



# ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИБУТКІВ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

А.М.КОТЕНКО

### ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

Перехід до ринкової економіки України проходить надзвичайно хворобливо. Однак світовий досвід переконливо свідчить, що іншого шляху до створення ефективної економіки, орієнтованої на споживача, не існує.

Як приклад можна навести наслідки переходу до ринкової економіки у Федеративній республіці Німеччини (ФРН). Перехід до вільного ринку дозволив у короткий строк повністю відновити зруйноване війною господарство, вивести ФРН на передові рубежі в Європі практично по всіх показниках і в першу чергу за рівнем життя населення. Достатньо сказати, що запаси золота та валюти у банку німецьких земель підвищилися за період з 1949 по 1956 рік майже в 50 разів і досягли 18 мільярдів німецьких марок.

Причина у тому, що на протилежність адміністративно-командній системі ринкова система заснована на конкуренції, коли людина несе повну відповідальність за свою діяльність

та її наслідки. При цьому ринок обов'язково передбачає існування вільних цін, що характеризуються як «сталевий душ». Тільки пройшовши через нього, можна досягти бажаного достатку.

Щодо формування вільних цін (тарифів) транспортного ринку України необхідно у першу чергу створити цілком незалежні види транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний тощо, зі своїми асоціаціями, дирекціями) згідно з обсягом перевезень та прибутком, а також забезпечити їх конкуренцією з боку держави. Це сприятиме підвищенню якості послуг та зниженню тарифів. Монополія ж перевезень вантажів та пасажирів веде тільки до необмеженого росту тарифів.

Ось як характеризує ринкове господарство, побудоване на конкурентній основі, німецький професор Людвіг Ерхард: «Сутність соціального ринкового господарства тільки тоді можливо вважати досягнутою, коли відповідно до зростаючої продуктивності праці водночас знижуються ціни, забезпечуючи підвищення реальної заробітної плати».

Держава втручається у ринкову економіку тільки тоді, коли треба підтримати конкуренцію або забезпечити контроль (у частині встановлення верхнього рівня цін) тих ринків, де вільна конкуренція неможлива. Це обов'язково для попередження утворення монополій, концернів тощо та обмеження підвищення цін.

Людвіг Ерхард так розцінює відсутність конкуренції: «Де немає конкуренції, там настає застій, який призводить врешті-решт до загального сціпеніння». Цілком зрозуміло, що конкуренція може повернути ціни до розумного рівня, який забезпечуватиме оптимальне співвідношення між заробітною платою й цінами».

Розвиток конкуренції між різними видами транспорту дозволить відійти від «ринку продавця», який супроводжується гострим дефіцитом транспортних послуг (попит на транспортні послуги значно перевищує пропозицію) та незадовільним обслуговуванням, і перейти до «ринку покупця», коли покупець буде вибирати високу якість обслуговування, низьку вартість подорожі або ж невисокі тарифи на

перевезення вантажів та їх зберігання.

Щодо транспортних послуг конкуренцію за ті методами можна поділити на цінову, яка формується на основі різних цін (тарифів) на однакові послуги, та конкуренцію на основі підвищення якості послуг. Зниження тарифів надає можливість залізниці (підприємству) запропонувати свої послуги і таким чином завоювати бажану долю транспортного ринку.

У галузі цінової конкуренції залізниці мають більше можливостей порівняно з іншими видами транспорту, тому що їхні тарифи на перевезення вантажів і пасажирів значно нижчі, ніж тарифи конкурентів.

Для транспортних підприємств нецінова конкуренція проявляється в першу чергу у скороченні строків доставки вантажів та пасажирів, комплексному наданні послуг.

Слід відзначити, що нині в умовах формування ринкової економіки, у галузі вантажних перевезень автомобільний транспорт гнучкіше і оперативніше реагує на зміну кон'юнктури транспортного ринку, забезпечуючи більш якісний рівень послуг. Вже сьогодні автотранспорт виконує значну частину термінових, понадпланових перевезень вантажів у межах України.

### **ЕКОНОМІЧНА САМОСТІЙНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦЬ**

Одне з актуальних питань сучасності — роздержавлення та приватизація підприємств. Цілком очевидно, що приватизація не повинна стати черговою кампанією огульного роздержавлення абсолютно всіх підприємств, включаючи і підприємства транспорту. Досвід зарубіжних держав, які давно перейшли на колії ринкової економіки, свідчить, що їх уряди проводять політику роздержавлення тільки стосовно постійно збиткових підприємств, включаючи і залізниці.

Наприклад, японські національні залізниці з 1964 року стали постійно збитковими. Всі зусилля уряду змінити становище та зберегти залізниці як власність держави закінчилися невдачею. Нагромаджений борг склав більш як 20 млрд. доларів.

При вивченні проблеми було встановлено, що збитковість залізниць пояснюється відсутністю зацікавленості обслуговуючого персоналу у зниженні собівартості перевезень.

Для повернення державі боргів та ліквідації синдрому утриманців з 1 квітня 1987 року замість державних залізниць було утворено шість при-

ватних пасажирських та одну вантажну залізничну компанію.

Заслужують на увагу і основні положення формування компаній. Регіон діяльності кожної компанії був обраний за умови доведення до максимуму закінченості послуг, що надаються, та виключення плати за незавершену працю (незавершені перевезення).

Наслідки приватизації залізниць такі:

— за час роздержавлення компанії не потребували підвищення тарифів; значно скорочено персонал, так, наприклад, у вантажній компанії з 50 тисяч робітників залишилось тільки 12 тисяч.

Як стверджують фахівці, головна причина успіху — введення прямої залежності виплати заробітної плати від кількості та якості праці.

Приватизовані фірми забезпечують щороку приріст заробітної плати на 4—6% при стабільних цінах.

Разом з тим створені компанії слід розглядати скоріше як державні, а не приватні структури, яким надали тільки максимальну економічну волю, оскільки усі акції залізничних компаній належать державі.

Для запровадження в Україні вартості уваги і допоміжна діяльність компаній — власні готелі, ресторани, магазини, оренда земельних ділянок, реклама в поїздах та на вокзалах тощо, яка дає чималий прибуток.

Таким чином, залізниці України можуть бути роздержавлені, якщо вони будуть постійно збитковими. В будь-якому випадку для підвищення ефективності роботи залізницям необхідна повна економічна самостійність, вивчення можливостей формування залізниць по регіонах обслуговування за умови доведення до максимуму завершення перевезень та виключення плати за незавершену працю.

### **АСОРТИМЕНТНА ПОЛІТИКА ЗАЛІЗНИЦЬ**

При формуванні транспортного ринку для успішної роботи залізниць чимале значення має асортиментна політика, тобто набір таких товарних груп послуг, які найбільш сприятливі у ринкових умовах роботи. Завдання асортиментної політики залізниць полягає в тому, щоб:

- задовольнити потреби власників вантажів та пасажирів;
- завоювати нових покупців транспортних послуг, тобто розширити транспортний ринок;
- досягти кінцевих економічних

результатів роботи залізниць у ринкових умовах.

На транспортний ринок рекомендується поставляти такі групи послуг:

— основну — послуги, які приносять основні прибутки. Для залізниць це перевезення вантажів та пасажирів;

— підтримуючу — послуги, які стабілізують прибуток залізниць. Це прибуток від іншої діяльності, так званої підсобно-допоміжної. В умовах різкого скорочення перевезень вантажів саме ця діяльність може дати значний прибуток залізницям, запобігти скороченню штатів;

— стратегічну — послуги, покликані забезпечити майбутні прибутки залізницям; це перевезення «від дверей до дверей», «точно у строк», роудрейлери, контрейлери, високошвидкісні перевезення пасажирів тощо;

— тактичну — послуги, покликані стимулювати реалізацію основних груп послуг (місцеві прибутки, додаткові збори тощо);

— опрацьовувані послуги — послуги, які готуються залізницями до виходу на транспортний ринок.

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФІВ**

Одним з найвужчих місць у роботі залізниць України є вкрай незадовільне забезпечення збереження вантажів (особливо цінних), відсутність гарантії отримання вантажу одержувачем. Це призводить до багатомільйонних збитків.

Окрім криміногенних обставин, недосконалих технологій та вагонів, причиною збитків є також недосконалість діючої тарифної системи, яка побудована без урахування ціни вантажу, пред'явленого до перевезення.

При перевезенні вантажу необхідно враховувати не тільки його вагу, тарифну відстань, тип вагона та його приналежність, але й ціну виготовленого вантажовідправником продукту.

Зрозуміло, що нижча межа повинна бути не меншою за витрати залізниць на доставлення вантажу з урахуванням кон'юнктури транспортного ринку.

Таке диференціювання тарифів без сумніву дозволить збільшити прибутки залізниць, а також компенсувати їхні збитки. Цей захід дозволить також організувати перевезення особливо цінних вантажів в умовах, що забезпечують їхнє збереження (охорона вантажу, прискорені поїзди, покращена підготовка вагонів тощо).

Пропонуються приблизні значення коефіцієнтів збільшення тарифів в залежності від виду вантажу та групи

Група	Вид вантажу	Значення коефіцієнта
1	Руда залізна і марганцева, руда кольорова і сірчана сировина, брухт чорних металів, хімікати та сода, шлаки гранульовані, промислова сировина і формувальні матеріали, торф і торф'яна продукція, флюси	1,0
2	Цемент, вогнетривкі матеріали	1,1
3	Чорні метали	1,2
4	Металеві конструкції	1,3
5	Машини та обладнання (окрім машин сільськогосподарських)	1,4
6	Дерев'яні вантажі	1,5
7	Продовольчі товари	1,6
8	Сільськогосподарські машини	1,7
9	Автомобілі	1,8
10	Промислові товари народного споживання	1,9

Більш детальні значення коефіцієнтів можуть бути розроблені після ретельного вивчення становища зі збитками від незабезпечення зберігання вантажів та прибутку від тарифів за перевезення на кожній залізниці.

Аналогічні коефіцієнти можуть бути подані і для збереження вантажів на вантажних станціях за договорами з їх власниками за умови перевищення встановлених строків безкоштовного зберігання.

Необхідні ставки зборів у процентах від вартості вантажу за зберігання одного завантаженого універсального контейнера (3, 5, 20 тонн) та однієї дрібної відправки згідно з договірними строками.

Вид вантажу	Строк зберігання		
	до 5 діб	від 5 до 10 діб	понад 10 діб
Побутові речі	0,1	0,2	1,0
Вироби з чорних металів	0,2	0,3	1,0
Продовольчі товари	0,3	0,4	1,0
Запасні частини для автотранспорту	1,0	2,0	5,0
Радіо та відеоапаратура, вироби з хутра, килими	2,0	3,0	10,0

### ПІДВИЩЕННЯ ПРИБУТКУ ПІД'ІЗНИХ КОЛІЙ

Із зміною технології, впровадженням нових, більш продуктивних машин, для придбання яких підприємство витрачає значні кошти, термін обертання або норма простою вагона на під'їзній колії переглядається залізницею у бік зменшення. Таким чином,

чим більше коштів підприємство витрачає на розвиток транспортного господарства, тим менші норми або терміни обертання вагона для нього встановлюються. Внаслідок цього підприємства, які мають нестачу площ для розвитку основного виробництва, а також отримання збільшених норм або строків обертання вагона, навіть

ліквідують частину вантажно-розвантажувальних фронтів під'їзних колій, звільнюючи таким чином територію для будівництва виробничих споруд.

Так, діючий нині механізм гальмування негативно позначається на розвитку під'їзних колій, поліпшенні використання вагонів та збільшенні прибутку залізниць.

Значною є утрата прибутку залізниць, оскільки власниками під'їзних колій сплачується тільки незначна частина годин (понадпланова) як штрафи. Наприклад, по одній із залізниць України за 1992 рік простої вагонів на під'їзних коліях склав 6897249 вагоно-годин, а оплачено тільки 1281084, тобто 18 процентів.

Становище може бути значно поліпшено, якщо замість штрафів за понаднормативні простої вагонів запровадити плату за знаходження вагона на під'їзній колії (залежно від типу вагона і часу знаходження).

Розмір плати за вагоно-годину повинен компенсувати збитки залізниць України за знаходження вагона на під'їзних коліях, а також значно підвищити прибутки залізниць.

Детальні розробки з цього та з розглянутих раніше питань можуть бути виконані кафедрою Управління вантажною та комерційною роботою Харківської державної академії залізничного транспорту.

### Представляємо автора статті



**КОТЕНКО** Ана-толій Миколайович, 1942 року народження. Закінчив Миколаївський технікум та Харківський інститут залізничного транспорту, останній за фахом

"Управління процесами перевезень на залізничному транспорті".

Працював на Південній залізниці. Виробничий стаж 21 рік. Кандидат технічних наук. Доцент кафедри "Управління вантажною та комерційною роботою, заступник декана Харківської державної академії залізничного транспорту.

Підготував та опублікував більше 70 робіт (статті, навчальні посібники, книги) з проблем залізничного транспорту. Науково-педагогічний стаж 10 років.