

УДК 338:47:656

DOI:10.32680/2409-9260-2022-3-4-292-293-74-80

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

Стасюк О. М., кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України», м. Київ, Україна
e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net
ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

Анотація. Метою статті є визначення основних тенденцій на ринку вантажних залізничних перевезень України у період 2015–2020 рр. на основі комплексу показників, що характеризують кількісні та якісні виміри роботи залізничного транспорту. У статті визначено та проаналізовано тенденції, що склалися на ринку вантажних залізничних перевезень України за відповідний період, зокрема такі: зменшення частки залізничних вантажоперевезень на ринку вантажних перевезень України; скорочення обсягів вантажних залізничних перевезень; «відтік» високомаржинальних вантажів на альтернативні види транспорту; скорочення вантажообігу; зміна часток вантажів, відповідно до тарифних класів, у структурі вантажних залізничних перевезень; періодичне, не прогнозоване підвищення тарифів на вантажні перевезення тощо. Розкрито основні кількісні та якісні параметри розвитку ринку вантажних залізничних перевезень. Виявлено причини зменшення частки залізничних вантажоперевезень на ринку вантажних перевезень України та фактори зниження обсягів вантажних перевезень залізницею.

Ключові слова: тенденції; ринок; вантажні залізничні перевезення; обсяги вантажних перевезень; вантажообіг; внутрімодальна конкуренція; «відтік» вантажів; дальність перевезень.

MAIN MARKET TRENDS OF FREIGHT RAIL TRANSPORTATION OF UKRAINE

Stasiuk Olga, PhD in Economics, Senior Researcher, Department of industrial infrastructure development State Organization «Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine», Kiev, Ukraine
e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net
ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

Abstract. The purpose of the article is to determine the main trends in the market of rail freight transportations in Ukraine in the period 2015-2020 on the basis of a set of indicators that characterize the quantitative and qualitative measurements of railway transport. The article analyzes the development trends of the market of freight rail transportation in the period 2015-2020. The following trends are considered in the article. Reduction of the part of freight rail transportation in the freight market of Ukraine due to the intensification of intramodal competition between rail and road transport. Reduction of cargo traffic due to reduced exports, imports, transit and «outflow» of high-margin goods to alternative modes of transport, primarily road and river transport. Transportation of such goods is profitable for the railway. Reduction of freight turnover due to increased competition from road transport in the segment of long-distance transportation of certain goods and significant public investment in highways. Change of freight parts, according to tariff classes, in the structure of railway transportation – increase in the part of out-of-class cargoes and cargoes of the I tariff class, transportation of which is unprofitable along with reduction of the part of cargoes of the II and III tariff classes. Periodic, unpredictable increase in freight tariffs, which negatively affects the market. The main quantitative and qualitative parameters of the development of the rail freight market are revealed. The analysis of the rail freight transportation by the main types of cargo in domestic, transit and export-import transportation is carried out. The reasons for the decrease in the part of rail freight transportation in the freight market of Ukraine and the bases for reducing the volume of freight by rail transportation are identified. The reasons for the transition of high-value goods to road transport are revealed.

Keywords: trends; market; freight rail transportation; volumes of freight traffic; freight turnover; intramodal competition; «outflow» of cargo; distance of transportation.

JEL Classification: R400.

Постановка проблеми. Вантажні залізничні перевезення є одним з основних видів діяльності АТ «Укрзалізниця», вони значною мірою забезпечують потреби національної економіки у перевезеннях. Саме на вантажні перевезення припадає найбільша частка доходів АТ «Укрзалізниця» у загальній структурі доходів – 80,2% (2019 р.) [1]. Протягом 2015–2020 рр. спостерігалось зменшення питомої ваги залізничного транспорту у перевезенні вантажів, тоді як частка автомобільного транспорту зростала, що демонструвало помітну зміну ринкових часток на ринку вантажних перевезень України. З огляду на це, важливо визначити та проаналізувати тенденції на ринку вантажних залізничних перевезень України,

що склалися протягом останніх років, які можливо відстежити за основними показниками, що відображають діяльність галузі за відповідний період.

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій. Дослідження різних аспектів вантажних залізничних перевезень відображено у працях таких науковців: І. Ведмідь, В. Габа, Т. Грушевська, І. Карп, О. Соларьов, О. Стрелко, О. Трубей, В. Шраменко, Н. Шраменко, В. Чута та інших. Проте, незважаючи на значущість наукових розробок зазначених вчених, необхідно визначити тенденції та параметри розвитку ринку вантажних залізничних перевезень у період 2015–2020 рр.

Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте, залишається актуальним питання дослідження сучасних тенденцій ринку залізничних перевезень в Україні.

Мета дослідження. Метою є визначення основних тенденцій на ринку вантажних залізничних перевезень України у період 2015–2020 рр. на основі комплексу показників, що характеризують кількісні та якісні виміри роботи залізничного транспорту.

Основний матеріал. Ринок вантажних залізничних перевезень є монополізованим – основним суб’єктом, що здійснює залізничні вантажоперевезення є АТ «Укрзалізниця». На кінець 2020 р. частка залізничних вантажоперевезень на ринку вантажних перевезень України склала 18,61%, знизившись на 5,39% за період 2015–2020 рр., тоді як частка автомобільних вантажоперевезень склала 75,1%, збільшившись на 6,1% (рис. 1) [2].

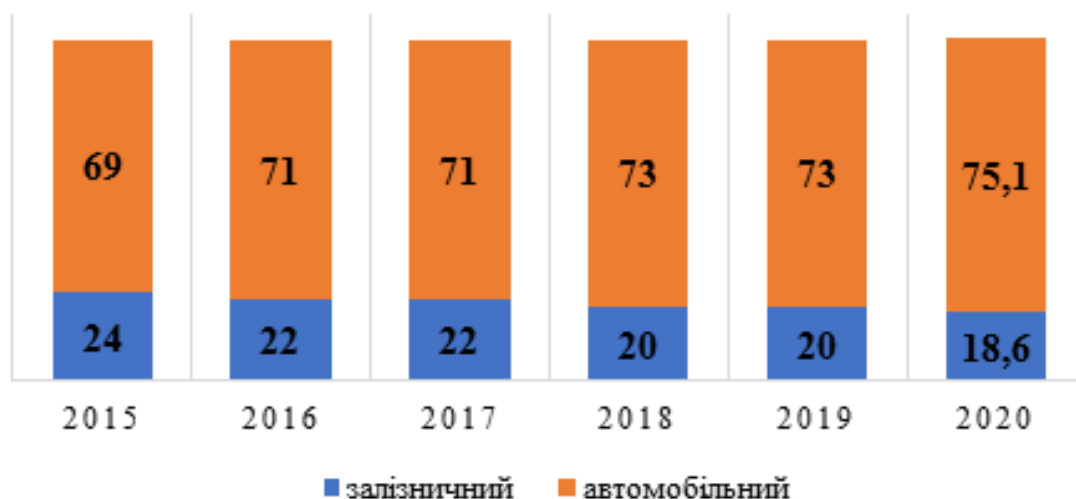


Рис.1. Частка залізничних та автомобільних вантажоперевезень на ринку вантажних перевезень України у 2015-2020 рр., %

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України

Це є наслідком того, що протягом 2015–2020 рр. АТ «Укрзалізниця» не вдалося подолати негативну тенденцію щодо зниження обсягів вантажних перевезень, яка простежується починаючи з 2012 р. У 2012 р. залізницею було перевезено 457 млн. т, тоді як у 2015 р. – 350 млн. т., а у 2020 р. – 306 млн. т (табл. 1). Протягом 2015-2020 рр. обсяги залізничних вантажоперевезень скоротилися майже на 12%, тоді як за період 2012-2020 рр. – на 33%.

Таблиця 1

Обсяги перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом у 2015-2020 рр., млн. т

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт, всього	1474	1543	1582	1643	1579	1641
залізничний транспорт	350↓	343↓	339↓	322↓	313↓	306↓
автомобільний транспорт	1021↑	1086↑	1122↑	1206↑	1147↑	1232↑

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Якщо початок падіння обсягів перевезення вантажів залізницею був пов’язаний з

наслідками світової фінансово-економічної кризи, то у наступний період (з 2015 р.) падіння продовжувалось через низку інших факторів. Обсяги залізничних перевезень зменшувалися через відповідне скорочення обсягів перевезення експортних вантажів, особливо у 2017 р. та, найбільше, транзитних вантажів, перевезення яких впали за цей період майже вдвічі (рис. 2) й продовжили негативну тенденцію, яка склалася у сегменті цих перевезень залізницею у попередній період. Частка транзиту в обсягах вантажних залізничних перевезень скоротилася з 6,9% у 2015 р. до 4% у 2020 р. У порівнянні з 2012 р. транзит зменшився більш ніж утричі, що свідчить про втрату Україною значної частини її транзитного потенціалу.

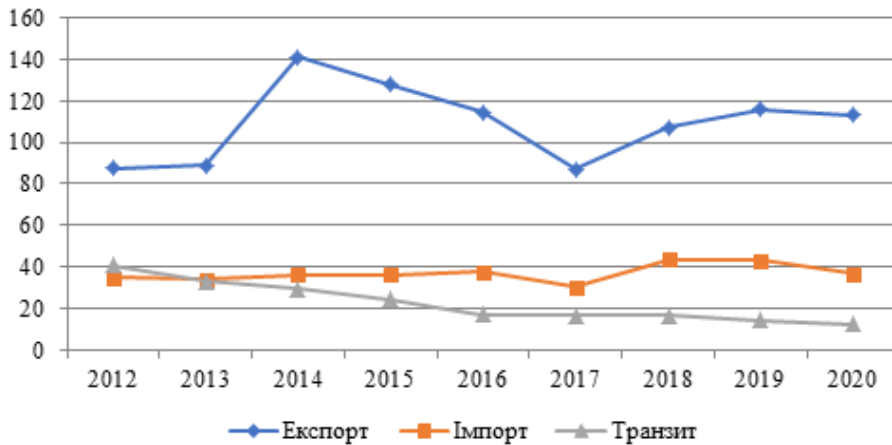


Рис. 2. Обсяги експортних, імпорتنних та транзитних перевезень вантажів у 2012-2020 рр., млн. т

Джерело: складено автором за даними АТ «Укрзалізниця»

Така тенденція пов’язана із скороченням обсягів перевезення російських вантажів через військовий конфлікт на Сході країни, зниженням обсягів промислового виробництва, «відтоком» високомаржинальних вантажів на альтернативні види транспорту, насамперед, на автомобільний і частково на річковий транспорт.

Подальший «відтік» вантажів із залізниці негативно позначиться на транспортному комплексі, оскільки залізничному транспорту він загрожує втратами доходів, а автомобільному – перенавантаженням автодорожньої інфраструктури, не розрахованої на таке збільшення обсягів вантажних перевезень.

Негативно вплинули на ринок залізничних вантажоперевезень періодичне підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні, яке відбувалося без належного обґрунтування й громадського обговорення, а також якість послуг, що надаються, зокрема, швидкість та передбачуваність доставки вантажів, збереження вантажів, що перевозяться тощо. Це призвело до зміни часток вантажів відповідних тарифних класів у структурі перевезень, зокрема, зросла частка позакласних вантажів та вантажів I тарифного класу, перевезення яких є нерентабельним, але скоротилися частки вантажів II та III тарифних класів (рис. 3), перевезення яких є прибутковим для залізниці.

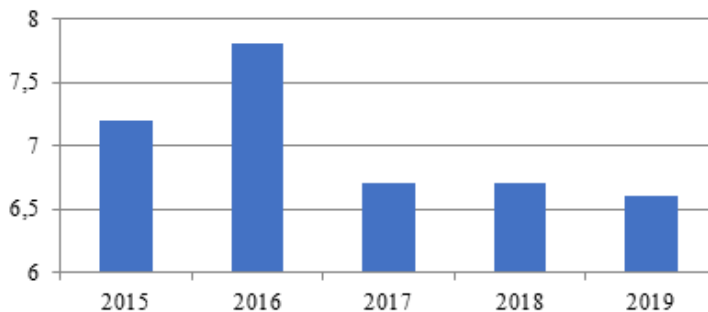


Рис. 3. Частка перевезення чорних металів АТ «Укрзалізниця» у 2015–2019 рр., %

Джерело: складено автором за матеріалами [3]

Періодичне підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення спонукало вантажовідправників до часткової переорієнтації окремих видів вантажів II та III тарифних класів на альтернативні види перевезень. Збільшення частки позакласних вантажів та вантажів I тарифного класу у структурі залізничних перевезень сформувало додаткові експлуатаційні витрати.

Загалом, структура перевезення вантажів залізничним транспортом протягом періоду, що розглядається, залишається практично незмінною на фоні як загального зменшення обсягів перевезення, так і за провідними групами вантажів (рис. 4). Основними вантажами, що перевозяться, є масові вантажі: нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива.

У структурі перевезення вантажів залізницею першу сходинку посідає руда, обсяги перевезень якої у 2020 р. склали 79,7 млн. т., що становило 26% від загального обсягу перевезень. Перевезення вугілля залізничним транспортом у 2020 р. склало 48,6 млн. т, що на 33% менше ніж у 2015 р., і становило 16% від загального обсягу перевезень, займаючи друге місце у загальній структурі перевезень.

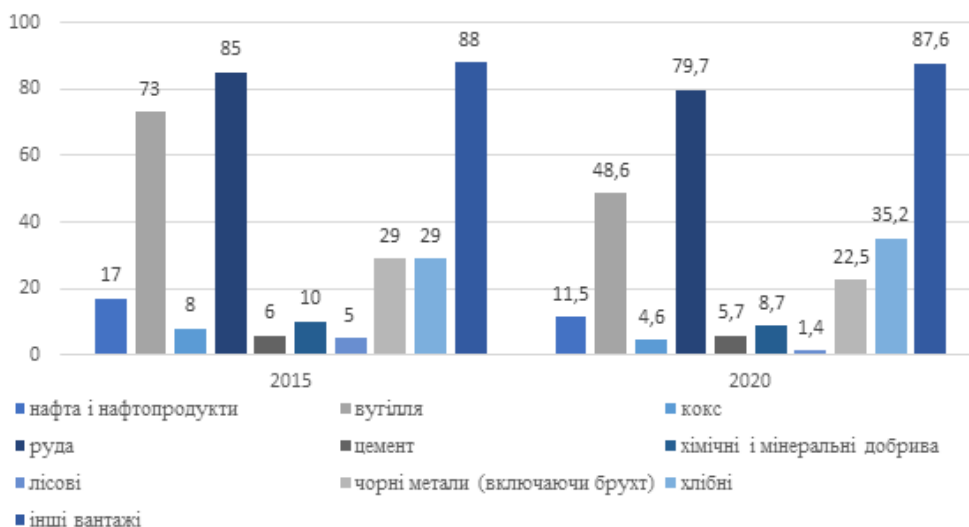


Рис. 2. 4. Структура перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у 2015 р. та 2020 р., млн. т

Джерело: складено автором за матеріалами Державної служби статистики України

Перевезення зерна займає третє місце із часткою 12% у структурі залізничних вантажоперевезень. У 2020 р. залізницею було перевезено 35,2 млн. т хлібних вантажів, що на 21,4% більше, ніж у 2015 р. (рис. 5). Найбільші обсяги перевезення хлібних вантажів залізничним транспортом здійснено у 2019 р., що пов'язано з рекордними валовими зборами зернових та зернобобових, а також запровадженням графікових відправлень та маршрутизації зернових вантажів, що для великого бізнесу, частка якого на ринку складає 30%, сприяло підвищенню швидкості доставки і оборотності зерновозів.

Конкурентом залізничного транспорту у перевезенні хлібних вантажів є автомобільний та річковий транспорт, обсяги перевезень якими упродовж найближчих 5 років, за експертними оцінками, можуть вирости у 2-3 рази (за рахунок аграрних вантажовідправників), що пов'язано з активним інвестуванням у ці перевезення декількох зернових компаній, зокрема, компанії «НІБУЛОН» [4]. Переорієнтація перевезень зернових вантажів на водні види транспорту вимагає вкладення інвестицій у будівництво відповідних плавзасобів та інфраструктури. Іншою перепорою для розвитку перевезень зернових вантажів водним транспортом є те, що велика кількість господарств чи елеваторів значно віддалені від річкових потужностей.

У структурі експорту на першому місці залишається перевезення залізної руди, попит на яку у Китаї зростає, а на другому – зернові вантажі.

Структура розподілу експортного вантажопотоку зерна за видами транспорту у 2019 р. така: залізницею перевезено 65%, тоді як автомобільним транспортом – 28%, а річковим – 7%. У структурі імпорتنих перевезень перше місце займає перевезення вугілля, а на

другому знаходяться нафтопродукти, щодо обсягів перевезення яких очікується зростання. У внутрішньому сполученні відбулося збільшення обсягів перевезення будматеріалів, на що вплинув початок виконання національного проекту Президента та Уряду України «Велике будівництво».

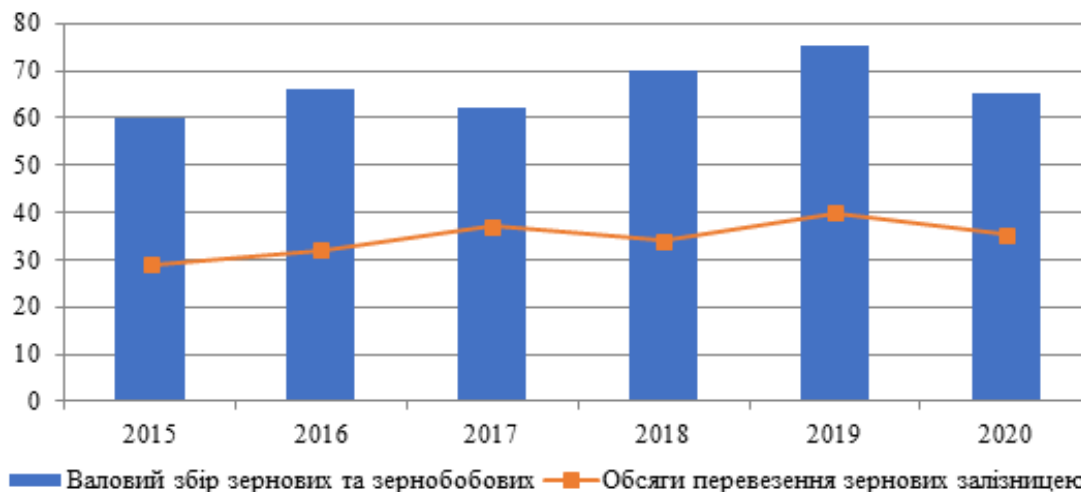


Рис. 5. Обсяги валового збору зернових та обсяги їх перевезень залізницею у 2015-2020 рр., млн. т

Джерело: складено автором за матеріалами Державної служби статистики України

На ринку вантажних залізничних перевезень спостерігається тенденція до зростання контейнерних перевезень. На обсяги контейнерних залізничних перевезень в Україні позитивно вплинули: збільшення попиту на контейнерні перевезення та розуміння їхніх переваг; перехід деяких видів вантажів з «класичних» вагонів на контейнери; розширення АТ «Укрзалізниця» мережі залізничних контейнерних маршрутів та відповідне збільшення кількості контейнерних поїздів (згідно з оприлюдненими даними на офіційному сайті АТ «Укрзалізниця», територією України станом на кінець 2021 р., курсувало 19 контейнерних поїздів як місцевого, так і міжнародного сполучення), а також контейнерів у складі окремих вагонних відправок тощо. Важливо розробити проекти щодо перспективних напрямів міжнародних і внутрішніх маршрутів контейнерних поїздів з урахуванням існуючої інтенсивності руху поїздів та завантаженості автотранспортних напрямів, а також змін, що відбулися у відносинах України та ЄС після підписання Угоди про асоціацію [5].

Ринок вантажних залізничних перевезень у 2015–2020 рр. характеризувався зниженням вантажообігу на 10% (рис. 6), у той час як вантажообіг автомобільного транспорту підвищувався.

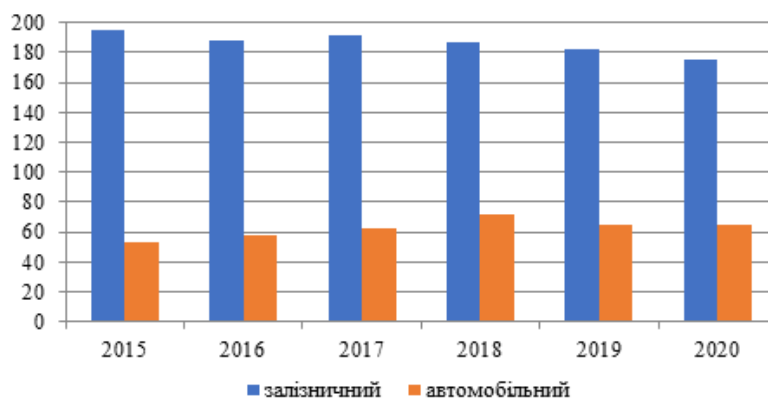


Рис. 6. Вантажообіг залізничного та автомобільного транспорту у 2015-2020 рр., млн. т/км

Джерело: складено автором за матеріалами Державної служби статистики України

Протягом аналізованого періоду саме автомобільні перевезення показали найбільший приріст вантажообігу – 18%. Наразі вантажообіг залізничного транспорту хоча і більше автомобільного у 2,8 рази (2019 р.), проте у 2015 р. він перевищував вантажообіг автомобільного транспорту у 3,66 рази. Вантажообіг, який демонструє залізничний транспорт, в основному, забезпечується перевезеннями позакласних вантажів та вантажів I-го тарифного класу.

Це пов'язано із посиленням конкуренції з боку автомобільного транспорту у сегменті дальності перевезення окремих вантажів. Існує три сегменти конкуренції залізничного транспорту з автомобільним в залежності від дальності перевезень. У межах території України доцільно виділити такі три сегменти: I сегмент – до 200 км; II сегмент – від 200 до 500 км; III сегмент – понад 500 км. У сегменті до 200 км основний обсяг вантажів перевозиться автомобільним транспортом; сегмент від 200 до 500 км є зоною найбільш активної внутрімодальної конкуренції; у сегменті понад 500 км переважна більшість перевезень здійснюється залізничним транспортом.

У сегменті до 200 км залізниця не може конкурувати з іншими видами транспорту за ціною, тому основними сегментами для залізничних вантажних перевезень є середні та великі відстані. Крім того, потрібно відзначити неприйнятний термін та тариф виконання перевезення залізницею на малі відстані (у порівнянні з автомобільним транспортом), що пов'язано з особливостями її діяльності.

Тенденцією останніх років в Україні є поступове витіснення залізничного транспорту автомобільним в зоні внутрімодальної конкуренції. Збільшення радіусу вантажних автомобільних перевезень можна прослідкувати на перевезенні окремих видів вантажів, наприклад, зерна. Раніше автомобільний транспорт забезпечував першу ланку агрологістики, а також перевозив майже 90% зерна, яке йде на виробництво борошна і круп. Водночас дальність його перевезень сягала до 150 км, тоді як зараз – 300 км [6] і більше. Вантажовідправники надають перевагу автомобільним перевезенням, беручи до уваги низку переваг останніх та нехтуючи їхніми недоліками, наприклад, негативним впливом на навколишнє середовище (в Україні цей фактор поки відіграє меншу роль, ніж в ЄС). Загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту в даному сегменті також пов'язане з непрогнозованістю тарифів на залізничні перевезення та низкою недоліків чинної системи тарифоутворення.

Зниження вантажообігу залізничного транспорту та зростання вантажообігу автомобільного транспорту мають значний вплив на транспортну систему та стан інфраструктури, а також на навколишнє середовище. У нинішньому стані автомобільна інфраструктура не може прийняти великий обсяг вантажів, що переходить до неї від залізничного транспорту. Тому з урахуванням переорієнтації частини вантажів із залізничного транспорту на автомобільний існує високий ризик того, що заплановані державні інвестиції у розвиток автодорожньої мережі можуть виявитися недостатніми. Нерівномірний розвиток автомобільних доріг та залізничних колій, пов'язаний з обсягами державної підтримки, перехід основних вантажів із залізничного транспорту на автомобільний можуть дестабілізувати транспортну систему та зменшити пропускну спроможність мережі, яка наразі далека від ідеальної. Наслідки від програшу залізничної галузі у конкуренції матимуть негативний вплив на національну економіку. За цих обставин оптимізація перевізного процесу та розвиток залізничної інфраструктури (розширення «вузьких місць») можуть позитивно вплинути на залізничні вантажоперевезення та повернути вантажі на залізницю. Зауважимо, що наразі основними джерелами інвестицій у залізницю є власні кошти, тоді як автомобільні дороги фінансуються з Державного дорожнього фонду.

В європейських країнах, де левову частку у вантажних перевезеннях посідає автомобільний транспорт, всі зусилля спрямовані на переорієнтацію вантажів з автомобільного транспорту на залізничний, зокрема, однією з цілей до 2050 р. [7] є переорієнтація 50% міжміських вантажних перевезень на середні відстані з автомобільного на залізничний та водний транспорт.

Висновки. Таким чином, для подолання негативних тенденцій, які склалися на ринку залізничних вантажоперевезень, залізнична галузь має знаходити внутрішні резерви для відновлення своєї частки на ринку вантажних перевезень України. Основною проблемою залишається ефективність процесу реформування та державна підтримка розвитку залізниць, оскільки підтримка лише автотранспорту у довгостроковій перспективі може призвести до негативних економічних наслідків, зокрема до значного зростання витрат вантажовласників. Незбалансованість транспортної політики може негативно вплинути на транспортну

інфраструктуру країни. Першим кроком на шляху уникнення такої ситуації стала заява Президента України щодо розширення Національної програми «Велике будівництво» за напрямком «Велике будівництво: нова залізниця» [8], що передбачає оновлення залізниць, модернізація рухомого складу та залізничних шляхів.

Список літератури

1. Консолідований фінансовий план АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/FP%20Y3%202020n.pdf>. (дата звернення 29.03.2022).
2. Транспорт України. Статистичний збірник 2020. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf. (дата звернення 29.03.2022).
3. Букатюк У. Укрзалізниця пошла войной на олигархов: хочет возить грузы по единому тарифу. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzaliznytsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-vozt-gruzu-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet>. (дата звернення 29.03.2022).
4. Силивончик А. Агрологистика: перераспределение потоков. Latifundist.com. URL: <https://latifundist.com/spetsproekt/623-agrologistika-pereraspredelenie-potokov>. (дата звернення 29.03.2022).
5. Стасюк О. М. Розвиток контейнерних залізничних перевезень у контексті сучасних інтеграційних процесів. Збірник наукових тез доповідей дискусійної платформи «Розвиток в Україні досліджень в галузі міжнародної економіки», 28 вересня 2021 р., Київ, Україна, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2021. С. 111–114. URL: <http://ief.org.ua/docs/scc/20.pdf>. (дата звернення 29.03.2022).
6. Жмак В. М. Теза про те, що буде тільки збільшення тарифів помилкова. URL: <https://railinsider.com.ua/zhmak-teza-pro-te-shho-bude-tilky-zbilshennya-taryfiv-pomylkova/>. (дата звернення 29.03.2022).
7. Mobility Strategy. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en. (дата звернення 29.03.2022).
8. Сьогодні стартує наступний важливий напрямок «Великого будівництва» – нова українська залізниця. URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlij-napryamok-vel-71505>. (дата звернення 29.03.2022).

References

1. Konsolidovanyi finansovyi plan AT «Ukrzaliznytsia» na 2020 rik. (2020) [Consolidated financial plan of JSC "Ukrzaliznytsia" for 2020]. Retrieved from <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/FP%20Y3%202020n.pdf>. [in Ukrainian].
2. Transport Ukrainy. Statystychnyi zbirnyk. (2020) [Transport of Ukraine. Statistical collection]. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf. [in Ukrainian].
3. Bukatiuk, U. (2020) Ukrzaliznytsya poshla vojnoj na oligarhov: hochet vozit gruzu po edinomu tarifu. Retrieved from <https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzaliznytsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-vozt-gruzu-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet>. [in Russian].
4. Silivonchik, A. (2020) Agrologistika: pereraspredelenie potokov. Retrieved from <https://latifundist.com/spetsproekt/623-agrologistika-pereraspredelenie-potokov>. [in Russian].
5. Stasiuk, O. M. (2021) Development of container railway transportation in the context of modern integration processes // Zbirnyk naukovykh tez dopovidei diskusii noi platformy «Rozvytok v Ukraini doslidzhen v haluzi mizhnarodnoi ekonomiky», 28 veresnia 2021 r., Kyiv, Ukraina, DU «In-t ekon. ta prohnouzuv. NAN Ukrainy». K., 2021. С. 111–114. Retrieved from <http://ief.org.ua/docs/scc/20.pdf>. [in Ukrainian].
6. Zhmak, V. M. (2020) Teza pro te, shcho bude tilky zbilshennia taryfiv pomylkova. Retrieved from <https://railinsider.com.ua/zhmak-teza-pro-te-shho-bude-tilky-zbilshennya-taryfiv-pomylkova/>. [in Ukrainian].
7. European strategies. White paper 2011. (2020) Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en.
8. Sohodni startuie nastupnyi vazhlyvyi napriamok «Velykoho budivnytstva» – nova ukrainska zaliznytsia (2021). The next important direction of "Great Construction" starts today - the new Ukrainian railway. Retrieved from <https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlij-napryamok-vel-71505>. [in Ukrainian].