

АНАЛІЗ РИНКУ ОПЕРАТОРСЬКИХ ПОСЛУГ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЇХ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

У статті автор аналізує нинішній стан та перспективи розвитку ринку операторських послуг на залізничному транспорті України. Хоча зараз в Україні відсутня достатня нормативно-правова база, яка б регулювала діяльність операторських компаній, вони поступово нарощують темпи розвитку на ринку послуг перевезень. Реформування залізничного транспорту дозволить стрімко розвинути ринок операторських послуг.

Ключові слова: вантажні перевезення, компанії-оператори, вантажопотоки, залізничний транспорт

В статье автор анализирует рынок операторских услуг на железнодорожном транспорте в Украине, оценивая его нынешнее состояние и перспективы развития. Хотя на сегодняшний момент в Украине отсутствует достаточная нормативно-правовая база, которая бы регулировала деятельность операторских компаний, они постепенно наращивают темпы развития на рынке услуг перевозок. Реформирование железнодорожного транспорта позволит стремительно развить рынок операторских услуг.

Ключевые слова: грузовые перевозки, компании-операторы, грузопотоки, железнодорожный транспорт

In the article the author examines the market operator services for railway transport in Ukraine to its current state and development prospects. Although, now in Ukraine there is no adequate legal framework for regulating the activity of operator companies, operators of gradually increasing the pace of development in the market for transport. Reform of Rail Transport will rapidly develop a market operator services.

Keywords: freight traffic, the companies-operators, goods traffics, railway transportation

Вступ

Основу вантажопотоку на залізничному транспорті складають: кам'яне вугілля (23,8 %), руда залізна і марганцева (14,1 %), мінбудматеріали (13,5 %), нафта і нафтопродукти (4,6 %). Обсяги транзитних перевезень вантажів за 5 років збільшились з 54,2 млн т у 2003 р. до 68,6 млн т – у 2007 р. (+26,6 % у порівнянні з 2003 р.), досягнувши максимальної позначки за роки існування Укрзалізниці. Питома вага транзитних перевезень у загальному обсязі перевезених залізничним транспортом вантажів складає 13,3 %, а у вантажообігу – 26,4 %. Значного приросту обсяги транзитних перевезень набули за останні 2 роки.

У структурі транзитних перевезень переважає кам'яне вугілля (22,3 %), на другому місці – руда залізна і марганцева (18,4 %) на третьому – нафта і нафтопродукти (16,6 %). До 73 % транзитних перевезень формується в Росії, 13,2 % – у Казахстані, 7 % – в Білорусі, 2,7 % – у Молдові.

За підсумками 2007 року питома вага внутрішніх перевезень у загальному обсязі перевезених залізничним транспортом вантажів складає 58,6 %, а у вантажообігу -39,8 %. Обсяги перевезень вантажів у межах України за 5 років

збільшились з 255,7 млн т до 301,2 млн т (+17,8 %).

Обсяги перевезень залізничним транспортом мали значний спад у 1999 році – у 3,1 рази. Лише в 2004 році обсяги повернулися до рівня 1999 року. Зміни обсягів перевезень вантажів за останні 5 років мали позитивну динаміку (до середини 2008 року), збільшившись з 445,5 млн т у 2003 р. до 514,2 млн т – у 2007 р. (зростання за 5 років склало 15,4 %). Винятком був 2005 рік, коли спад до попереднього року дорівнював 2,7 %, а обсяги перевезень зменшились в усіх видах сполучення (рис. 1).

Обсяги експортних перевезень вантажів за визначений період збільшились з 103,6 млн т до 109,7 млн т. Питома вага експортних перевезень у загальному обсязі перевезених вантажів складає 21,3 %, а у вантажообігу – 27,1 %.

Географія експорту представлена більш ніж 180 країнами світу. Основні з них: Російська Федерація – до 21 % експортних перевезень, Туреччина – до 9 %, Італія – до 7 %, Польща – 6,7 %, Словаччина – 4,2 %, Чехія – до 4 %, Білорусь – 3,3 %, Болгарія – до 3 %, КНР – 2,3 %.

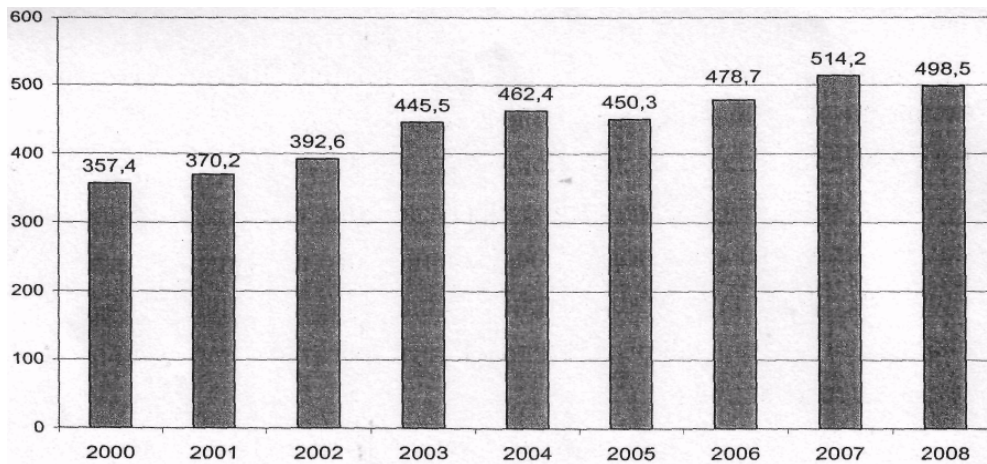


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом, млн т

Основні вантажопотоки з України – чорні метали (27,8 %), мінбудматеріали (22,7 %), руда залізна і марганцева (18,9 %), добрива (4,4 %), нафта і нафтопродукти (4 %), кам'яне вугілля (3,5 %).

Сприятлива кон'юнктура світового ринку позитивно відобразилася на обсягах експорту чорних металів, які збільшились з 28,3 млн т у 2003 році до 31,4 млн т – у 2007 р. (+11 %). До 75 % чорних металів експортується через морські порти України, решта – через сухопутні переходи.

Аналіз проблеми та постановка завдання

Світова криза 2008 року, що драматично позначилася на обсягах торгівлі, призвела до небувалого за останні 10 років спаду обсягів перевезень. Ця динаміка спостерігалася в усіх країнах світу. Щодо України, то за результата-

ми 2008 року в цілому обсяги вантажних перевезень зменшилися лише на 3,2 %. Але помісячна динаміка перевезень свідчить про те, що за статистичними даними на початку 2008 року (січень – травень) спостерігалось стабільне зростання обсягів перевезень приблизно на 9-11 % щомісяця. У червні 2008 року зростання не відбулося – залізницею було перевезено 43,4 млн т вантажів, що близько 1 % більше, ніж в червні 2007 р. – надалі обсяги лише знижувалися. Ближче до кінця 2008 року, в листопаді, залізницею було перевезено 29,1 млн т вантажів, що на 36 % менше, ніж в листопаді 2007 року.

В 2009 році утрималася тенденція падіння обсягів перевезень. На рис. 2 наведено динаміку вантажних перевезень наростаючим залишком з початку 2009 року. Однак слід зазначити, що ситуація дещо вирівнюється і середньомісячний показник спаду починає зменшуватися.

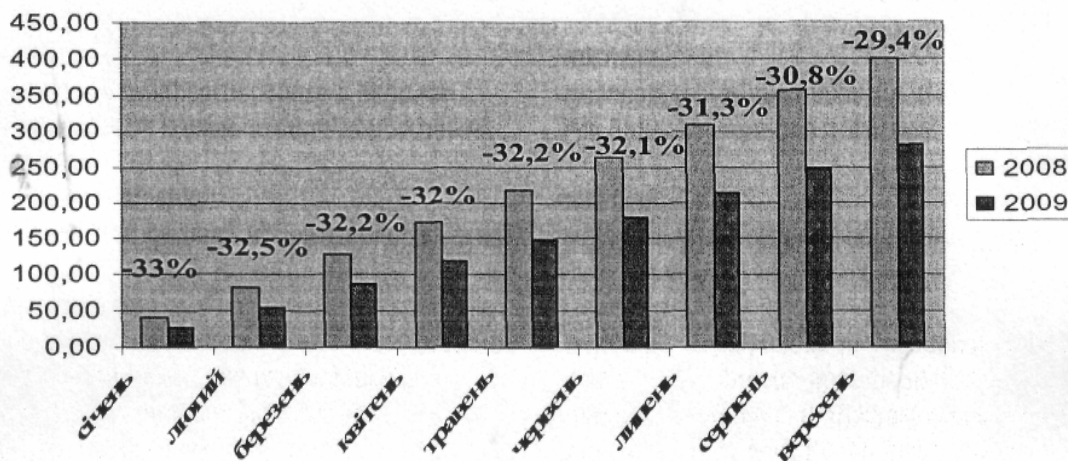


Рис. 2. Динаміка вантажних перевезень наростаючим залишком

Ураховуючи, що Укрзалізниця є монополістом на ринку, така тенденція викликає побоювання щодо її спроможності продовжувати свої плани з реформ, розвитку інфраструктури, оновлення рухомого складу та підтримки рівня безпеки, оплати отриманих кредитів на оновлення без ухвалення швидких рішень щодо підвищення тарифів на вантажні та пасажирські перевезення та розвитку конкуренції серед перевізників [1].

Виклад основного матеріалу

Контрейлерні перевезення. 28 березня 2009 року по маршруту Київ-Ліски-Славкув здійснено відправлення демонстраційного поїзда комбінованого транспорту «Ярослав». Цей поїзд ще раз довів, що такі перевезення мають всі переваги для їх здійснення на постійній основі.

Для відновлення перевезення автопоїздів контрейлерним поїздом «Ярослав» Укрзалізницею, ВАТ ПКП «ЛХС» встановлено знижки до базових тарифів на зазначені перевезення (ВАТ ПКП «ЛХС» на 30 %, Укрзалізниця на 20 %), що дозволило зробити привабливі пропозиції як представникам основних автотранспортних компаній України, так і представникам великих торговельних мереж.

Проводиться робота з представниками ВАТ «РЖД», України та ДП «СМАП» щодо здійснення контрейлерних перевезень в сполученні Європа – Азія, транзитом по території України та Росії. Українською стороною запропонований варіант подовження маршруту поїзда «Ярослав» в напрямку Казахстану та Китаю, транзитом по території Росії.

Контейнерні перевезення. За 2009 рік на залізницях України навантажено 43 635 контейнерів (в т.ч. 40 608 великовантажних контейнерів), що складає 46 % до аналогічного періоду 2008 року У складі контейнерних поїздів перевезено 34 019 ДФЕ, що становить 18 % до показника 2008 року, в т.ч. в складі поїзда «Вікінг» перевезено 5 433 ДФЕ, що становить 90 % до аналогічного періоду 2008 року.

23 вересня 2009 року за рішенням учасників проекту «ZUBR» Укрзалізницю приєднали до зазначеного проекту. Це дозволить залучити додатковий контейнеропотік з країн регіону Балтійського моря в напрямку країн Чорноморського басейну та назад.

Ведеться робота щодо здійснення перевезень контейнерів з автозапчастинами транзитом територією України за маршрутом Чехія – Сло-

ваччина – Україна – Росія в напрямку м. Калуга.

2 грудня 2009 року в місті Одеса відбулася Презентація міжнародних проектів «Вікінг» та «ZUBR». За результатами обговорення, проведеного на основі доповідей, дискусій і виступів, учасниками була затверджена спільна декларація.

22-23 грудня 2009 року під час проведення наради з питань підбиття підсумків курсування поїзда «Вікінг» учасниками проекту прийнято рішення зберегти на 2010 рік рівень тарифних ставок, які діяли в 2009 році. Також з метою інформаційної підтримки подальшого розвитку проекту поїзда «Вікінг» прийнято рішення щодо розробки товарного знака та спеціалізованого сайту поїзда «Вікінг».

Проводиться робота з організації прискореного руху контейнерних поїздів залізницями України шляхом подовження гарантійних плечей, зменшення кількості та часу стоянок. Узгоджено Порядок забезпечення прискореного руху контейнерних та контрейлерних поїздів залізницями України, відповідно до якого розроблено графік руху. Так, час руху поїзда «Новий шовковий шлях» територією України в напрямку Словаччини скорочено на 5,5 год., поїзда «Ленд Брідж» – на 5 год. [2].

Ринок операторських послуг в Україні слабкий у зв'язку з деякими факторами, що уповільнюють його розвиток. Сьогодні відсутня достатня нормативно-правова база, яка б регулювала діяльність операторських компаній. Окремі положення їх діяльності визначені нормативними документами, розробленими Укрзалізницею, котра є природною монополією і за своєю природою не може сприяти розвитку операторського ринку.

Поштовхом до збільшення парку власних вагонів і виникнення операторських компаній в кінці 90-х та початку 2000-х стали такі фактори:

- загострення та виникнення дефіциту парку вантажних вагонів на фоні зростання обсягів вантажних перевезень та відсутність закупок нових вагонів Укрзалізницею;

- усвідомлення великими фінансово-промисловими групами загрози розвитку бізнесу у сфері транспортного забезпечення перевезень продукції.

Укрзалізницею було вжито заходів щодо розвитку операторського ринку. Так, було затверджено «Правила реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» наказом Мінтрансв'язку від 28.09.2004 № 856 був розроб-

лений типовий договір про перевезення вантажів у власним рухомому складі, який направлений на залізницю і використовується в роботі на сьогоднішній день [3]. За участю залізниць даний договір було доповнено пунктами, що усувають недоліки первинного договору та більш висвітлюють відносини сторін. На кінець 2009 року через договори із залізницями зареєстровано такі оператори:

1. ТОВ «Лемтранс».
2. ДП «Укрспецвагон».
3. ЗАТ «Укренерготранс».
4. ТОВ «Укрметалургтранс».
5. ДП «Трансгарант-Україна».
6. ТОВ «Екс Ім Транс».

7. ТОВ «Шіппінг».
8. ТОВ «Інтертранссервіс».
9. «Міжрегіональний промисловий союз».

У другому півріччі був зареєстрований новий оператор ТОВ «Шіппінг», що свідчить про сприятливі умови на ринку операторських послуг і бажання перевізників розвиватися в цій галузі.

Оператори використовують різні форми власності, що свідчить про їх бажання зайняти свою гілку на ринку перевезень. Інформація про форми власності існуючих операторів наведена в табл. 1 та схематично відображена на рис. 3.

Таблиця 1

Оператор	Форма власності								Всього	% до «всього»
	власність	оренда	сумісна діяльність	Управління майном	комісія	фінансовий лізинг	відповідальне збереження	транспортне експедирування		
1. ТОВ «Лемтранс»	30	10 492	0	0	0	0	0	0	10 522	48,48
2. ДП «Укрспецвагон»	3 678	0	0	0	0	0	0	0	3 678	16,95
3. ЗАТ «Укренерготранс»	0	0	0	0	300	0	0	2 927	3 227	14,87
4. ТОВ Укрметалургтранс	100	0	0	0	3 018	0	0	0	3 118	14,37
5. ДП «Трансгарант-Україна»	0	0	498	0	0	0	0	0	498	2,29
6. ТОВ «Екс Ім Транс»	493	0	0	0	0	0	0	0	493	2,27
7. ТОВ «Шіппінг»	0	0	0	0	100	0	0	0	100	0,46
8. ТОВ «Інтертранссервіс»	0	0	0	35	0	0	0	0	35	0,16
9. «Міжрегіональний промисловий союз»	31	0	0	0	0	0	0	0	31	0,14
Всього	4 332	10 492	498	35	3 418	0	0	2 927	21 702	100,00
% до «всього»	19,96	48,35	2,29	0,16	15,75	0,00	0,00	13,49	100,00	

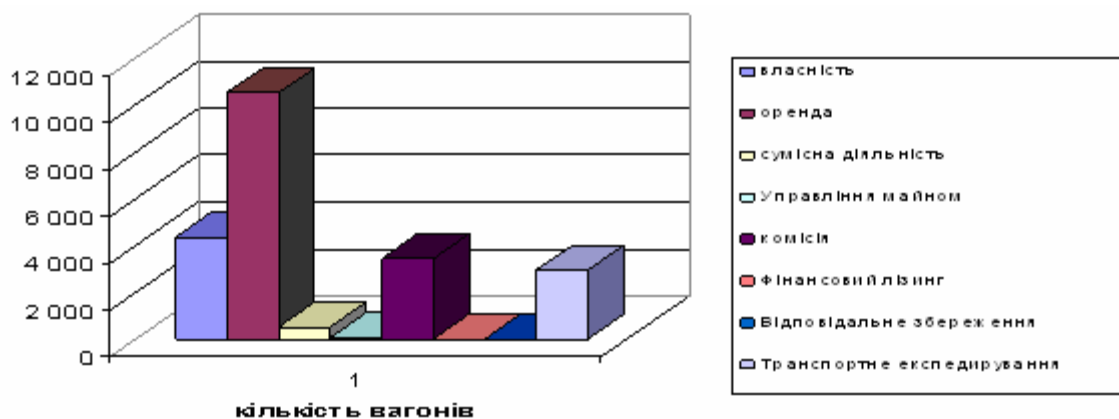


Рис. 3. Форми власності існуючих операторів вантажних перевезень

Ринок операторських послуг корисно впливає на інших приватних власників вагонів, які через ті чи інші причини не можуть або не хочуть виступати як оператори, але заінтересовані

в обігу своїх приватних парків. Власників та форми взаємодії з ними операторів, структуру парку вагонів операторів за основними родами рухомого складу наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Структура парків вагонів приватних операторів

Назва оператора	Всього	КР	ПЛ	ПВ	ІНШІ	Із них					Разом
						ЦМВ	ОКТ	ЗРВ	ФТГ	МВЗ	
1. ТОВ «Лемтранс»	10 522	-	-	10 492	30	-	30	-	-	-	10 522
2. ДП «Укрспецвагон»	3 678	-	-	-	3 678	-	3 678	-	-	-	3 678
3. ЗАТ «Укренерготранс»	3 227	-	-	3 127	100	-	100	-	-	-	3 227
4. ТОВ «Укрметалургтранс»	3 118	-	474	1 838	806	33	364	-	-	-	2 709
5. ДП «Трансгарант-Україна»	498	-	-	498	-	-	-	-	-	-	498
6. ТОВ «Екс Ім Транс»	493	-	-	493	-	-	-	-	-	-	493
7. ТОВ «Шіппінг»	100	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-
8. ТОВ «Інтертранс-сервіс»	35	-	-	35	-	-	-	-	-	-	35
9. «Міжрегіональний Промисловий Союз»	31	-	-	31	-	-	-	-	-	-	31
Всього	21 702	0	474	16 514	4 714	33	4 172	0	0	0	21 193
% до «Всього»	100,00	0,00	2,18	76,09	21,72	0,15	19,22	0,0	0,00	0,00	97,65

Протягом 2009 року можна відмітити зростання діяльності операторів.

Про це свідчить збільшення обсягів внутрішньодержавних перевезень, транзиту, експорту та імпорту, незначне та поступове зростання кількості вагонів операторів, задіяних у перевезеннях (з 7 на початку року на кінець року маємо 9 офіційно зареєстрованих операторів). 3

дев'яти офіційно зареєстрованих операторів можна виділити такі потужні компанії як ТОВ «Лемтранс», ДП «Укрспецвагон», ЗАТ «Укренерготранс», ТОВ «Укрметалургтранс».

На рис. 4 наведено обсяги перевезень вантажів у межах України вагонами парку УЗ інвентарним парком, власним та окремо парком операторів.

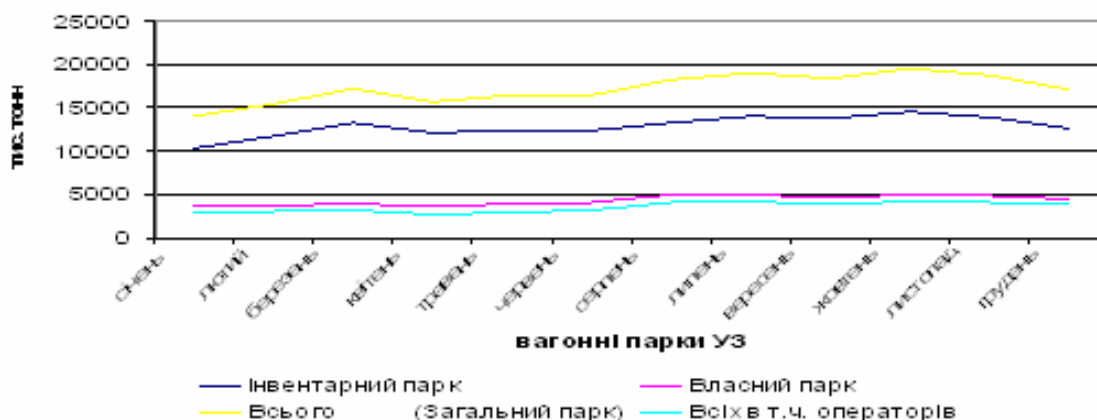


Рис. 4. Перевезення вантажів у вагонах різних власників

Компанії-оператори значно нарощують темпи розвитку на ринку послуг перевезень. Загальна кількість власних вагонів на кінець року становить 61 276, кількість вагонів операторів складає 21 594 тобто майже 35,5 % від власного парку України перебуває в управлінні компанії-операторів. Порівнюючи з 2008 роком, відсоток задіяних вагонів парку операторів знизився на 8 %. Також видно незначний спад обсягів внутрішньодержавних перевезень з 53 660 тис. тонн до 42 252 тис. тонн, що зумовлено світовою кризою та спадом виробництва в різних галузях промисловості.

Висновки

З аналізу діяльності операторів ми бачимо, що їх обсяги перевезень складають 66,8 % від обсягів перевезення власним парком. Таким чином, компанії оператори фактично є лідерами в галузі перевезень у приватних вагонах. Також з діаграми видно, що обсяги перевезень у вагонах операторів з початку року і на його кінець поступово почали зростати. Від загального парку УЗ обсяги перевезень в межах України власними вагонами всіх операторів складає 22,8 %, транзит 12,4 %, імпорт 31,4 % експорт

12,1 %. Провізна плата за перевезення у рухомому складі операторів склала майже 49,9 % від провізної плати за перевезення власним парком. З цього видно, що оператори перевозять в основному низькоцінові вантажі, забезпечуючи потреби відправників у перевезеннях.

Важливо зауважити, що при невеликій загальній кількості вагонів операторів від загальної кількості власних вагонів 35,5 %, обсяги перевезення компаніями-операторами виконуються на 66,8 %, що свідчить про ефективну операторську роботу на ринку перевезень і оперування парком власних вагонів.

Ринок операторських послуг має певні проблеми. Було задіяно лише 80 % вагонів операторів, беручи до уваги, що оператори використовують лише частку власного парку, а використовують приватні парки на різних умовах власності. Окремо можна виділити такі Державні підприємства, як ДП «Укрспецвагон», ДП «Укррефтранс», ДП «УДЦТС «Ліски»», ДП «ДВРЗ», вантажообіг яких в цілому за 2009 рік склав 824 тис. тонн, провізна плата 75 300 000 грн.

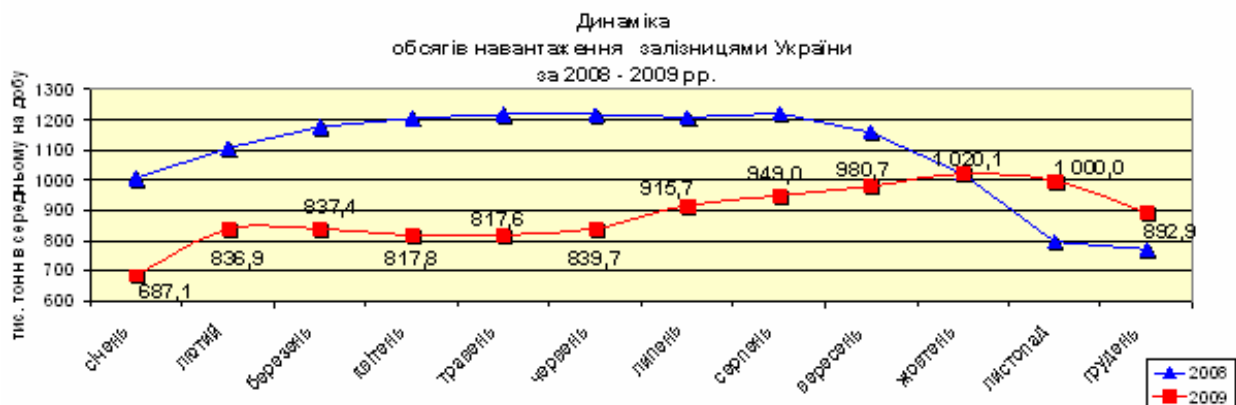


Рис. 5. Динаміка обсягів навантаження залізницями України, тис. т/добу

Виручки від вантажних перевезень. Планове завдання щодо отримання виручки від вантажних перевезень виконано по Укрзалізниці на 100,9 % - 24 508,6 млн грн. У порівнянні з минулим роком надходження виручки зменшено всіма залізницями, крім Південної. Недоотримано 2516,5 млн грн з причини зменшення обсягів перевезень до минулого року на 19,4 %, або на 77,5 млн тонн.

Загальна доходна ставка, що склалася при перевезенні вантажів Укрзалізницею протягом звітного періоду становила 80,3 грн на 1 навантажену тонну, що більше ніж минулого року на 15,3 %. Рівень доходних ставок збільшено всіма

залізницями. За вантажні перевезення нараховані 25 883,9 млн грн, що на 7 % менше рівня аналогічного періоду минулого року, в тому числі нетарифні надходження – 2 981,7 млн (менше на 10,2 %). Сума нетарифних надходжень, віднесених на 1 вантажну операцію, у порівнянні з аналогічним періодом минулого року збільшилась на 12,4 % та становила в 2009 році 289,1 грн (2008 – 257,1 грн).

Основними причинами зменшення нетарифних надходжень порівняно з минулим роком є зменшення обсягів навантаження та, у зв'язку із наданням чинності новому Збірнику тарифів,

скорочення видів зборів, часткове віднесення їх до тарифних нарахувань.

На залізницях України в 2009 році передано в оренду на 462 вагони (на 40,2 %) більше, ніж

у 2008 році, що становить 1 609 вагонів (2008 р. – 1 147). У 2009 році в оренді перебувало 2 131 вагонів, що на 140 вагонів (на 7,0 %) більше ніж у 2008 році (2008 р. – 1 991 вагон).

Динаміка доходних ставок протягом 2009 р. у порівнянні з 2008 р. (грн)

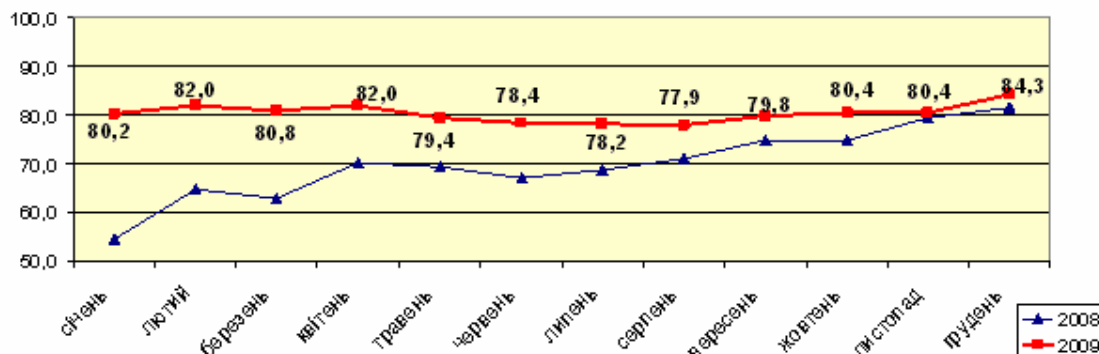


Рис. 6. Динаміка доходних ставок протягом 2009 р., грн/тонну

Загальні надходження по Укрзалізниці від передачі вагонів в оренду та обслуговування зменшилася в 2009 році у порівнянні з 2008 роком на 13 750,0 тис. грн (на 35,21 %) і склали 25 316,2 тис. грн. У 2009 році орендна плата збільшилась на 4 829,16 тис. грн (на 42,9 %) і складала 16 077,1 тис. грн (2008 р. – 11 247,94 тис. грн).

Зменшення загальної орендної плати пояснюється тим, що з 01.05.2009 року набрав чинності новий Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, в якому

відмінено збір за обслуговування орендованих вагонів і тому значно зменшились загальні надходження від оренди вантажних вагонів. Результати порівняння надходжень від орендної плати та зборів за обслуговування орендованих вагонів у 2009 та 2008 роках наведені в табл. 3.

Відкриття та закриття станцій для виконання комерційних операцій. Відкрито для виконання комерційних операцій 59 станцій, з яких 19 для постійного виконання операцій, що надало можливість додати в загальний прибуток залізниць понад 101,3 млн. грн тарифних надходжень.

Таблиця 3

Надходження від орендної плати

Залізниця	2009 рік				2008 рік				(+, -) тис. грн
	Кількість вагонів в оренді	Орендна плата, тис. грн	Збір за обслуг., тис. грн	Загальна плата, тис. грн	Кількість вагонів в оренді	Орендна плата, тис. грн	Збір за обслуг., тис. грн	Загальна плата, тис. грн	
Донецька	223	2229,0	1377,4	3606,4	215	516,1	1819,8	2335,9	1270,5
Львівська	353	1565,25	692,84	2258,09	383	1203,77	2483,68	3685,95	-1427,86
Південна	90	692,73	486,44	1179,17	189	678,22	2132,02	2810,24	-1631,07
Півд-Зах.	467	2042,26	87,13	2129,39	127	347,59	1271,58	1619,17	510,22
Придніпр.	275	6687,22	2713,19	9400,41	270	5154,96	7118,22	12273,18	-2872,77
Одеська	723	2860,6	3882,2	6742,8	807	3347,3	13001,5	16348,8	-9609,0
Всього	2131	16077,1	9232,2	25316,2	1991	11247,94	27826,8	39073,24	-13750,0

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. - 2009.

2. Порядок забезпечення прискороного руху контейнерних та контрейлерних поїздів залізницями України. – 2010.

3. Правила реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів. – 2004.

Надійшла до редколегії 10.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.