

Д. Козаченко, д. т. н., професор, начальник науково-дослідної частини Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна,

А. Верлан, к. т. н., заступник генерального директора по залізничному транспорту ТОВ «ТІС»

Н. Санницький, викладач, Львівський коледж транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна

РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конкуренція — невід’ємна частина ринкових відносин, що сприяє збагаченню пропозиції на ринку, впровадження нових форм сервісу та послуг у рамках конкурентної боротьби за переваги споживачів.

На сучасному етапі свого розвитку Україна має економіку, яка орієнтована на сировинний експорт. Така структура економіки вимагає переміщення значних обсягів вантажів, які забезпечує залізничний транспорт. У зв’язку з цим залізничний транспорт є основою транспортної системи України і суттєво впливає на конкурентоспроможність вітчизняної економіки. На залізничний транспорт припадає 82,8% вантажообігу країни (без урахування трубопровідного транспорту). Залізниці України із загальною експлуатаційною довжиною колії майже 21 тис. км посідають одинадцяте місце у світі та четверте в Європі. Вантажонапруженість вітчизняних залізниць у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Однак, незважаючи на показники своєї діяльності та надзвичайну важливість для економіки держави, реальною проблемою функціонування залізничного транспорту України є критичний знос інфраструктури та рухомого складу. Знос основних засобів колійного господарства становить 93%, автоматики та зв’язку — 93,8%, господарства електропостачання — 90,9%, вантажних вагонів — 91%, локомотивів — 95,7%. Щорічна потреба в інвестиціях, необхідних лише для підтримки діяльності галузі, становить близько 35–40 млрд грн на рік. Необхідно відмітити, що починаючи з 2014 року діяльність Укрзалізниці є збитковою і обсяг завданих збитків у 2014 році становить 15,4 млрд грн, а у 2015 році 16,8 млрд грн. Практично єдиним методом обмеження збит-

ковості галузі, який використовується Укрзалізницею, є зменшення витрат на оплату праці, виконання ремонтів та на капітальні видатки. Застосування таких кроків без впровадження інноваційних технічних засобів має два прямих наслідки — погіршення якості послуг та стану безпеки руху.

Тому питання фінансування оновлення матеріально-технічної бази галузі є критично важливим як для залізничного транспорту, так і для економіки країни в цілому.

Основний тягар з оновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту прямо або опосередковано буде покладено на вітчизняний бізнес. При цьому спроби отримати відповідні кошти через тариф при монопольному стані ринку перевезень, що здійснювались останні 15 років, були безуспішними. Деформована структура ринку перевезень створює неправильні стимули для розвитку Укрзалізниці. ПАТ «Укрзалізниця» є господарчим суб’єктом і функціонує за умови отримання максимуму прибутку. Для досягнення вказаної мети необхідно отримати максимум можливих коштів із монопольних секторів ринку, де обсяг надходжень є практично гарантованим, та вкласти їх у конкурентні сектори для збільшення своєї присутності на них. У зв’язку з цим, незважаючи на критичний знос основних засобів в усіх сферах діяльності, Укрзалізниця найближчі 10 років не планує закупівлі жодного магістрального та маневрового тепловоза і суттєвих коштів на їх ремонти, не планує реконструкції та модернізації інфраструктури сортувальних,

дільничних та вантажних станцій. Хоча функціонування саме цих технічних засобів забезпечує виконання основної роботи Укрзалізниці, додаткові інвестиції в їх розвиток не забезпечують росту прибутків, а погіршення якості послуг практично не впливає на їх вартість. У той же час плануються кошти на розвиток пасажирського руху, перш за все швидкісними поїздами, та оновлення парку вантажних вагонів. Останні сектори ринку є важливими для Укрзалізниці, однак їх розвиток має лише опосередкований зв’язок із вимогами до залізничного транспорту основних вантажовідправників. Змінити ситуацію може лише держава, за рахунок впровадження нової структури ринку перевезень, щоб, з одного боку, забезпечувала збереження магістральної мережі, технологічної стійкості роботи галузі та безпеки перевезень, а з іншого створювала стимули для приватних інвестицій у галузь. Вирішення проблеми може забезпечити впровадження конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Необхідність впровадження ринкових механізмів у діяльність вітчизняних залізниць була відмічена ще 10 років тому у «Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» [1]. Однак реальних змін у діяльності залізничного транспорту не відбулося й ефективність реформування залізничного транспорту України за роки незалежності оцінюється вкрай низько [2; 3].

Питанню розвитку конкурентного середовища в залізничній галузі приділяється увага у значній кількості наукових праць [3; 4].

Аналіз методів організації конкурентного середовища в галузі залізничних перевезень наведено, наприклад, у [4]. У якості основних моделей ринку при цьому виділяються:

- «конкуренція на ринку», коли на ринку залізничних перевезень одночасно працюють декілька вертикально-інтегрованих залізничних компаній, що володіють інфраструктурою та рухомим складом;
- «конкуренція на ринку між перевізниками з регульованим доступом до інфраструктури», коли на ринку діють незалежні перевізники послуги інфраструктури, яким на недискримінаційних умовах надає деяка інфраструктурна компанія;
- «конкуренція за ринок», коли деяка компанія на підставі конкурсу отримує право надавати послуги залізничних перевезень протягом певного періоду часу.

Перша модель функціонує в США та Канаді, друга прийнята в якості типової для Європейського Союзу, за третьою працюють Мексика, Бразилія та Аргентина.

Необхідно зазначити, що модель «конкуренція за ринок», як правило, використовується в умовах, коли залізничний транспорт займає незначну долю ринку перевезень і на ринку присутні альтернативні види транспорту. Тому для умов України впровадження такої моделі є недоцільним.

Загальним напрямком державної політики України є євроінтеграція. У зв'язку з цим зрозумілим є орієнтація реформ вітчизняного законодавства на модель ринку з конкуренцією між перевізниками та регульованим доступом до інфраструктури. У той же час модель функціонування залізничного транспорту, що впроваджена в США та в Канаді, відкидається як така, що не може бути впроваджена в Україні. Необхідно зазначити, що реформування залізниць США, рушійною силою якого був «Акт Стаггера», викликало бурхливий розвиток залізничної галузі та оцінюється як безсумнівно успішне. У той же час успішність європейських реформ досі є дискусійною. Акт Стаггера не ставить на меті формування саме моделі з «конкуренцією на ринку». Його основними принципами є дерегуляція

тарифів та обмеження державного регулювання тарифів тими секторами, де умови конкуренції можуть порушуватись, забезпечення взаємного доступу рухомого складу одних залізничних компаній на інфраструктуру інших, максимальне спрощення виходу компаній на ринок надання послуг, пов'язаних із залізничними перевезеннями. Сучасний поділ залізничної мережі між залізничними компаніями, що забезпечує конкуренцію на паралельних маршрутах, є результатом переформатування мережі 43 залізниць, яке відбулося за рахунок ринкових процесів їх укрупнення, подібнення та перетворення, а не під впливом державних органів. Площі, які обслуговують компанії Union Pacific та BNSF на заході США без можливості паралельних маршрутів, перевищують площу України. Сучасний ринок залізничних перевезень не можна розглядати в контексті лише залізниць 1-го класу. У цілому на ринку перевезень США функціонує близько 600 залізничних компаній, серед яких залізниці 1-го класу, регіональні та локальні залізниці, Switching and Terminal оператори (незалежні станції), приміські компанії, оператори рухомого складу та ін. Така структура ринку перевезень забезпечує жорстку конкуренцію в усіх сферах діяльності та утримує вартість послуг залізниць на одному з найнижчих рівнів у світі.

Тому для вітчизняної залізничної галузі при впровадженні досвіду реформування Північно-Американських залізниць важливим є не поділ мережі на окремі залізниці з паралельними маршрутами перевезень, а виділення на ринку перевезень конкурентних секторів, максимальне спрощення доступу бізнесу до них, розробка механізмів забезпечення умов рівноправної конкуренції. Основною рушійною силою вказаних змін повинен стати новий Закон «Про залізничний транспорт».

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Впровадження конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень України повинно передбачати його поділ на монопольний та конкурентні сектори.

Вказана структура досягається при виділенні наступних секторів ринку:

- послуги з надання рухомого складу для перевезень;
- послуги з перевезення вантажів та пасажирів;
- маневрові послуги;
- основні послуги інфраструктури;
- послуги об'єктів обслуговування та доступу до них;
- додаткові послуги інфраструктури залізничного транспорту.

Діюча нормативна база передбачає можливість експлуатації на магістральному залізничному транспорті як приватної локомотивної тяги, так і приватних вагонів. Тому в цій сфері необхідно лише створити умови недискримінаційного доступу приватних операторів на ринок.

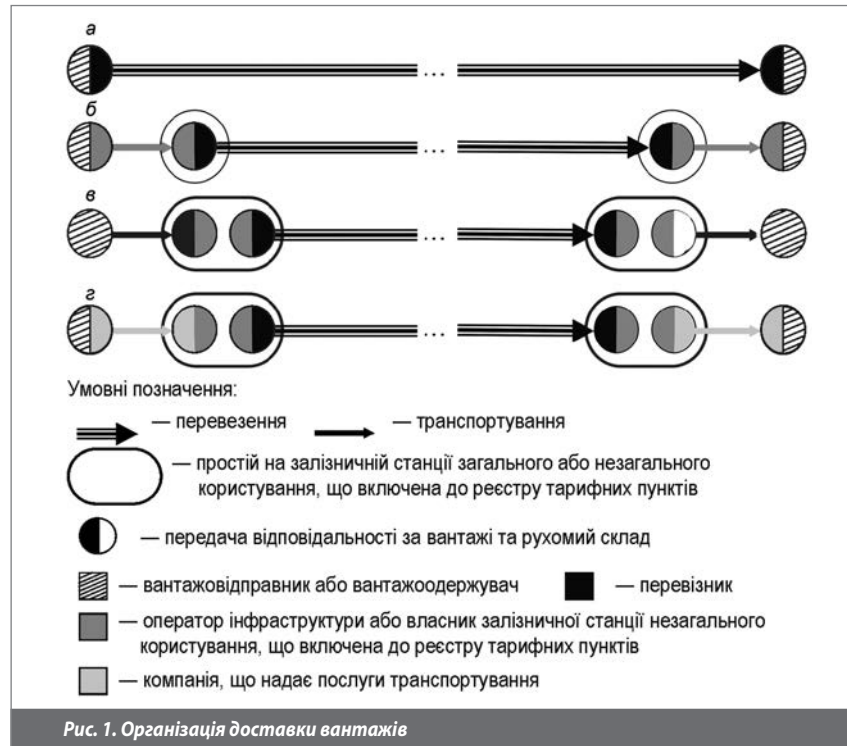
Новим суб'єктом підприємницької діяльності, поява якого очікується на ринку згідно з проектом Закону про залізничний транспорт, є незалежний перевізник. Під терміном «перевізник» розуміється суб'єкт господарювання незалежно від форми власності, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом на умовах публічного договору з використанням належного йому тягового рухомого складу. При цьому послуга з перевезення пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом повинна полягати в перевезенні пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом між тарифними пунктами відправлення та призначення, що надається перевізником замовнику на умовах договору. Відповідальність за пасажирів та вантаж під час перевезення покладається на перевізника. Поява на ринку багатьох перевізників дозволить створити в секторі конкурентне середовище і встановити ринковий порядок формування вартості послуг. Цим, в умовах критичного зносу магістральних локомотивів, клієнтам залізниці фактично надається право інвестувати в локомотивний парк Укрзалізниці чи розвивати власний.

Іншим способом доставки вантажів, що широко використовується на залізничному транспорті, є транспортування. Транспортування виконується як на залізничному транспорті загального, так і незагального користування та полягає в переміщенні ва-

гонів або контейнерів з вантажами та порожнього рухомого складу з місць виконання вантажних операцій, або операцій обслуговування до місць передачі їх перевізнику та у зворотному напрямку. Транспортування може здійснюватися і між пунктами виконання вантажної роботи та пунктами обслуговування в межах колій не-загального користування та в межах одного тарифного пункту. Оператор інфраструктури також може здійснювати транспортування для власних потреб і в межах декількох тарифних пунктів. Між перевезенням та транспортуванням є низка відмінностей. Основною при цьому є те, що транспортування здійснюється без укладання договору на конкретне перевезення. Важливою відмінністю також є те, що передача відповідальності за вантажі та рухомий склад здійснюється згідно з двосторонніми договорами, а тяговий рухомий склад та локомотивна бригада, що бере участь у перевезеннях, не підлягає постійному контролю при перетині меж власності інфраструктури. Найбільш розповсюдженим прикладом транспортування є подача-забирання вагонів на під'їзних коліях, робота господарчих поїздів тощо. У цьому секторі ринку можуть працювати як оператор інфраструктури й власники інфраструктури не-загального користування, так і незалежні компанії, що володіють маневровими локомотивами та кваліфікованим штатом. Найбільш розповсюджені варіанти доставки вантажів наведено на рисунку 1.

Схемам доставки, що зображені на рисунку 1, а, відповідають великі підприємства, що формують і погашають поїздопотоки безпосередньо на власній інфраструктурі. Прикладами таких підприємств можуть бути ПАТ «Арселорміттал Кривий Ріг» та ПАТ «Металургійний завод «Азовсталь», які мають залізничні станції не-загального користування, що приймають та відправляють поїзди безпосередньо з магістральної мережі. У цьому випадку вантажовідправники взаємодіють безпосередньо з перевізниками на власній інфраструктурі.

Схемам доставки, що зображені на рис. 1, б, відповідає поширений випадок, коли вантажовідправники об-



слуговуються залізничною станцією загального або не-загального користування. Прикладами таких випадків є станції загального користування Чорноморськ та не-загального користування Хімічна. Вказані станції обслуговують стивідорні компанії своїми локомотивами та беруть на себе відповідальність за вантажі та вагони після приймання їх на вантажних фронтах до здачі перевізнику і навпаки.

Також розповсюдженим варіантом доставки є варіант, що зображений на рисунку 1, в, коли вантажовідправник виконує транспортування вагонів на станцію відправлення самостійно. Вказаний випадок, наприклад, має місце на станції Золотнішине при обслуговуванні Полтавського ГЗК. При цьому операції передачі відповідальності відбуваються на залізничній станції загального або не-загального користування.

На рисунку 1, г зображено варіант доставки, у якому бере участь незалежна компанія, що надає послуги з транспортування. Вказаний випадок, наприклад, має місце на станції Зелене Поле, де транспортування вагонів на Криворізьку ТЕС здійснює Зеленодольська філія ПАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ». При цьому операції передачі відповідальності відбуваються на залізничній станції загального або не-

загального користування. На сьогодні функціонування МППЗТ переважно здійснюється на тих же умовах, що і під'їзних колій промислових підприємств. При цьому вони мають у своєму розпорядженні інфраструктуру не-загального користування й обслуговують великі підприємства чи групи підприємств, що примикають до неї. У той же час, дефіцит маневрових локомотивів буде призводити до проблем функціонування під'їзних колій з невеликим обсягом роботи, що примикають до великої кількості проміжних станцій, і компанії, що надають послуги транспортування, можуть взагалі не мати власної чи переданої в управління інфраструктури. У цілому сектор ринку, пов'язаний з наданням послуг транспортування, найближчим часом буде одним із основних щодо залучення приватного капіталу, оскільки Укрзалізниця через критичний знос маневрових локомотивів та розпорошеність об'єктів обслуговування практично його залишає. Однак проектом Закону про залізничний транспорт України жодним чином не регулюється діяльність цього сектора ринку.

Послуги залізничної інфраструктури можуть бути розділені на обов'язкові послуги, послуги об'єктів обслуговування та доступу коліями до них та додаткові послуги.

Обов'язкові послуги інфраструктури включають у себе розгляд вимог для надання доступу до інфраструктури, право на використання наданої інфраструктури, управління рухом поїздів, включаючи сигналізацію, регулювання, диспетчерське управління та зв'язок, тяговий струм, технічну перевірку рухомого складу, надання інформації про рух поїздів, іншої інформації, необхідної для здійснення перевезення. Фактично обов'язкові послуги інфраструктури покривають витрати оператора інфраструктури, що пов'язані з пропуском поїздів по головних коліях від станції відправлення до станції призначення. Указані послуги залишаються в монопольному секторі ринку, та їх вартість регулюється державою.

До послуг об'єктів обслуговування належать послуги екіпірування, послуги пасажирських станцій, вантажних, сортувальних та дільничних станцій, послуги щодо формування поїздів, складські послуги, технічне обслуговування та послуги інших технічних об'єктів. Послуги об'єктів обслуговування надаються за заявою в недискримінаційний спосіб, а заяви перевізників можуть бути відхилені лише в разі існування конкурентних у ринкових умовах альтернатив.

Сучасна система тарифоутворення на залізничному транспорті орієнтована на середньомережеву собівартість перевезень. У зв'язку з цим вантажівідправники не можуть активно впливати на величину своїх логістичних витрат. З метою скорочення витрат на паливо та електроенергію, оплату праці локомотивних бригад, через відсутність поїзних і маневрових локомотивів Укрзалізниця мінімізує витрати на просування вагонопотоків. У 2015 році час перебування вагонів у русі, з урахуванням простоїв на проміжних станціях, склав 10% від обігу. Усе інше — простої на технічних та вантажних станціях. Такий підхід забезпечує скорочення собівартості послуг Укрзалізниці, але збільшує логістичні витрати її клієнтів. При цьому інвестування приватних коштів із метою підвищення ефективності перевізного процесу призводить не до скорочення логістичних витрат, а до втрати конкурентоспроможності інвестора.

Необхідно відзначити, що способи організації залізничних перевезень ставлять об'єктивні вимоги до структури залізничної мережі. Так, якщо відправлення вантажів на мережі здійснюється переважно повагонними відправками, то це вимагає розвитку технічного оснащення магістральних технічних станцій всередині мережі з метою оптимальної організації вагонопотоків. За рахунок концентрації управління пропусковою спроможністю інфраструктури, парку локомотивів і вагонів можна досягти значного зниження середньої собівартості перевезення вантажів на мережі. Саме така модель залізничної мережі була реалізована за часів СРСР. Ефективність такої моделі суттєво залежить від обсягів перевезень, оскільки значні кошти направляються на утримання її внутрішньої структури і закриття частини термінальних станцій практично не впливає на вказану величину витрат. Представлена модель не дозволяє забезпечити інтерес приватних інвесторів до фінансування галузі, оскільки вплинути на собівартість перевезення для окремого вантажівідправника практично неможливо.

Альтернативний варіант представляють залізничні мережі, орієнтовані на обіг відправницьких маршрутів. У цьому випадку за рахунок концентрації технічних операцій у термінальних пунктах істотно спрощуються вимоги до оснащення залізничної мережі загального користування. Відстані, що характерні для умов сучасної України, за умов наявності технічно справного рухомого складу у багатьох випадках дозволяють виконувати перевезення маршрутів зі станції відправлення до станції призначення без огляду технічного стану локомотивів та вагонів. Важливою перевагою такої системи є те, що собівартість перевезень має безпосередній зв'язок з діяльністю станцій відправлення та призначення. Розвиток технічних потужностей цих станцій дає можливість перенести на них до 38% собівартості утримання інфраструктури перевезень та зменшити собівартість послуг перевізника до 29%.

Діюча в Україні нормативна база дозволяє створення та експлуатацію

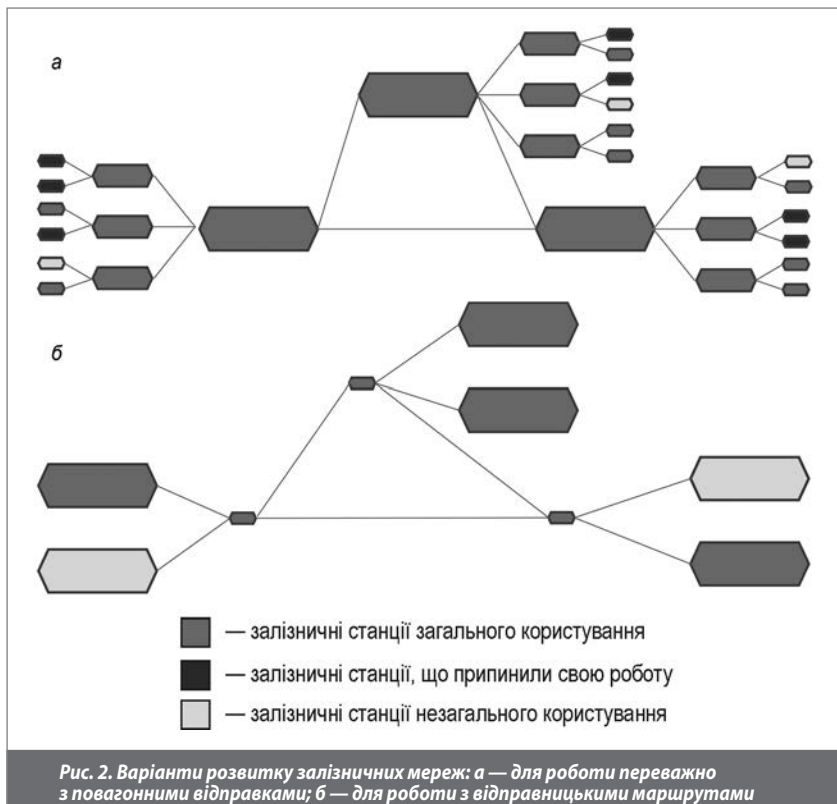
залізничної інфраструктури різної форми власності. Значна кількість промислових підприємств у своїй власності мають під'їзні колії з роздільними пунктами. Такі підприємства, як ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг», МК «Азовсталь», ТОВ з ІІ «Трансінвестсервіс», ВАТ «Одеський припортовий завод», мають у своєму розпорядженні промислові залізничні станції, які допускають прийом поїздів безпосередньо з магістральної мережі з поїзними локомотивами і забезпечують виконання всього комплексу початково-кінцевих операцій. Багаторічна експлуатація цих станцій показує, що вони забезпечують як технологічну стійкість перевізного процесу, так і безпеку перевезень. Однак утримання вказаних станцій здійснюється їх власниками за рахунок основної діяльності, що призводить до зменшення конкурентоспроможності їх товарів і послуг. Окремі стимули для розвитку колій незагального користування на сьогодні відсутні. Для зміни цієї ситуації необхідно виконати декілька заходів.

По-перше, для можливості роботи з перевізниками до Закону «Про залізничний транспорт» необхідно включити поняття «тарифний пункт». Тарифні пункти — станції загального або незагального користування, між якими здійснюється надання послуг доступу до інфраструктури та/або послуг із перевезення. При цьому нарахування послуг за перевезення буде здійснюватися від тарифного пункту відправлення до тарифного пункту призначення, якими можуть бути як станції загального, так і незагального користування, а нарахування тарифу за доступ до інфраструктури — від тарифного пункту входу на інфраструктуру загального користування, до тарифного пункту виходу з неї.

По-друге, повинні бути персоналізовані послуги, що надаються станціями своїм клієнтам.

Основними послугами, що надаються залізничними станціями, є:

- повідомлення про прибуття вантажу та подачу завантажених вагонів на пункти виконання вантажної роботи;
- технічне обслуговування та поточний ремонт рухомого складу;



- підготовка вагонів під завантаження та їх очищення після вивантаження;
- маневрова робота з розформування поїздів різних категорій, що прибувають на станції, а також із формування на залізничній станції поїздів різних категорій;
- надання інфраструктури для накопичення составів поїздів;
- підбирання вагонів у групи для подачі вагонів до пунктів виконання вантажної роботи;
- надання інфраструктури для приймально-здавальних операцій;
- надання інфраструктури для транспортування вагонів до пунктів виконання з ними технологічних операцій;
- екіпірування рухомого складу та ін.

Усі вказані операції можуть виконуватись як на залізничних станціях загального, так і на залізничних станціях незагального користування.

Персоналізація послуг залізничних станцій створює стимули для клієнтів залізничних станцій до придбання власних маневрових локомотивів і виконання технологічних операцій на власній чи орендованій в Укрзалізниці інфраструктурі. Додатковим позитивним фактом є можливість забезпечення узгодженого розвитку залізничної

інфраструктури та потужностей клієнтів залізничного транспорту. Так, згідно з чинним Законом «Про залізничний транспорт», будівництво та реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних із будівництвом або реконструкцією промислових підприємств, здійснюються за рахунок коштів підприємств або коштів, передбачених у Державному бюджеті України на зазначені цілі. Однак вказане положення Закону переважно не виконується, а проблема невідповідності пропускної спроможності залізничних станцій та вантажних потужностей їх клієнтів вирішується за рахунок перенесення роботи на внутрішні станції мережі, що призводить до збільшення собівартості перевезень. Облік послуг залізничних станцій по конкретному перевезенню дозволить врахувати додаткову роботу з просування вагонопотоків, що виникає в цьому випадку.

По-третє, станції незагального користування, що будуть працювати з перевізниками, повинні забезпечувати технологічну стійкість та безпеку перевезень. У зв'язку з цим вони повинні будуть мати сертифікати авторизації, а також має бути встанов-

лений такий же рівень державного контролю за безпекою руху на них, як і для залізничного транспорту загального користування.

До додаткових послуг належать такі послуги, як надання колій для відстою рухомого складу, постачання палива, доступ до телекомунікаційної мережі та ін. На сьогодні в переважній більшості випадків у цьому секторі сформоване ринкове середовище.

ВИСНОВКИ

Україна має досить успішний досвід демонополізації діяльності портової галузі яка на сьогодні є однією із найбільш привабливих для інвесторів. Подібні умови можуть бути створені і у галузі залізничного транспорту.

Запропонована модель організації залізничного транспорту дозволяє суттєво обмежити монопольний сектор ринку перевезень. Формування ринкового середовища дає змогу, з одного боку, залізниці надавати своїм клієнтам послуги за вартістю, що відповідає кон'юктурі ринку та передбачати в тарифах витрати на оновлення своєї матеріально-технічної бази, а з іншого, клієнти залізничного транспорту отримають стимули до розвитку власних залізничних підрозділів, що надасть їм можливість не відчужувати власні кошти на користь Укрзалізниці та держави.

Список літератури:

1. Про затвердження Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 № 651-п // zakon.rada.gov.ua.
2. Pittman R. Railways Restructuring and Ukrainian Economic Reform // Man and the Economy. — 2015. — Vol. 2. — Iss. 1 — P. 87–107.
3. Pittman R. The freight railways of the former Soviet Union, twenty years on: Reforms lose steam / R. Pittman // Research in Transportation Business & Management — 2013. — Vol. 6. — P. 99–115.
4. Finger M. Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases // Utilities Policy — 2014. — Vol. 31. — P. 278–288