дергаусов М. Особливості транспортної політики в Україні при її адаптації на міжнародних ринках [Електронний ресурс]. - [//http://www.vesna.org.umatx/sxid/con003/55.tml](http://www.vesna.org.umatx/sxid/con003/55.tml).

3 Цветков. Ю. М. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветков, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветков та ін. // К.: КУЕТТ, 2007.– 222 с.

4 Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти /Т.А. Мукмінова//Залізничний транспорт України. – 2006. - №3. – С. 10-13

5 Семенова О. В. Государственное регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте / О.В. Семенова// Экономика железных дорог. – 2006. - №10. – С. 57-64

6 Петренко Е.А. Управление железнодорожным транспортом в условиях кризиса /Е.А. Петренко// Залізничний транспорт України. - 2009. - №4. - С. 28-30

7 Коваль Г.І. Механізм регулювання ринку послуг: міжнародний та український аспекти / Г.І. Коваль// Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. - 2008. - №6. – С. 138-143

8 Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України / М.В. Макаренко// Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.

9 Державний комітет статистики. [Електронний ресурс] . - <http://ukrstat.gov.ua>

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*