

УДК 658.114.45

## УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА АНАЛІЗ

Каюкін В.О.

Київський національний торговельно-економічний університет

У статті досліджується сутність конкурентоспроможності залізничного транспорту України на ринку пасажирських перевезень. Розглядаються особливості підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку пасажирських перевезень. Виявляються протиріччя, розв'язання яких обумовлює аналіз конкурентоспроможності залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту при виконанні пасажирських перевезень. Обґрунтовується необхідність державної підтримки залізничного транспорту для забезпечення збалансованого розвитку конкурентоспроможності національних залізниць на ринку пасажирських перевезень. Отримання нових залежностей, що характеризують тенденції розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, конкурентоспроможність, пасажирообіг, пасажирські перевезення, ринок пасажирських перевезень.

**Постановка проблеми.** Невід'ємною рисою ринкової економіки виступає конкуренція. Конкуренція – це об'єктивна економічна сила, яка в ринковій економіці набуває форми економічного закону конкуренції, який виражає необхідні зв'язки між виробниками та споживачами товарів і послуг, а також між їхніми посередниками. На сучасному етапі економічного розвитку з конкуренцією стискаються підприємства всіх галузей економіки, оскільки вступають в боротьбу за найкращі умови господарювання та налаштовані на привласнення найбільших доходів. У стані економічної конкуренції знаходяться й підприємства залізничного транспорту, оскільки вступають у конкурентну боротьбу з підприємствами інших видів транспорту на ринку пасажирських перевезень. Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до наступних ситуацій:

- збільшення ризику загибелі та травми людей під час поїздок;
- витіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень;
- збільшення залежності України від імпортової нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них.

Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень пасажирів зі сторони держави та місцевих органів державної влади.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретико-методологічні проблеми та практичні аспекти підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі знайшли відображення у роботах таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як І.М. Аксьонов, О.О. Бакаєв, Н.П. Терьошина, Е.М. Сич, Ю.С. Бараш та багато інших.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Водночас, доцільним є визначення нових управлінських залежностей, що характеризують тенденції розвитку ринку залізничних перевезень в Україні.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є аналіз конкурентоспроможності залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту на ринку пасажирських перевезень в Україні та постановка пропозицій щодо управління організації розвитку ринку залізничних перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Маючи особливий статус соціально-економічного значення у житті суспільства та його громадян, пасажирські перевезення є одним з найважливіших видів діяльності транспорту. У зв'язку з цим дослідження проблем управління збалансованого розвитку транспорту для виконання пасажирських перевезень є актуальною задачею.

Різні види транспорту знаходяться у стані економічної конкуренції в умовах ринкової економіки. В той же час, згідно із сучасною теорією стійкого розвитку [1] оцінка ефективності тих чи інших заходів не може здійснюватися виключно на підставі економічних показників і держава, як структура, спрямована на формуванні, розвитку і реалізації конкурентних переваг національних виробників, повинна активно впливати на ринок транспортних послуг і формувати його таким чином, щоб його робота була ефективною та конкурентоспроможною у соціальних і в екологічних сферах. Тобто держава повинна очолювати систему управління конкурентоспроможністю. Управління конкурентоспроможністю – це ті аспекти виконання загальних функцій управління, які визначають політику у сфері конкурентоспроможності.

Основним перевізником у світі виступає залізничний транспорт, як має такі переваги як порівняно низькі затрати при перевезеннях на великі відстані, безпеку та екологічність, всепогодність. Однак розвиток пасажирських залізничних перевезень у різних країнах відбувався неоднаково.

В Франції залізниці втрачають статус основного перевізника пасажирів починаючи з першої половини 21-го сторіччя. В період з 2005 по 2016 роки обсяги пасажирських залізничних перевезень почали збільшуватись більше ніж на 10% [2] за рахунок модернізації та удосконалення залізничного транспорту. Ринок пасажирських перевезень Франції включає 2 компанії SNCF Proximites та SNCF Voyages, які є підрозділами SNCF Group. SNCF Group є монополістом в обслуговуванні пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом та належить уряду Франції.

Задачу оцінки ефективності залізничних перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту в роботах вчених пропонується розгля-

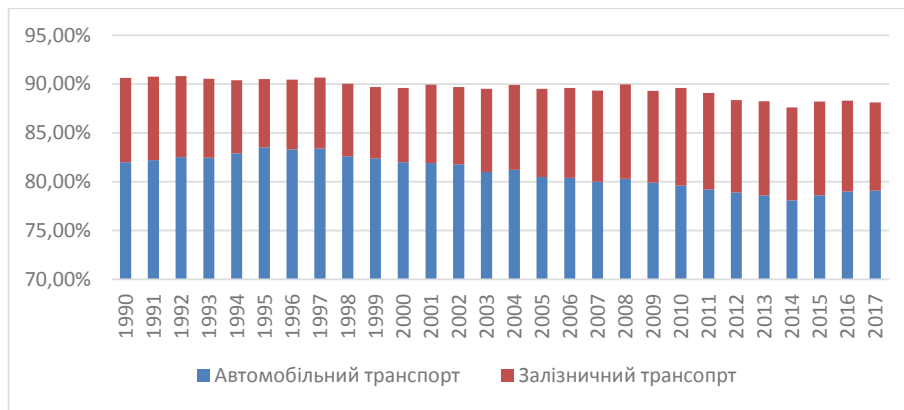


Рис. 1. Модальна частка перевезень пасажирів залізничним транспортом щодо автомобільного у Франції (2000-2016 рр.)

Джерело: розроблено автором за даними [2]

дати як задачу багатокритеріального вибору з урахуванням витрат власника інфраструктури, витрат перевізника, витрат часу пасажирів на перевезення та їх очікування, соціальних витрат, пов'язаних з забрудненням навколишнього середовища, шумом, нещасними випадками, енергоефективністю та ін. [6; 7]. При цьому соціальний ефект від використання залізниць для перевезення пасажирів є причиною державної підтримки цього виду діяльності [2].

Подібно до Франції в інших країнах Західної Європи в кінці 20-го – на початку 21 сторіччя залізниці почали втрачати пасажирів у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту. В період з 1970 по 1998 рік доля залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях зменшилася з 10% до 6%; в той же період кількість автомобілів збільшилася втричі з 62,5 млн. до 175 млн. одиниць [8]. У зв'язку з цим у [8] була поставлена задача відновлення залізничного транспорту і збільшення його долі на ринку перевезень. Для періоду після прийняття [8] характерне зростання обсягів залізничних пасажирських перевезень в Європейському Союзі. Динаміка пасажирообігу представлена на рис. 2.

При цьому необхідно відмітити, що зростання є характерним не тільки для Франції, а й для інших країн членів Європейського Союзу: Німеччини, Італії, Великобританії. В той же час у «нових членів» спостерігається значне падіння пасажирообігу залізниць. Зокрема у Польщі він скоротився на 40%, а Румунії – на 74%.

Основні напрямки подальшої транспортної політики Європейського Союзу викладені [9]. У відповідності з цим документом основними цілями розвитку транспорту у Європейському Союзі є зменшення його залежності від нафти як для здобуття економічної стабільності країн-членів, так і для зменшення забруднення навколишнього середовища. Для досягнення вказаних цілей в [9] зокрема заплановані наступні кроки:

- відмова від використання автомобілів на вуглецевому паливі у містах до 2050 року;
- завершення формування європейської високошвидкісної залізничної мережі та переведення переважної частини пасажирських перевезень на середні відстані на залізничний транспорт до 2050 року;
- з'єднання до 2050 р. усіх аеропортів базової мережі із залізничною мережею, бажано високошвидкісною.

Згідно [11], пасажирські перевезення у Європейському Союзі переважно є дотаційними. Водночас розроблений спеціальний регламент [12], де регулюється порядок закупівлі громадських послуг на перевезення пасажирів [13].

Згідно виконаного аналізу, доцільно зробити висновок, що пасажирські перевезення у світі є дотаційними і, як правило, при оцінці ефективності перевезень виключно економічними показниками, програють конкурентну боротьбу автомобільному та авіаційному транспорту.

Виконані дослідження спостерігались на основі методів математичної статистики та аналізу часових рядів. Залізничний транспорт є одним

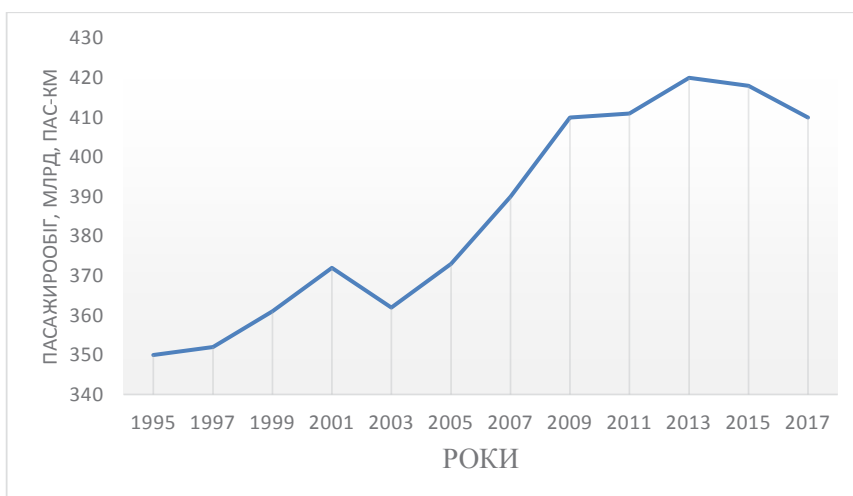


Рис. 2. Динаміка пасажирообігу залізничного транспорту Європейського Союзу

Джерело: розроблено автором



Рис. 3. Кількість перевезених пасажирів в Україні (2006-2017 рр.)

Джерело: розроблено автором за даними [12]

із основних перевізників пасажирів в Україні. На його долю у 2017 році згідно з [14] припало 28,24% загального пасажирообігу усіх видів транспорту. Однак останніми роками у діяльності пасажирського господарства залізниць спостерігаються негативні тенденції.

В боротьбі за доходи, а отже і за пасажирів, між видами транспорту загострюється конкуренція. Однак в останні роки спостерігається загальний спад перевезень пасажирів. Індекс обсягу відправлення (перевезення) пасажирів всіма видами транспорту в 2017 році становить 100,3% до попереднього 2016 року [14]. На рис. 3 представлена динаміка обсягів перевезень пасажирів автомобільним та залізничним видами транспортом по відношенню до 2017-го року. Аналізуючи отримані залежності, можливо зробити висновок, що обсяги перевезень автомобільним транспортом в відображають стан економіки країни, в той же час, обсяги залізничних перевезень мають стійку тенденцію до зменшення. Особливо активними ці процеси стали в останні п'ять років.

Необхідно відмітити, що в діючих економічних умовах автомобільні перевезення пасажирів є прибутковими, в той час як залізничні – збитковими.

Загальні збитки від пасажирських перевезень у 2017 році склали 11 млрд. грн.

Для досягнення беззбитковості пасажирських перевезень вартість білетів повинна бути підвищена в 2,3 рази при збереженні існуючого пасажиропотоку. Держава не надає підтримку залізничним перевезенням, а збитки від них покриваються за рахунок прибуткових вантажних залізничних перевезень.

Автомобільний транспорт залучає потенційних пасажирів оперативністю, гнучкістю зміни маршрутів і розкладу руху, порівнянністю цін та часом знаходження у дорозі. При виборі виду транспорту вирішальними факторами є [13]:

- зручність розкладу;
- час у дорозі;
- комфортність;
- вартість.

Порівняння часу та вартості проїзду залізничним та автомобільним транспортом на основних напрямках перевезень наведені в таблиці 1.

Порівняння показників, наведених у таблиці 1 показує, що можливість підвищення вартості перевезень залізничним транспортом для досягнення беззбитковості є обмеженою, оскільки є велика імовірний переходу пасажирів на автомобільний транспорт.

На сьогодні вартість перевезень у купе та у 2-му класі швидкісних поїздів майже відповідає вартості перевезень автомобільним тран-

Таблиця 1

## Тривалість перевезення та вартість проїзду на основних напрямках України

Маршрут	Поїзд								Автобус		
	Час подорожі, год		Вартість, грн						Час подорожі, год		Вартість проїзду, грн
			Купе (СВ)	Купе	Плацкарт	Швидкісні					
	UAN	UAN				UAN	1 клас UAN	2 клас UAN	3 кл	min	max
Київ – Одеса	7:11	13:22	1178	249	159	539	423	–	6:00	7:05	315
Київ – Львів	4:51	12:53	846	353	159	545	427	–	7:00	9:00	350
Київ – Харків	4:43	8:30	958	423	166	492	389	–	6:00	7:10	415
Київ – Дніпро	5:38	8:20	1183	223	145	518	407	–	6:30	8:05	265

спортом. Суттєвий вплив на обсяги перевезень залізничним транспортом здійснює і стан рухомого складу рівень зносу якого перевищує критичну величину. Із 7025 вагонів інвентарного парку пасажирських вагонів 6112 (87%) відпрацювали встановлений виробником нормативний термін служби (більше 28 років). Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 32 роки, загальний знос становить 90%. Із 1547 секцій електропоїздів 1230 (73,5%) секція знаходиться поза межами встановленого виробником нормативного терміну експлуатації, і 507 секцій дизель-поїздів із 528 (96,1%). Знос моторвагонного рухомого складу залізниць становить по електропоїздах – 84%, дизель поїздах, з урахуванням рейкових автобусів – 93%.

В разі відсутності оновлення парку пасажирських вагонів в 2017 і послідуєчих роках, починаючи з 2020 року експлуатаційний парк вагонів буде становити 913 вагонів, що не дозволить забезпечити перевезення пасажирів.

Для забезпечення перспективних обсягів пасажирських перевезень залізничний транспорт потребує додаткових обсягів інвестицій в обсязі 10 млрд. грн протягом 2018 року. Конкуреноспроможність залізничного транспорту наразі є надзвичайно низькою, оскільки присутні такі фактори як моральна зношеність рухомого складу, відсталість технологій та недосконалість системи соціально-економічних показників роботи. З цього випливає, що в умовах дії сучасних економічних чинників пасажирські перевезення будуть залишатись економічно непривабливими для інвесторів.

Україна має потребу у імпорті палива. В цих умовах перевагою залізничного транспорту є те, що 85% пасажиробігу припадає на електричну тягу. Згідно з даними енергетичного балансу України [12] у 2017 році понад 80% нафтопродуктів, що споживалися в Україні, було імпортовано. При цьому 72% нафтопродуктів в Україні споживається автомобільним транспортом

В той час як на долю залізничного транспорту – 1,3%. Доля ж залізничного транспорту у споживанні електроенергії не перевищує 5%. Тому використання залізничного транспорту дозволяє підвищити енергетичну незалежність країни.

В цілому на транспортному ринку України відбуваються процеси, що були характерними для Західної Європи кінця 20-го початку 21 сторіччя. Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до вигіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень, збільшення ризику загибелі та травмування людей під час поїздок, збільшення залежності України від імпортової нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них. Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень пасажирів зі сторони держави та місцевих органів влади. Це – необхідна управлінська умова підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом. Враховуючи на комплексний характер проблеми її вирішення повинно досягатись шляхом розробки «Державної програми розвитку залізничних пасажирських перевезень» та запровадженню наступних факторів щодо підвищення конку-

рентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом:

1. Розробити стратегію розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом, яка враховуватиме положення Національної транспортної стратегії України до 2030 року, Угоди про асоціацію України та ЄС та включатиме конкретні кроки з покращення конкурентоспроможності залізничного транспорту України.

2. Розпочати розробку підзаконних актів для імплементації нового Закону України «Про залізничний транспорт України». Після прийняття Верховною Радою України нового Закону України «Про залізничний транспорт України», який запровадить європейську модель функціонування галузі, для імплементації Закону необхідно буде розробити більше 50 підзаконних актів, по суті – переглянути майже всю нормативно-правову базу, що регулює залізничний транспорт.

3. Враховуючи збільшення пасажиропотоку з країнами Європейського Союзу, приділити особливу увагу питанням розвитку існуючого пасажирського залізничного сполучення з Республікою Польща, а також перспективам розвитку пасажирського сполучення з іншими країнами Східної, Західної Європи та країнами Чорноморського узбережжя (Болгарія, Хорватія, Румунія та ін.).

4. Активізувати співпрацю з місцевими органами влади щодо вирішення проблемних питань, які виникають у сфері приміських пасажирських перевезень, а саме – погашення заборгованості за перевезення пільгових категорій пасажирів у приміському сполученні, та визначитись щодо перспектив створення незалежної «Приміської пасажирської компанії» з урахуванням європейського досвіду та досвіду інших країн.

5. Визначитись щодо подальших дій та заходів щодо експлуатації двох поромів «Герої Шипки» та «Герої Плевни».

6. Забезпечити стабільне завантаження підприємств ПрАТ «ДТРЗ», ПрАТ «ЗЕРЗ», ПрАТ «ЛЛРЗ» та своєчасне фінансування заходів з виконати ремонтних робіт тягового рухомого складу відповідно до затверджених планів Товариства.

**Висновки та пропозиції.** Виконані дослідження дозволяють зробити такі висновки. Залізничний транспорт знаходиться у стані жорсткої конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, насамперед автомобільним та авіаційним і програв її у Західній Європі. Аналогічна ситуація спостерігається на сьогодні і в Україні. Її наслідками є зменшення пасажиропотоків, що обслуговуються залізничним транспортом, старіння основних засобів галузі, зростання парку приватних автомобілів.

В Західній Європі для оцінки роботи різних видів транспорту застосовуються додаткова система показників, що характеризує їх соціальну та екологічну ефективність і обґрунтовує доцільність підтримки залізничного транспорту зі сторони держави.

Враховуючи на комплексний характер проблеми її вирішення повинно досягатись на основі програмних методів шляхом розробки «Державної програми розвитку залізничних пасажирських перевезень».



**Список літератури:**

- Giddings B. Environment, economy and society: fitting them together into sustainable development / Giddings B., Hoppwood B., O'Brien G. // Sustainable Development. – 2002. – № 10(4). – P. 187. – 96. – doi: 10.1002/sd.199.
- Plant J. Handbook of Transportation Policy and Administration (Public Administration and Public Policy / J.F. Plant, V.R. Johnston, C.E. Ciocirlan: CRC Press. – 2007. – 656 p.
- SNCF sets ridership record and moves the nation's economy forward [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>.
- SNCF ridership and ticket revenue steady in fiscal year 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>.
- Levinson D. The full cost of high-speed rail: an engineering approach / Levinson D., Mathieu J.M., Gillen D. & Kanafani A. // Annals of Regional Science. – 1997. – Vol. 31. – P. 189-215. doi: 10.1007/s001680050045.
- European transport policy for 2010: time to decide [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf).
- Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>.
- Statistical pocketbook 2016. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en).
- Реформа железных дорог: Сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://documents.worldbank.org/curated/en/616111469672194318/pdf/692560ESW0P1210ilway0Reform0Russian.pdf>.
- Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/reglament-ies-no13702007-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-23-zhovtnya-2007-roku-pro>.
- Jonas Butkevičius. The strategy of passenger transportation by national railway transport: The implementation of public service obligations / Jonas Butkevičius // Transport. – 2009. – Vol. 24. – P. 180-186.
- Державний комітет статистики. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- Коробйова Р.Г. Розвиток сервісу в пасажирських залізничних перевезеннях / Р.Г. Коробйова, А.Д. Чугай // Транспортні системи та технології перевезень. – 2013. – Вип. 5. – С. 33-36. – doi: 10.15802/tstt2013/19274.

**Каюкин В.А.**

Київський національний торговельно-економічний університет

## УПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ И АНАЛИЗ

**Аннотация**

В статье исследуется сущность конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины на рынке пассажирских перевозок. Рассматриваются особенности повышения конкурентоспособности железных дорог на рынке пассажирских перевозок. Выявляются противоречия, решение которых обуславливает анализ конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта при выполнении пассажирских перевозок. Обосновывается необходимость государственной поддержки железнодорожного транспорта для обеспечения сбалансированного развития конкурентоспособности национальных железных дорог на рынке пассажирских перевозок. Получение новых зависимостей, характеризующих тенденции развития рынка пассажирских перевозок в Украине. **Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, пассажирооборот, пассажирские перевозки, рынок пассажирских перевозок.

**Kayukin V.O.**

Kyiv National University Of Trade and Economics

## MANAGEMENT OF COMPETITIVENESS OF PASSENGER RAIL TRANSPORTATION IN UKRAINE: PROBLEMS AND ANALYSIS

**Summary**

The article examines the essence of the competitiveness of rail transport of Ukraine in the market of passenger traffic. The features of improving the competitiveness of railways in the passenger market are considered. Contradictions are revealed, the solution of which determines the analysis of the competitiveness of rail transport compared to other types of transport when performing passenger traffic. It justifies the need for state support of rail transport to ensure the balanced development of the competitiveness of national railways in the passenger transport market. Getting new dependencies that characterize the development trend of the passenger transportation market in Ukraine.

**Keywords:** railway transport, competitiveness, passenger turnover, passenger traffic, passenger market.