

Д. Козаченко д.т.н., професор,

Р. Коробйова к.т.н., доцент,

Кафедра «Управління експлуатаційною роботою»,

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: економіка, конкуренція, тарифи

УДК 656.212

Стаття присвячена питанням оцінки конкурентоспроможності ПАТ «Укрзалізниця» порівняно з іншими видами транспорту під час виконання пасажирських перевезень. Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до витіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень, збільшення ризику загибелі та травмування людей під час поїздок, збільшення залежності України від імпортої нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них. Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень з боку держави та місцевих органів влади.

Пасажирські перевезення мають особливе соціально-економічне значення у житті суспільства та його громадян, а також є одним з найважливіших видів діяльності транспорту. У зв'язку з цим дослідження проблем збалансованого розвитку транспорту для виконання пасажирських перевезень є своєчасним завданням.

В умовах ринкової економіки різні види транспорту перебувають у стані економічної конкуренції. В той же час, згідно із сучасною теорією стійкого розвитку оцінка ефективності тих чи інших заходів не може здійснюватися виключно на підставі економічних показників, і держава повинна активно впливати на транспортний ринок і формувати його таким чином, щоб його робота була ефективною у соціальній та екологічній сферах.

Одним з основних перевізників пасажирів у світі є залізничний транспорт, що має такі переваги, як порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані, безпеку та екологічність, всепогодність. Однак у різних країнах розвиток пасажирських залізничних

перевезень відбувався по-різному. В США залізниці почали втрачати статус основного перевізника пасажирів, починаючи з 20-х років 20-го сторіччя. В період з 1920 – 1970 роки обсяги пасажирських залізничних перевезень скоротилися на понад 80% за рахунок переходу клієнтів на автомобільний та авіаційний транспорт. Для подолання вказаної ситуації у 1971 р. була створена національна залізнична корпорація Amtrak. Amtrak є монополістом в обслуговуванні пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом на дальні відстані та належить уряду США.

Amtrak має загальнонаціональну залізничну мережу, яка обслуговує більше 500 напрямків у 46 штатах, окрузі Колумбія та трьох канадських провінціях, на понад 21 300 милях маршрутів. Це єдиний в країні високошвидкісний міжміський пасажирський залізничний провайдер, що працює на швидкості до 150 миль/год (241 км/год) по існуючій інфраструктурі. Більше половини поїздів Amtrak рухаються зі швидкістю 100 миль/год (160 км/год) та більше.

Кількість пасажирів, що перевозяться компанією Amtrak, стійко зростає (див. рис. 1) і у 2017 році склала 31,7 млн. пасажирів, що у двічі перевищує кількість перевезених пасажирів у 1972 році (перший повний рік роботи Amtrak), що складала 15,5 млн. пасажирів.

Завдання оцінки ефективності залізничних перевезень порівняно з іншими видами транспорту в роботах американських вчених пропонується розглядати, 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. Водночас соціальний ефект від використання залізниць для перевезення пасажирів є причиною державної підтримки цього виду діяльності.

Подібно до США у країнах Західної Європи в кінці XX — на початку ХІ сторіччя залізниці почали втрачати пасажирів у конкурентній

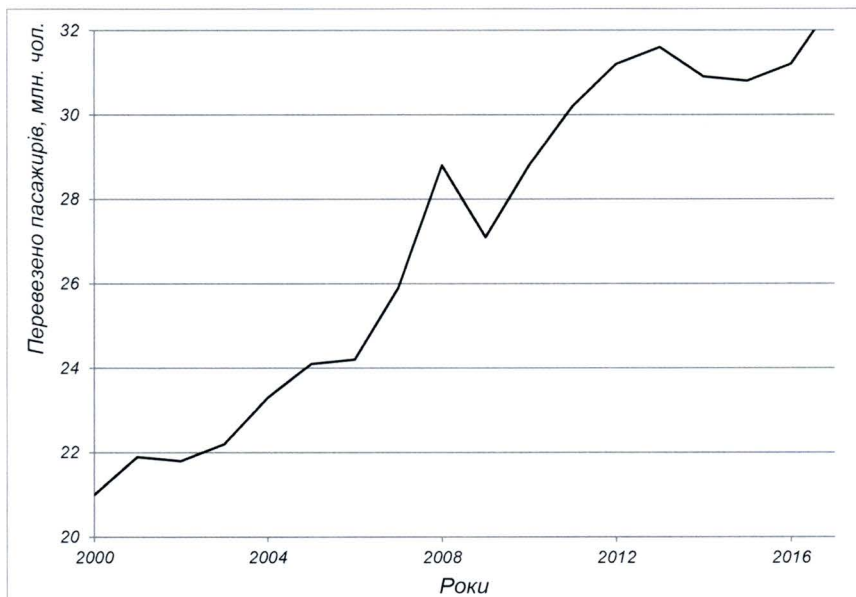


Рис. 1. Обсяги перевезень пасажирів корпорацією Amtrak у 2000-2016 роках

боротьбі з іншими видами транспорту. В період з 1970 до 1998 р. частка 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. У зв'язку з цим у Більй книзі Європейського Союзу «Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати» була поставлена задача відновлення залізничного транспорту і збільшення його долі на ринку перевезень. Для періоду після прийняття цього документа характерним є загальне зростання обсягів залізничних пасажирських перевезень в Європейському Союзі. Динаміка пасажирообігу представлена на рис. 2. Необхідно відмітити, що зростання є характерним для країн-«старих членів» Європейського Союзу: Німеччини, Франції, Італії, Великобританії. У 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 у книзі «Дорожня карта єдиного Європейського транспортного простору...» Згідно з документом головними 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, 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.

Пасажирські перевезення у Європейському Союзі переважно є дотаційними. Водночас розроблено спеціальний регламент, який регулює порядок закупівлі громадських послуг на перевезення пасажирів.

Загалом виконаний аналіз показує, що пасажирські перевезення у світі переважно є дотаційними і, як правило, програють конкурентну боротьбу автомобільному та авіаційному транспорту при оцінці ефективності перевезень виключно за економічними показниками. Однак у розвинених країнах залізничний транспорт при виконанні пасажирських перевезень підтримується за рахунок бюджетних коштів через його соціальну та екологічну ефективність. В таких умовах актуальною є задача аналізу конкурентоспроможності залізничного транспорту України порівняно з іншими видами транспорту при виконанні пасажирських перевезень та розробки пропозицій щодо забезпечення збалансованого розвитку ринку залізничних перевезень.

Залізничний транспорт є одним із основних перевізників пасажирів в Україні. На його частку у 2017 році згідно з даними Державної служби

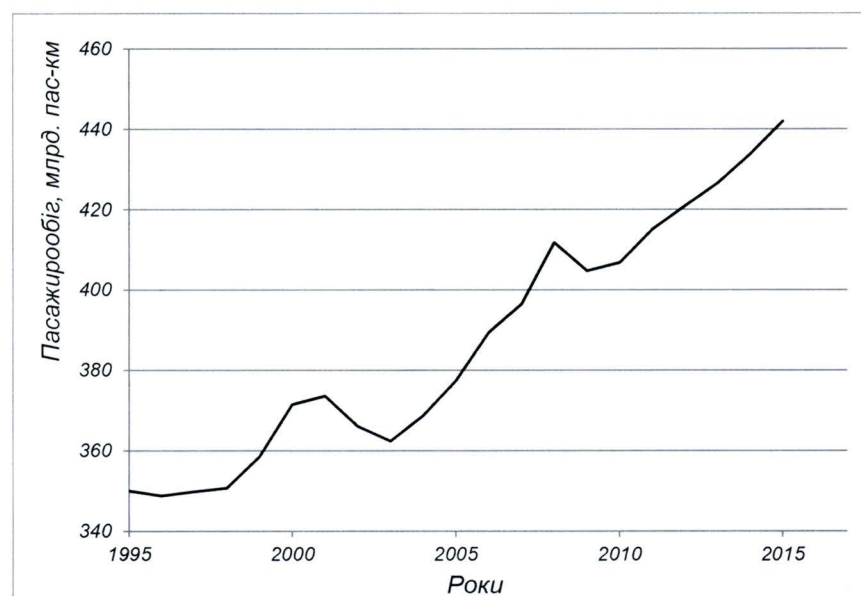


Рис. 2. Динаміка пасажирообігу залізничного транспорту Європейського Союзу

статистики України припадало 28 % загального пасажирообігу усіх видів транспорту. Однак останніми роками у діяльності пасажирського господарства залізниць спостерігаються негативні тенденції.

У боротьбі за пасажирів, а, отже, за доходи, з кожним роком загострюється конкуренція між видами транспорту. В останні роки спостерігається загальний спад обсягів пасажирських перевезень громадським транспортом.

На рис. 3 представлена динаміка обсягів перевезень пасажирів громадським автомобільним та залізничним транспортом у міжміському та приміському сполученні відносно 2000-го року. Аналіз отриманих залежностей вказує на перерозподіл пасажиропотоків на користь автомобільного транспорту пасажиропотоків у міжміському сполученні. У приміському сполученні спостерігається падіння як обсягів залізничних, так і автомобільних перевезень, що пояснюється як скороченням населення, так і збільшенням парку приватних автомобілів.

Слід зазначити, що в існуючих економічних умовах автомобільні перевезення пасажирів є прибутковими, тоді як залізничні – збитковими.

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

Для досягнення беззбитковості пасажирських перевезень вартість

білетів повинна бути підвищена в 2,4 рази при збереженні існуючого пасажиропотоку, що є практично неможливим в сучасних умовах. Держава та місцеві органи влади не надають підтримку залізничним перевезенням пасажирів, хоча законодавча база надає усі можливості для цього. Більше того, до 2012 року будівництво і реконструкція залізничних ліній, придбання рухомого складу для виконання пасажирських перевезень, будівництво пасажирської інфраструктури згідно з діючим на той час Законом «Про залізничний транспорт» повинно було здійснюватись за рахунок виключно коштів Державного та місцевих бюджетів. Фактично ж вказані заходи фінансувались за рахунок вантажних перевезень, відволікаючи кошти від оновлення парку вантажних локомотивів та вагонів. В кінці кінців, ситуація була урегульована в 2012 році з прийняттям Закону № 4443-17 від 23.02.2012, в якому передбачена можливість фінансування розвитку інфраструктури та парку пасажирського рухомого складу за рахунок коштів ПАТ «Укрзалізниця», що фактично означає перекладення вказаних витрат на вантажовідправників.

Важливим також є і рівень збитковості пасажирських перевезень. Так, в Російській Федерації та Казахстані, де перехресне субсидування пасажирських перевезень заборонено,

доходи від перевезень пасажирів покривають відповідно 87% та 78% витрат на них. Залишок компенсується за рахунок бюджетних коштів. Тоді як в Україні платою за проїзд компенсуються 57 % витрат в дальньому сполученні та 13 % витрат в приміському [3].

Можливим шляхом вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень є збільшення тарифів. Прямим наслідком таких дій буде перерозподіл пасажиропотоків між різними видами транспорту. Автомобільний транспорт залучає потенційних пасажирів оперативністю, гнучкістю зміни маршрутів і розкладу руху, порівнянністю цін та часом перебування у дорозі. При виборі виду транспорту вирішальними факторами є зручність розкладу, час у дорозі, комфортність та вартість. Порівняння часу та вартості проїзду залізничним та автомобільним транспортом на основних напрямках перевезень наведені в таблиці 1.

Аналіз даних, наведених у табл. 1, показує, що на сьогодні вартість перевезень у купе та у 2-му класі швидкісних поїздів в цілому відповідає вартості перевезень автомобільним транспортом, і можливість підвищення вартості перевезень залізничним транспортом для досягнення беззбитковості є дуже обмеженою.

Суттєвий вплив на обсяги перевезень залізничним транспортом здійснює і стан рухомого складу, рівень зносу якого перевищує критичний показник. Із 5 113 вагонів інвентарного парку пасажирських вагонів 2 268 (44,4 %) є несправними. Загальний знос становить 92,6 %. Із 1 391 секцій електропоїздів 881 секція знаходиться поза межами встановленого виробником нормативного терміну експлуатації, і 268 секцій дизель-поїздів із 299. Знос моторвагонного рухомого складу залізниць становить по електропоїздах – 84 %, дизель-поїздах, з урахуванням рейкових автобусів – 93 %.

В разі відсутності оновлення парку пасажирських вагонів, починаючи з 2020 року, експлуатаційний парк вагонів буде становити



Рис. 3. Кількість перевезених пасажирів порівняно до 2000 року: ряд 1 – залізничним транспортом в прямому та місцевому сполученні; ряд 2 – залізничним транспортом в приміському сполученні; ряд 3 – автомобільним транспортом в міжміському сполученні; ряд 4 – автомобільним транспортом в приміському сполученні.

Таблиця 1. Тривалість перевезення та вартість проїзду на основних напрямках України

Маршрут	Поїзд													Автобус			
	час подоро- жі, год.		Вартість проїзду, грн											Час подорожі, год		Вартість проїзду, грн	
			Люкс (СВ)		Купе		Плацкарт		Швидкісні								
									1 клас		2 клас		3 кл				
											min	max					
Київ - Дніпро	min	max	655,69	1222,37	192,36	495,39	122,34	225,66	—	568,52	—	315,54	—	6:00	9:10	276,99	378,90
Київ - Львів	5:06	12:26	417,59	1166,08	186,85	474,79	119,54	156,31	633,60	650,29	319,45	352,63	—	7:00	10:10	350,00	462,92
Київ - Одеса	7:01	13:27	507,39	1314,03	292,97	573,61	137,96	245,22	595,80	665,45	329,44	370,90	—	5:05	8:10	300,00	600,00
Київ - Харків	4:43	10:01	394,73	1044,24	177,93	426,53	122,34	154,22	397,41	535,37	247,34	299,13	104,19	5:00	8:10	270,00	437,82
Київ - Херсон	7:15	12:45	—	930,27	202,27	384,15	127,46	158,10	—	457,56	—	319,46	—	8:00	11:10	385,00	474,50
Львів - Дніпро	18:11	18:21	—	695,76	270,31	295,02	163,80	176,68	—	—	—	—	—	17:50	25:40	525,00	824,21
Львів - Одеса	9:50	12:27	545,39	1525,15	236,44	614,32	145,82	175,15	—	—	—	—	—	14:45	23:45	566,50	937,92
Львів - Харків	13:19	20:07	677,38	1929,56	287,49	456,88	231,89	252,33	—	—	—	—	—	15:55	24:00	589,23	877,82
Львів - Херсон	18:59	20:45	—	—	314,11	579,53	186,56	313,62	—	—	—	—	—	17:00	33:45	665,00	920,28
Дніпро - Харків	4:15	5:42	389,14	425,93	183,66	233,36	118,28	137,87	—	—	—	—	166,38	3:00	5:10	190,00	233,37
Дніпро - Херсон	7:39	9:34	—	—	182,96	197,95	124,73	189,07	—	—	—	—	—	6:15	7:35	330,00	349,70
Одеса - Харків	11:20	16:01	1280,62	1525,15	510,01	614,32	—	257,31	—	—	—	—	—	13:00	22:10	600,90	862,82
Одеса - Херсон	5:19	6:21	281,97	288,97	134,13	159,97	91,84	104,99	—	—	—	—	—	3:30	4:20	133,90	188,32
Харків - Херсон	13:57	18:01	—	—	327,74	538,64	186,16	293,20	—	—	—	—	—	11:35	20:31	381,00	—

Таблиця 2

Рік	Автомобільний транспорт загального користування			Приватні автомобілі		Залізничний транспорт		
	пасажирообіг, млрд. пас-км	травмовано	загинуло	травмовано	Загинуло	пасажирообіг, млрд. пас-км	травмовано	загинуло
2015	34,5	452	50	15295	1494	35,4	3	0
2014	42,6	887	60	17108	2274	35,9	0	0
2013	49	916	55	19180	1874	49	0	0
2012	50,3	781	75	18930	2115	49,3	10	0
2011	51,5	536	33	19260	2020	50,6	2	0
2010	52	504	85	18906	1952	50,2	2	0

1 250, що не дозволить забезпечити перевезення пасажирів. Коштів на оновлення та ремонт рухомого складу у залізниць немає. Як наслідок, накопичується фізично та морально застаріла техніка, скорочуються провізні можливості залізничної мережі, погіршуються умови безпеки. За період з 2000 до 2016 року кількість пасажирських вагонів Укрзалізниці зменшилася вдвічі. Водночас парк легкових автомобілів постійно зростає і у 2016 році їх кількість збільшилася на 64 % порівняно з 2000 роком.

Отже, в умовах дії сучасних економічних чинників пасажирські перевезення будуть залишатись економічно непривабливими для інвесторів. Причиною низької конкурентоспроможності залізничного транспорту є як моральна зношеність рухомого складу та відсталість технологій, так і недосконалість системи соціально-економічних показників оцінки його роботи.

Показники стану безпеки пасажирських перевезень наведені у таблиці 2.

Порівняння показників діяльності автомобільного та залізничного транспорту України з позицій безпеки показує колосальну перевагу останнього. За період з 2010 до 2015 р. на залізничному транспорті не загинуло жодного пасажирів, травмовано лише 17. В той же час на автомобільному транспорті загального користування загинуло 358 чоловік та травмовано 4 076 чоловік. Ще гіршою є ситуація при виконанні перевезень приватними авто-

мобілями, де загинуло 9 455 чоловік та травмовано 91 571 осіб. За показниками травматизму залізничний транспорт є в 231 разів безпечніший, ніж автомобільний транспорт загального користування.

Україна має потребу в імпорті палива. В цих умовах перевагою залізничного транспорту є те, що 85 % пасажирообігу припадає на електричну тягу. Згідно з даними енергетичного балансу України у 2016 році понад 90 % нафтопродуктів, що споживалися в Україні, було імпортовано. При цьому 72 % нафтопродуктів в Україні споживається автомобільним транспортом.

Тоді, як на долю залізничного транспорту припало лише 1,1 % споживання нафтопродуктів, Доля ж залізничного транспорту у споживанні електроенергії не перевищує 5 %. Тому використання залізницею дозволяє підвищити енергетичну незалежність країни.

Загалом на транспортному ринку України відбуваються процеси, що були характерними для США середини XX сторіччя та Західної Європи кінця XX – початку XI сторіччя. Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до витіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень, збільшення ризику загибелі та травмування людей під час поїздки, збільшення залежності України від імпортової нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них. Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень пасажирів

з боку держави та місцевих органів влади. З цією метою у США та Західній Європі для оцінки роботи різних видів транспорту застосовується додаткова система показників, що характеризує їх соціальну та екологічну ефективність і обґрунтовує доцільність підтримки залізничного транспорту з боку держави.

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

Список літератури

1. 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.
2. Регламент (ЄС) №1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.transport-ukraine.eu/docs/reglament-ies-no13702007-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-23-zhovtnya-2007-roku-pro>.
3. Коробйова, Р. Г. Анализ развития пассажирского железнодорожного комплекса в странах ЕЭП / Р. Г. Коробйова // Транспортні системи та технології перевезень. – 2017. – Вип. 13. – С. 37-45. Doi : 10.15802/tsstt2017/110767.