

СТРАТЕГІЧНЕ ПОЗИЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ В СИСТЕМІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

О. М. Кириленко, к. е. н., доцент, «Національний авіаційний університет», ons@ua.fm

У статті розглядається стратегічне позиціонування малодіяльних дільниць в системі залізничного транспорту. Рівень транспортного та соціального забезпечення різних верств населення в регіонах країни являється важливим фактором для комплексної оцінки функціонування окремих малодіяльних залізничних напрямків та визначення доцільності їхньої діяльності. Доведено, що спрямованість на забезпечення стратегічного позиціонування і економічної рівноваги найбільш повно відповідає ринковим умовам і враховує світові тенденції розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, фактори соціального забезпечення, малодіяльні дільниці.

Постановка проблеми. Проблема малодіяльних дільниць залізничного транспорту на всіх етапах розвитку транспортного комплексу розглядалась як першочергова при вирішенні питань соціально-економічних інтересів суспільства.

Малодіяльні дільниці було побудовано для перевезень хлібних вантажів та іншої сільськогосподарської продукції, яка становила в свій час значну частину загального виробництва, і, відповідно, приймали на себе вагому частку транспортної роботи. В дореволюційні часи вони використовувались для доставки військової техніки та армійських з'єднань до ліній фронту, тому що альтернативних видів транспорту тоді не було. Сучасні малодіяльні дільниці в той час виконували функції з'єднувального характеру сільськогосподарських регіонів з магістральною залізничною мережею, забезпечуючи потреби підприємств, що добували корисні копалини з переробниками їх продукції.

Таким чином, формування мережі залізниць в різних регіонах України проводилось під впливом конкретних факторів, що вимагає необхідності аналізувати сучасний стан малодіяльних залізниць та вирішення доцільності їх подальшого функціонування з урахуванням особливостей економічного розвитку окремих географічних районів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах вітчизняних авторів Ю. С. Бараша, Д. Г. Ейтутіса розглядаються питання реформування залізничного транспорту, наголошується на необхідності приділи-

ти особливу увагу економістів «вузьким місцям» залізничних сполучень, до яких відносяться слабо завантажені дільниці залізничного транспорту [1, 2]. В. І. Пасічник, Ю. Ф. Кулаєв в своїх роботах визначають гостру потребу в розробці спеціальних методів управління експлуатаційною діяльністю малодіяльних дільниць [3, 4]. Результати дослідження М. І. Міщенко розкривають ще одну гостру проблему – низький рівень пропускної спроможності малодіяльних дільниць через високий рівень зносу колійної інфраструктури, що різко збільшує собівартість експлуатації таких дільниць [5].

Але у визначених роботах особлива увага приділяється саме поточному стану малодіяльних дільниць. Невирішеною залишається проблема визначення доцільності експлуатації слабо завантажених дільниць на перспективу. Оскільки, з одного боку, їх експлуатація в економічному сенсі в багатьох випадках є нерентабельною, через високу собівартість та низький рівень приведенного вантажообігу. З іншого, відмовитись від їх експлуатації не можливо, оскільки часто вони є єдиним сполученням на деяких напрямках. Їх закриття призведе до втрати соціального, виробничого зв'язку з певним пасажиро- та вантажоутворюючим пунктом.

Формулювання мети статті. Мета даної статті полягає у дослідженні теоретико-методологічного підходу до визначення стратегічного позиціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливим обґрунтованим факто-

ром доцільності функціонування цих дільниць є насиченість території шляхами сполучення, а також інші техніко-економічні показники статистичної звітності в окремих областях України.

Рівень транспортного та соціального забезпечення різних верств населення в країні являється важливим фактором для комплексної оцінки функціонування окремих малодіяльних залізничних напрямків та визначення доцільності їхньої діяльності [6].

У вирішенні питання про долю мало-

діяльних залізничних напрямків керівним фактором може бути показник рентабельності, який може враховуватись поряд з іншими техніко-економічними та соціальними і відіграватиме роль інтегрованого чинника в розрахунках ефективності прийнятих рішень.

Аналіз форми статистичної звітності ЦО-4, показує, що на значній їх кількості (до 15,21 % протяжності мережі, табл. 1) число вантажних поїздів не перевищує 1–2 за добу.

Таблиця 1

Кількість та структура діяльниць на залізничному транспорті

Назва залізниці	ДН -1		ДН -2		ДН -3		ДН -4		ДН -5		Всього		Питома вага МДД,%
	Всього	МДД	Всього	МДД	Всього	МДД	Всього	МДД	Всього	МДД	Всього	МДД	
Придніпровська	20	1	18	1	15	2	13	0	0	0	66	4	6,06
Південна	5	2	22	1	5	1	16	0	7	0	55	4	7,27
Південно-Західна	19	3	23	8	24	3	14	2	19	9	99	25	25,25
Одеська	44	2	19	11	19	0	14	2	0	0	96	15	15,63
Львівська	32	6	15	1	22	5	31	6	18	0	118	18	15,25
Укрзалізниця	120	14	97	22	85	11	88	10	44	9	434	66	15,21

З приведеного виходить, що на 15,21 % експлуатаційної довжини мережі залізниць України обґрунтування доцільності функціонування малодіяльних залізниць повинно базуватись на розрахунках величини доходу та витрат та результуючому показнику – рентабельності дільниць (табл. 2 – 3), а також у випадку від'ємних результатів – можливості їх освоєння іншими видами транспорту шляхом розрахунку доходів та витрат на перевезення вантажів та пасажирів і на утримання залізничної інфраструктури на цих напрямках [7–9]. Такі самі розрахунки рентабельності малодіяльних дільниць виконані автором для Південно-Західної, Одеської, Львівської залізниць.

У зв'язку з тим, що більше 80 % вантажообігу виконується тепловозною тягою, проблема малодіяльних залізничних напрямків набуває життєво важливого значення і без її вирішення на державному рівні залізниця самостійно не зможуть подолати фінансові труднощі та підвищувати ефективність своєї діяльності.

Таким чином, функціонування малодіяльних ділянок залізниць в окремих регіонах країни необхідно аналізувати з врахуванням діяльності підприємств матеріально-

го виробництва в ринкових умовах господарювання та проведення техніко-економічного обґрунтування передачі ймовірних обсягів вантажо- та пасажиропотоків на інші види транспорту. При цьому необхідно мати на увазі, що методика обґрунтування закриття малодіяльних станцій для виконання окремих вантажних операцій базувалась на принципах розподілу вантажопотоків між різними видами транспорту. При значному скороченні обсягів перевезень, в тому числі і транзитних на окремих ділянках, необхідно розглядати питання не стільки закриття окремих станцій, як і цілих залізничних напрямків з незначними місцевими потоками.

Необхідно обґрунтувати доцільність використання залізничного полотна для побудови автошляхів особливо в районах зі складним рельєфом та наявністю водних перешкод для забезпечення транспортного сполучення окремих населених пунктів. Головним показником функціонування малодіяльних залізниць за умов відсутності належної фінансової підтримки з боку держави може бути принцип зіставлення доходів і витрат від перевезень пасажирів та вантажів з врахуванням рівня транспортного забезпе-

чення регіону, як видно з табл. 2–3.

Проблема реформування мережі залізниць полягає у вирішенні протиріч між економічними та соціальними, державними та галузевими поглядами на наявність значної кількості малодіяльних залізничних ділянок в нашій країні. В економічно розвинутих країнах спостерігається значне скорочення малодіяльних залізниць за рахунок розвитку автомобільних доріг. Багато є прикладів з зарубіжної практики, коли залізниця будувалась для вирішення короткострокових завдань, а потім розбиралась. Вітчизняна практика показує, що побудовані залізниці для стратегічних цілей після зникнення потреби в них використовувались для народногосподарських потреб, хоча прибутку ніякого не приносили. Розрахунки показують, що собівартість перевезень на залізничних електрифікованих двоколійних напрямках, які в основному співпадають з міжнародними транспортними коридорами в багато разів менша, ніж на малодіяльних ділянках з тепловозною тягою. Проблема малодіяльних залізниць є соціальною та політичною і держава повинна вирішувати її, бо це найважливіший фактор підвищення ефективності транспортної мережі взагалі. Після аналізу мережі залізниць по собівартості перевезень більш точно визначаються збитки залізниць, викликані експлуатацією малодіяльних залізниць.

У зв'язку з інтеграцією транспорту в загальноєвропейську транспортну систему, яка пов'язана з протиріччями економічного та технічного характеру, проблема малодіяльних залізниць викликала у науковців і практиків різні ставлення до її розв'язання (передача вагонопотоків через кордони шляхом перестановки візків та перевантаження вагонів, застосування рухомих вісей, питання підвищення швидкостей руху на міжнародних транспортних коридорах та підходах до них та ін.).

Інтеграція вітчизняного залізничного транспорту в світову транспортну систему вимагає в першу чергу розвиток його інфраструктури в межах міжнародних транспортних коридорів, що дозволить забезпечити збільшення обсягів перевезення в міжнародному сполученні на рівні європейських стандартів. Для цього потрібно модернізува-

ти та створювати економічно-обґрунтовані нові типи транспортних засобів які повинні відповідати технічним, технологічним та екологічним європейським нормам, забезпечити правові угоди здійснення перевезень з іншими країнами, операційне сумісництво технологічних процесів транспортних систем при передачі потоків з однієї ширини колії на іншу, виконання вже апробованих вітчизняних засобів та впровадження сучасних інформаційних систем та ін.

Для підвищення ефективності функціонування залізниць України, в тому числі і малодіяльних, необхідно провести маркетингові дослідження ринку транспортних послуг в конкурентному середовищі і на основі наукових висновків по результатах досліджень з приведених питань розробити пропозиції щодо визначення найбільш привабливих ніш на внутрішньому та зовнішньому ринках послуг у конкурентному транспортному середовищі.

У цілому наведені дані показують, що на рівень собівартості перевезень впливають розмір транспортних засобів, їх потужність. Однією з важливих причин низької собівартості залізничної перевезень є велика потужність транспортних засобів, великі їх розміри. Важливим фактором дешевизни залізничних перевезень є високий рівень продуктивності праці, пов'язаний в першу чергу з вже розглянутими факторами: великою потужністю технічних засобів і масовим характером перевезень.

При більш високій вантажно-напруженості витрати, що залежать від руху, розподіляються на більшу кількість тонно-кілометрів і це знижує рівень собівартості. Прискорення обороту рухомого складу дозволяє виконати задані перевезення з меншою кількістю локомотивів і вагонів. Зменшення витрат за всіма цими статтями викликає скорочення транспортних витрат, а при однаковому обсязі перевезень призводить до зниження собівартості тонно-кілометра.

Аналогічно впливає і підвищення продуктивності праці, що дозволяє скоротити витрати по заробітній платі в загальній сумі експлуатаційних витрат і знизити собівартість, особливо на малодіяльних дільницях.

Таблиця 2

Розрахунок рентабельності малодільних діляниць Придніпровської залізниці

№ з/п	Найменування діляниць залізниці	Напрямок	Довжина діляниць, км	Приведений вантажообіг, тис. т-км	Річні доходи надходження від перевезень, всього, тис.грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зар.плага, матеріали, утримання інфраструктури) тис.грн.							Рентабельність
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т	всього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Апостолове - Сурьєке	в	139,3	7682,85	11435,5	2097,9	4795,2	440,1	136,1	87,4	568,8	8125,4	0,4074
1	Новомосковськ-Красноград	п	139,3	6994,63	10411,2	1909,9	4365,6	400,6	123,9	79,6	517,8	7397,5	0,4074
2	Федорівка - Комиш Зоря	в	98,5	1252,00	5797,9	1805,2	4464,4	829,3	218,6	53,9	950,4	8321,8	-0,3033
	Мечетна - Пологи - Бердянськ	п	98,5	890,00	4121,5	1283,3	3173,6	589,5	155,4	38,3	675,6	5915,7	-0,3033
3	Всього по залізниці		129,2	20315,05	9313,6	2430,0	5541,5	639,0	818,5	178,8	797,8	10405,7	-0,1049
			129,2	10809,04	4955,5	1292,9	2948,5	340,0	435,5	95,2	424,5	5536,5	-0,1049
			183,7	6599,29	21667,8	3920,1	4450,0	766,8	750,8	190,6	911,0	10989,3	0,9717
4			183,7	2058,22	6757,9	1222,6	1387,9	239,2	234,2	59,4	284,1	3427,4	0,9717
			1101,4	56601,1	74460,9	15961,9	31126,7	4244,5	2873,0	783,2	5130,0	60119,3	0,2386

Таблиця 3

Розрахунок рентабельності малодільних діляниць Південної залізниці

№ з/п	Найменування діляниць залізниці	Напрямок	Довжина діляниць, км	Приведений вантажообіг, тис. т-км	Річні доходи надходження від перевезень, всього, тис.грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зар.плага, матеріали, утримання інфраструктури) тис.грн.							Рентабельність
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т	всього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Основа – Харьков Левада	в	6	51	62,3	10,8	8,1	17,2	72,4	108,0	100,9	317,4	-0,8037
1	Індустріальна–Харьків Балашовський	п	6	2	4,8	3,2	4,8	2,3	2,8	8,9	12,3	34,3	-0,8602
2	Ллек–Пеньковка–Баси	в	10	61	48,5	52,3	16,1	34,4	144,3	215,3	201,2	663,5	-0,9269
	Лохвиця – Гадяч	п	10	1536	2856,3	1832,6	404,8	865,4	3632,5	5421,6	5066,4	17223,2	-0,8342
3	Всього по залізниці		49	53	61,2	43,5	68,4	146,3	614,2	916,7	856,6	2645,6	-0,9769
			49	707	800,2	1403,6	912,9	1951,9	8192,7	12227,8	11426,8	36115,7	-0,9778
			43	264	568,4	190,0	299,1	639,6	2684,6	4006,9	3744,4	11564,7	-0,9509
4			43	436	1253,6	562,3	494,0	1056,3	4433,7	6617,4	6183,9	19347,7	-0,9352
			216,0	3110,0	5655,3	4098,3	2208,3	4713,6	19777,0	29522,5	27592,6	87912,2	-0,9357

Висновки. Зважаючи на необхідність формування в Україні ефективної та конкурентоспроможної системи залізничного транспорту, виявляється вкрай необхідним стратегічне позиціонування та досягнення економічної рівноваги. Вважається, що саме ці механізми найбільш повно відповідають ринковим вимогам та враховують світові тенденції розвитку залізничного транспорту, ефективно управління яким будується з урахуванням необхідності визначення оптимальних меж комерціалізації економічних відносин суб'єктів господарювання залізничного транспортного ринку та досягнення узгодженості економічних процесів, що відбуваються на кожному із сегментів транспортного ринку.

Література.

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія / Ю. С. Бараш. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 252 с.
2. Ейтутис Г. Д. Теоретико-практичні основи

реформування залізниць України: Монографія / Г. Д. Ейтутис. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

3. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія / В. І. Пасічник. – К. : Наук. світ, 2003. – 222 с.

4. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв: 2-е вид., переробл. і допов. – К. : «Фенікс», 2012. – 240 с.

5. Мищенко М. И. Усовершенствование номенклатуры расходов предприятий путевой инфраструктуры / М. И. Мищенко // Экономика железных дорог. – Москва, 2014. – Вып. 2. – С. 80–86.

6. Чердиченко О. Ю. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Чердиченко Олександр Юрійович: УкрДАЗТ. – Харків, 2004. – 238 с.

7. Статистичний щорічний України за 2004 р. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2005. – 566 с.

8. Статистичний щорічний України за 2014 р. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2015. – 240 с.

9. Україна у цифрах у 2014 році : стат. зб. / Державна служба статистики України. – К. – 2015. – 239 с.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

О. Н. Кириленко, к. э. н., доцент, «Национальный авиационный университет»

В статье рассматривается стратегическое позиционирование малодетельных участков в системе железнодорожного транспорта. Уровень транспортного и социального обеспечения различных слоев населения в регионах страны является важным фактором для комплексной оценки функционирования отдельных малодетельных железнодорожных направлений и определения целесообразности их деятельности. Доказано, что нацеленность на обеспечение стратегического позиционирования и экономического равновесия наиболее полно отвечает рыночным условиям и учитывает мировые тенденции развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, факторы социального обеспечения, малодетельные участки.

STRATEGIC POSITIONING IN LOW-TRAFFIC SEGMENTS OF THE RAILWAY SYSTEM

A. M. Kirilenko, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., «National aviation University»

Strategic positioning in low-traffic segments of the railway system is considered. The level of transport and social welfare of different segments of the population in the regions is an important factor for complex estimation of functioning of separate low-traffic segments and the feasibility of their activities. It is proved, that the direction of guaranteeing strategic positioning and economic equilibrium meets market conditions in full scope, taking into account global tendencies in the development of railway transport.

Keywords: railway transport, factors of social security, low-traffic segments.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Пилипенко Г. М.

Надійшла до редакції 18.05.16.