

М. І. МІЩЕНКО (ДІІТ)

## КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НОВОГО ОРГАНІЗАЦІЙНО-ГОСПОДАРСЬКОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ

Досліджується транспортна інфраструктура залізниць країн ЄС-27 в умовах нового організаційно-господарського механізму функціонування, а також динаміка рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту як результат реформування залізниць країн ЄС-27, за умов реалізації Європейського транспортного законодавства

*Ключові слова:* організаційно-господарський механізм, конкурентоспроможність, сегмент ринку, директиви ЄС, вертикальне розділення, незалежний оператор залізничних перевезень

### Постановка проблеми

Інфраструктура залізничного транспорту забезпечує безперервне ефективне функціонування всієї залізничної транспортної системи, що виражається в реалізації потреби підприємств і організації в споживанні залізничної транспортної продукції. Якість і належний стан об'єктів колійної інфраструктури впливає на діяльність залізничного транспорту, покращуючи ринково-господарські зв'язки та конкурентоспроможність залізничного транспорту в цілому. Але на рівень конкурентоспроможності транспорту також суттєвий вплив має обраний тип організаційно-господарчого механізму функціонування інфраструктури за вимогами європейського транспортного законодавства.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідження європейського транспортного ринку, виконане за період з 1995 р. до сьогодні [1], показало, що частка всього пасажирського залізничного транспортного ринку в країнах ЄС залишилася надзвичайно незмінною в межах від 6,58 % до 6,23 %. Частка легкового автомобільного транспорту домінує на ринку й становить приблизно 73 % за весь розглянутий період [2, 3]. Різні залізниці країн ЄС-27 мають різну структуру сегментів транспортного ринку. Одна з причин різного рівня конкурентоспроможності – обраний тип організаційно-господарчого механізму функціонування інфраструктури залізниць [4].

### Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми

Стратегічними елементами системи економіки й безпеки кожної держави є транспортні послуги. В результаті реалізації процесу ство-

рення ринкових відносин у західних країнах інституції транспортної інфраструктури й надання послуг були вибудовані десятиліттями тому назад. У країнах, що вступили на шлях самодостатнього зростання економіки, розвиток транспорту випередив швидкий розвиток промисловості й став одним з основних важелів підвищення промислового виробництва. Ці заходи були прийняті цілеспрямовано в інтересах того, щоб були створені умови для залучення внутрішнього й особливо іноземного капіталу. За даними різних міжнародних досліджень кожна одиниця капіталовкладень в удосконалювання транспорту та транспортної інфраструктури робить майже трьохкратний вплив на залучення приватних капітальних вкладень у спорудження інших об'єктів регіону й за допомогою цього поживляє економіку країни в цілому. Такий самий ефект спостерігається й на макроекономічному рівні у випадку можливих рецесій економіки. Тут спостерігається чіткий причинно-наслідковий зв'язок: реформування галузі – вертикальне розподілення – розвиток інфраструктурної складової – ефективність функціонування залізничного транспорту – підвищення його конкурентоспроможності та ефективності діяльності.

### Формулювання цілей статті

Виходячи з вищевикладеного ціллю даної статті є актуальне на сьогодні питання дослідження динаміки рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту, як результат реформування залізниць країн ЄС-27, вибору певного типу організаційно-господарчого механізму функціонування інфраструктури залізниць, за умов реалізації Європейського транспортного законодавства.

**Виклад основного матеріалу дослідження**

Пасажирський сектор залізничного транспорту за динамікою розвитку є одним з найконсервативніших.

Обсяг пасажирських перевезень, складений за даними Євростат, представлений у табл. 1 [3].

Таблиця 1

**Пасажирський транспорт ЄС-27, млрд пас-км**

Роки	Види транспорту							Всього
	Легкові авто	Морський	Автобуси	Залізниця	Трамвай, метро	Повітряний	Інші	
1995	3 893	44	500	351	71	346	122	5 327
1996	3 960	44	504	349	72	366	123	5 419
1997	4 039	44	505	351	73	390	126	5 526
1998	4 137	43	513	351	74	409	129	5 654
1999	4 240	43	515	359	75	425	132	5 789
2000	4 321	42	518	371	77	457	134	5 920
2001	4 405	42	520	373	78	453	138	6 008
2002	4 479	42	519	366	79	445	138	6 067
2003	4 510	41	520	362	79	463	142	6 118
2004	4 572	41	516	368	82	493	145	6 215
2005	4 564	40	516	377	82	527	148	6 254
2006	4 678	40	514	390	84	549	151	6 406
2007	4 757	41	527	397	86	572	152	6 532
2008	4 763	41	530	411	89	561	154	6 548
2009	4 781	40	510	405	89	522	157	6 503
1995 - 2009	22,8 %	-10,0 %	2,1 %	15,5 %	24,9 %	50,9 %	28,1 %	22,1 %
темп росту	1,5 %	-0,7 %	0,1 %	1,0 %	1,6 %	3,0 %	1,8 %	1,4 %
2000 - 2009	10,6 %	-4,2 %	-1,5 %	9,2 %	15,0 %	14,2 %	16,4 %	9,8 %
темп росту	1,1 %	-0,5 %	-0,2 %	1,0 %	1,6 %	1,5 %	1,7 %	1,0 %
2008 - 2009	0,4 %	-2,3 %	-3,7 %	-1,4 %	-0,4 %	-7,0 %	1,6 %	-0,7 %

Ринкова доля різних видів транспорту ЄС-27 в динаміці з 1995 р. по 2009 р. представлена на рис. 1.

В цілому, за 2009 р. питома вага окремих видів транспорту в загальному пасажирообігу ЄС-27, представлена на рис. 2.

Пасажирський сектор різних країн ЄС з 1990 р. має різні тенденції розвитку. Країни ЄС-15 (табл. 2) показали поступове зростання

обсягів роботи. Натомість пасажирський залізничний транспорт «нових» членів – ЄС-12 має стійку тенденцію до зменшення обсягів перевезення пасажирів (рис. 3).

У ЄС 15 Держав-Членів, після незначного зниження між 2002 і 2003 рр., обсяг пасажирських перевезень стає істотним, збільшившись до 16,4 % за період з 2000 (2003) по 2008 роки і трохи знизився в 2009 р. У ЄС 12 Держав-

членів попит на пасажирські перевезення безупинно зменшувався за останні роки. В цілому

падіння склало 26,8 % з 2000 р. по 2009 р. (найбільше падіння – 8,8 %, відбулося в 2009 р.).

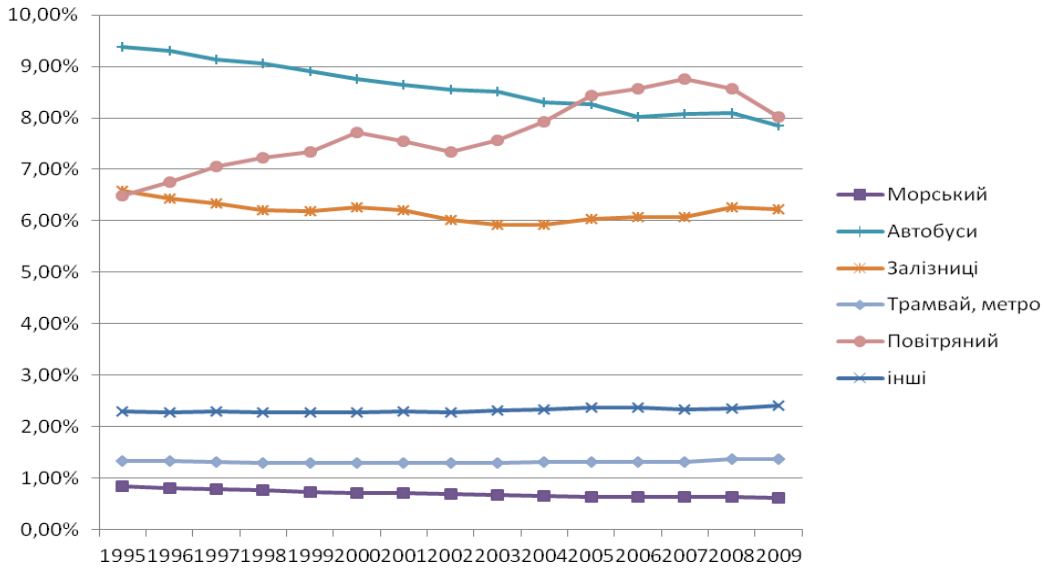


Рис. 1. Динаміка розподілу перевезень пасажирів за видами транспорту з 1995 по 2009 рр., %

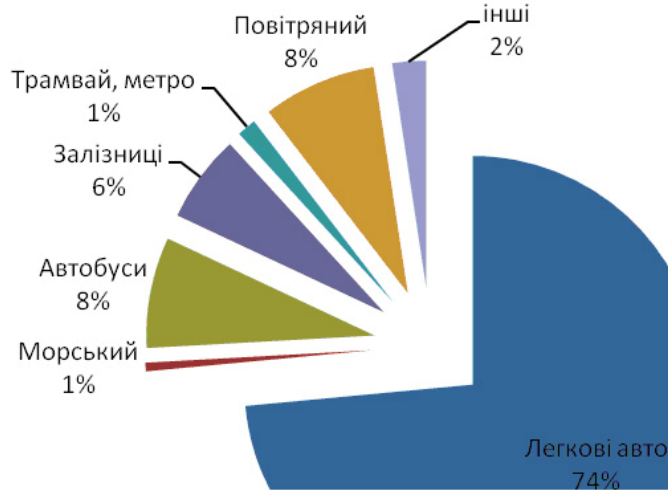


Рис. 2. Питома вага окремих видів транспорту в загальному пасажирообігу ЄС-27 за 2009 р.

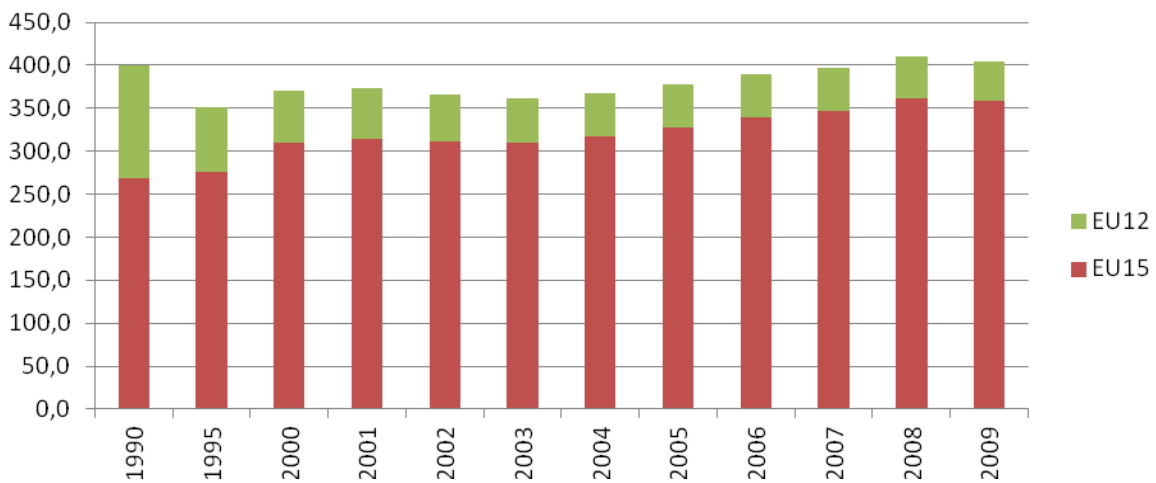


Рис. 3. Динаміка пасажирообігу країн ЄС-12 та ЄС-15 за 1990-2009 рр., млрд пас-км

Структура ЄС-27 на 01.01.2012 р.

№ з/п	Умовне позначення	Назва країни	Рік вступу у ЄС	Структура ЄС-27
1	AT	Австрія	1995	EU15
2	BE	Бельгія	1958	EU15
3	BG	Болгарія	2007	EU12
4	CY	Кіпр	2004	EU12
5	CZ	Чеська республіка	2004	EU12
6	DE	Германія	1958	EU15
7	DK	Данія	1973	EU15
8	EE	Естонія	2004	EU12
9	EL	Греція	1981	EU15
10	ES	Іспанія	1986	EU15
11	FI	Фінляндія	1995	EU15
12	FR	Франція	1958	EU15
13	HU	Угорщина	2004	EU12
14	IE	Ірландія	1973	EU15
15	IT	Італія	1958	EU15
16	LT	Литва	2004	EU12
17	LU	Люксембург	1958	EU15
18	LV	Латвія	2004	EU12
19	MT	Мальта	2004	EU12
20	NL	Нідерланди	1958	EU15
21	PL	Польща	2004	EU12
22	PT	Португалія	1986	EU15
23	RO	Румунія	2007	EU12
24	SE	Швеція	1995	EU15
25	SI	Словенія	2004	EU12
26	SK	Словацька республіка	2004	EU12
27	UK	Великобританія	1973	EU15

Держави-члени, у яких відбулося найсуттєвіше збільшення обсягу перевезень пасажирів на залізницях з 2000 по 2009 були Данія (41,9 %), Великобританія (36,4 %) і Бельгія (35,7 %). Державами-членами, що зазнають найбільше падіння обсягів перевезень за той же період, були Латвія (89,5 %), Румунія (48,7 %) і Литва (41,6 %). Питома вага залізничного транспорту країн кожної держави-члена ЄС-27 в загальному пасажирообігу у 2009 р. показана на рис. 4.

У вантажному сегменті перевезень у авто і морського транспорту – найбільша частка на ринку (табл. 3). Спільна частка залізниць, внутрішнього водного транспорту, нафтопроводу й авіатранспорту була за весь досліджуваний період була на 20 % нижче. При цьому, питома вага залізничного транспорту у вантажних перевезеннях коливається з 12,62 % у 1995 р. до 9,96 % у 2009 р. (рис. 5, 6).

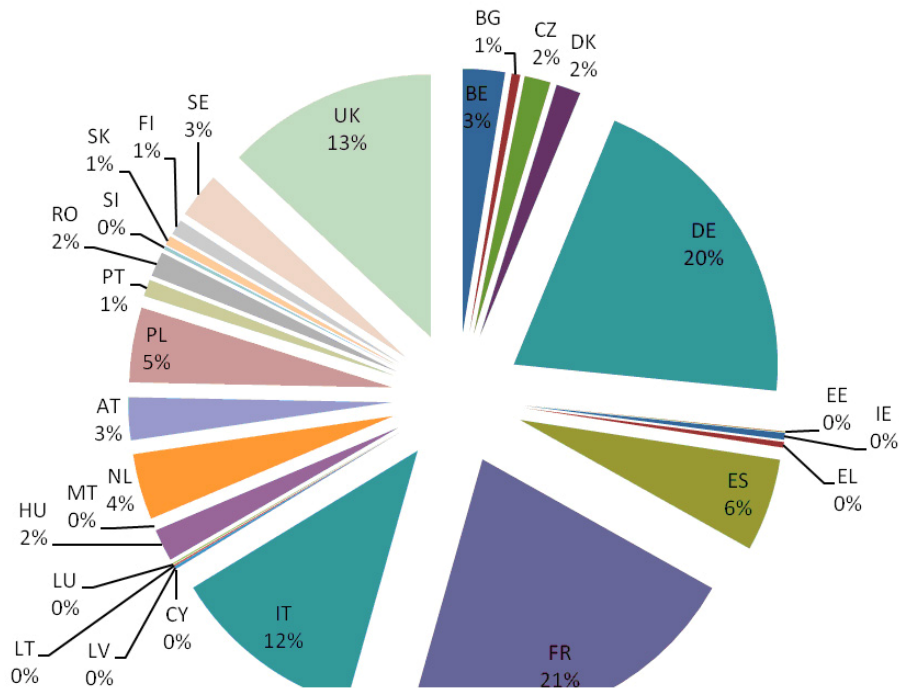


Рис. 4. Питова вага залізничного транспорту країн ЄС-27 в загальному пасажирообігу у 2009 р., %

Таблиця 3

**Динаміка вантажообігу за видами транспорту ЄС-27, млрд. т-км**

Роки	Автомобільний	Залізничний	Внутрішній водний	Трубопровідний	Морський	Авіаційний	Всього
1995	1 289	386	122	115	1 146	2,0	3 060
1996	1 303	392	120	119	1 160	2,1	3 096
1997	1 352	410	128	118	1 193	2,2	3 202
1998	1 414	393	131	125	1 232	2,3	3 297
1999	1 470	384	129	124	1 268	2,3	3 377
2000	1 519	404	134	127	1 314	2,5	3 499
2001	1 556	386	133	133	1 334	2,5	3 544
2002	1 606	384	133	128	1 355	2,4	3 608
2003	1 625	392	124	130	1 378	2,4	3 652
2004	1 742	416	137	132	1 427	2,5	3 856
2005	1 794	414	139	136	1 461	2,6	3 946
2006	1 848	440	138	135	1 505	2,7	4 069
2007	1 914	453	145	127	1 532	2,8	4 175
2008	1 881	443	143	124	1 498	2,7	4 091
2009	1 691	362	120	120	1 336	2,5	3 632
1995 -2009	31,3 %	-6,3 %	-1,8 %	4,6 %	16,6 %	24,0 %	18,7 %
темп росту	2,0 %	-0,5 %	-0,1 %	0,3 %	1,1 %	1,5 %	1,2 %
2000 -2009	11,4 %	-10,4 %	-10,5 %	-5,1 %	1,7 %	1,2 %	3,8 %
темп росту	1,2 %	-1,2 %	-1,2 %	-0,6 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %
2008-2009	-10,1 %	-18,3 %	-16,3 %	-2,9 %	-10,8 %	-8,1 %	-11,2 %

Майже однакові показники (близько 3,5 %) транспорт. Питова вага авіа перевезень у загальному вантажообігу – 0,07 % (рис. 5).

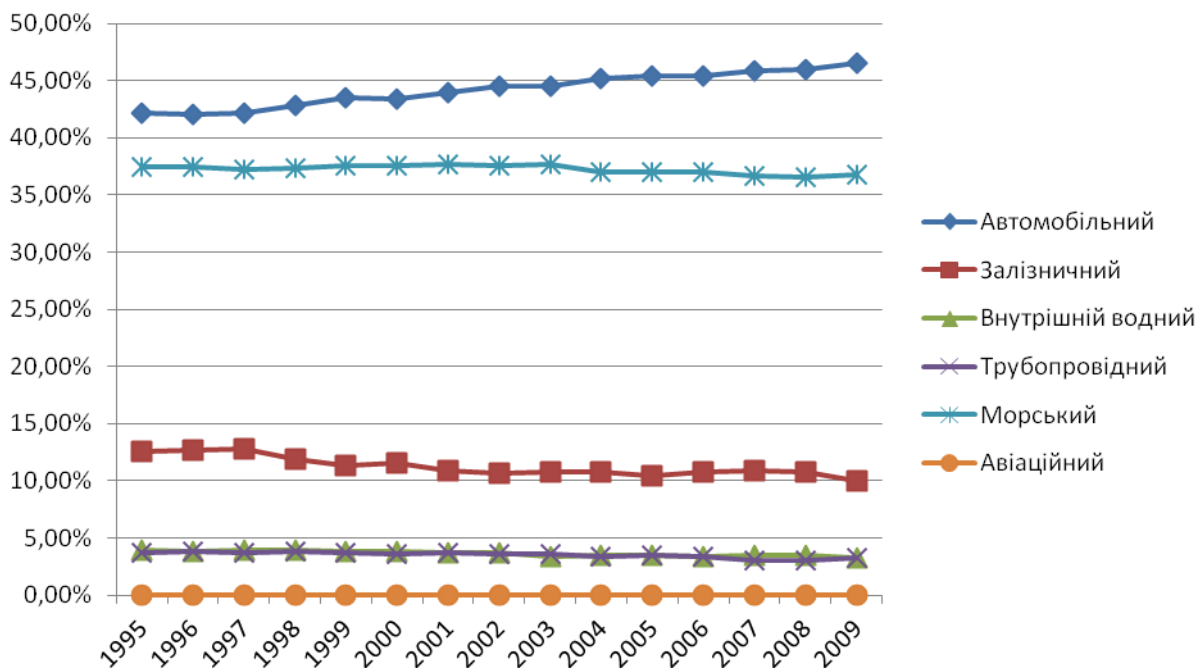


Рис. 5. Динаміка розподілу перевезень вантажів за видами транспорту з 1995 по 2009 рр., %.

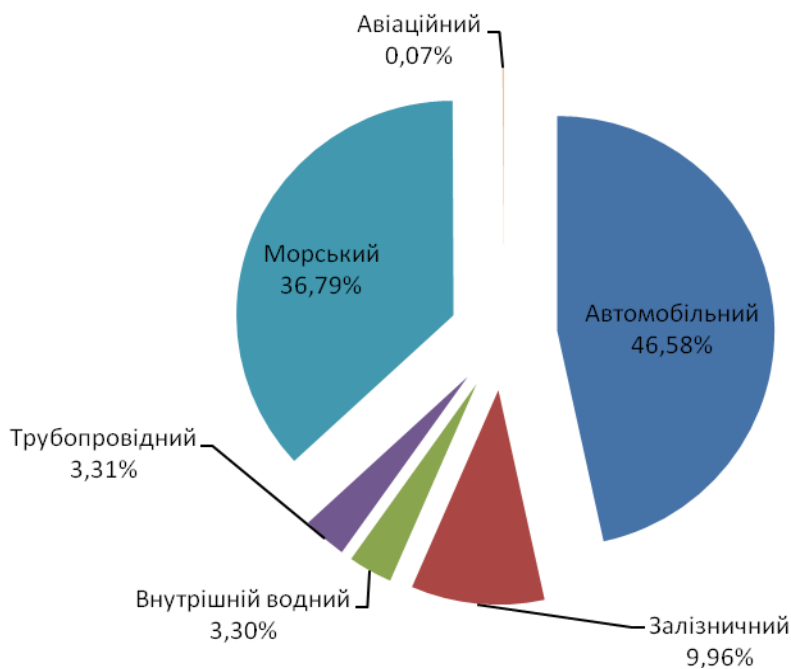


Рис. 6. Питома вага різних видів транспорту в загальному вантажообігу країн ЄС-27.

Після декількох років безперервного зниження обсягів залізничних вантажоперевезень тенденція вернулася до позитивного росту з 2004 по 2007 р. Однак, цей ріст був, по суті нівельований економічним спадом в 2008 - 2009 рр. Із середини 2008 спад вплинув на переміщення товарів по залізниці, серед яких була продукція секторів економіки, що традицій-

но користуються послугами залізничних вантажоперевезень. Це гірська промисловість, сталеливарна, хімічна й автомобільна галузі промисловості. Між 2007 р. і 2009 р. відбулося різке падіння залізничних вантажоперевезень: у ЄС 15 і ЄС 12 на 13,0 % і 27,6 % відповідно (рис. 7).

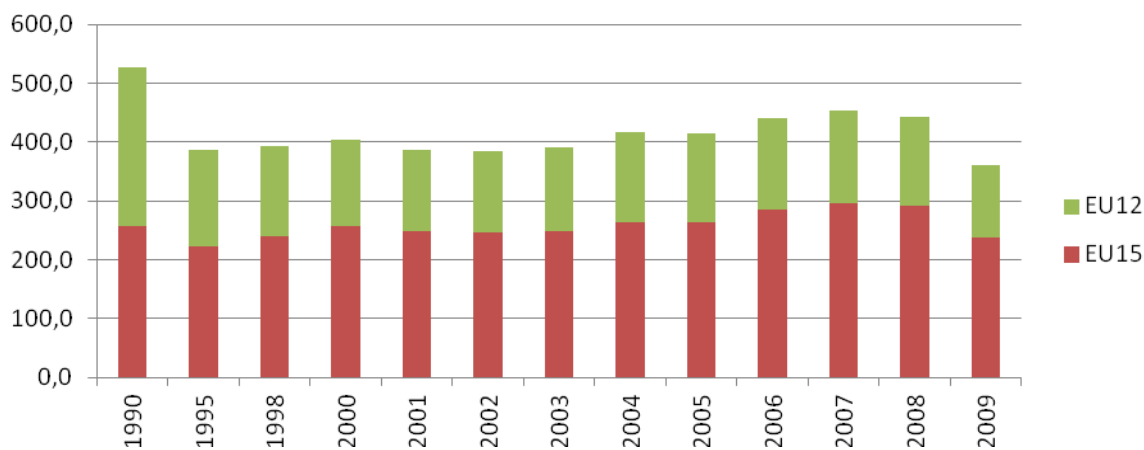


Рис. 7. Динаміка вантажообігу країн ЄС-12 та ЄС-15 за 1990-2009 рр., млрд. т-км

За час з 2000 р. по 2009 р. Державами-Членами, які зазнали найбільше зниження вантажообігу, була Угорщина (93,6 %), Ірландія (83,9 %) і Люксембург (71,3 %). У той час як Державами-Членами, що випробовують найви-

щі темпи росту, була Латвія (55,3 %), Німеччина (44,1 %) і Австрія (42,5 %).

Необхідно відзначити, що тенденції вантажообігу залізниць окремих країн та їх питома вага можуть сильно мінятися (рис. 8).

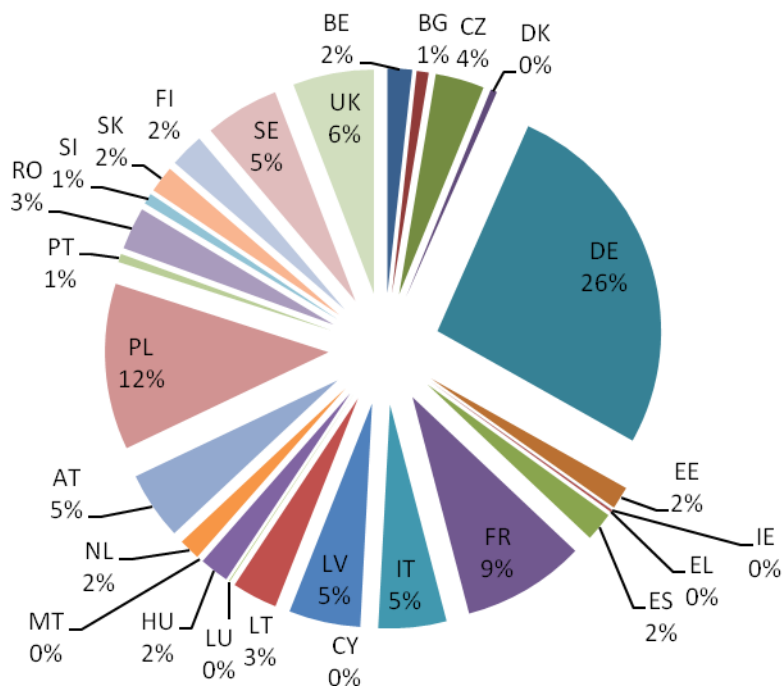


Рис. 8. Питома вага залізничного транспорту країн ЄС-27 в загальному вантажообігу у 2009 р., %

В 2009, частки на ринку незалежних залізничних операторів, у загальному вантажообігу (у тонно-кілометрах), були самими великими у Великобританії (100 %), Естонії (57 %), Румунії (45 %), Нідерландах (36 %) і Польщі (32 %). У середньому, частки на ринку незалежних залізничних операторів у вантажоперевезеннях у Європі збільшилися з 10,5 % в 2005р. до 22,0 % в 2009 р. (Рис. 9).

З рис. 9 видно, що немає ніякої загальної тенденції між різними Державами-Членами й

що значення істотно змінюються між ними, незважаючи на факт, що в кожному випадку залізнична галузь працює під тією ж самою законодавчою базою. Виконання вимог діючих Директив було обов'язковою умовою в кожній із країн, особливо щодо вертикального розділення. Виходячи із цього, а також на підставі рис. 9, видно, що країни з найбільшою часткою незалежних операторів в 2005 р., мали найбільше зростання цього показника й у наступному періоді.

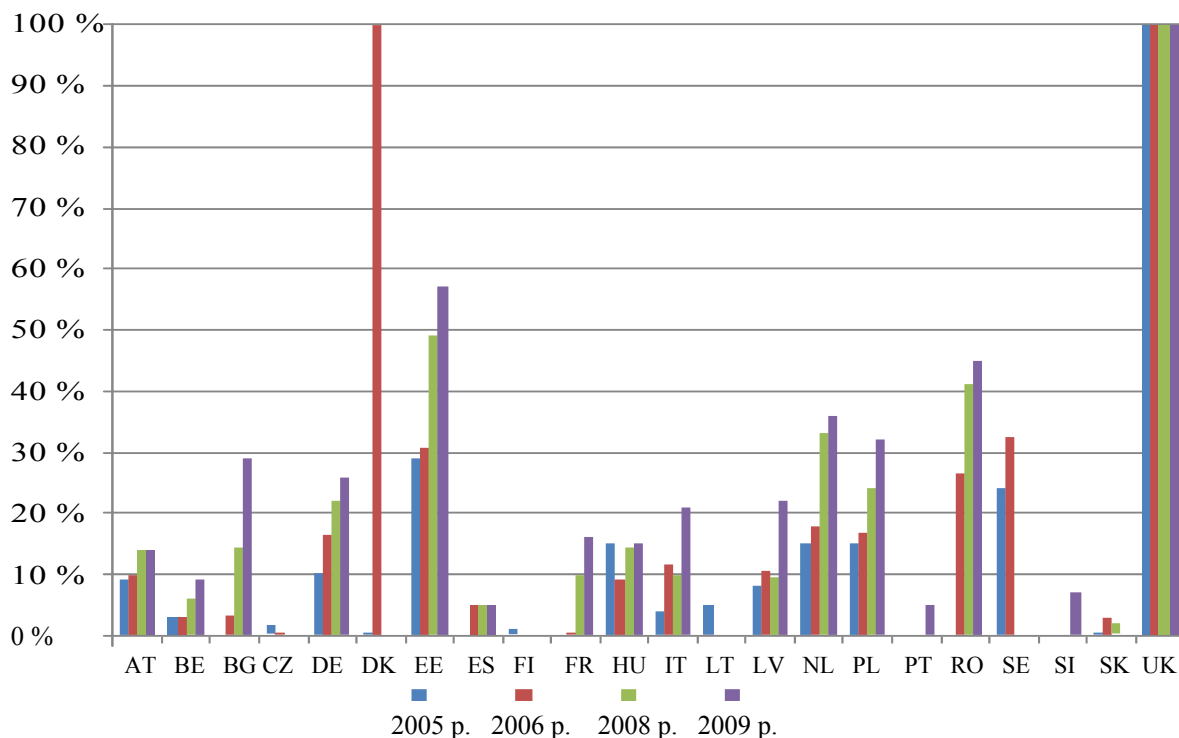


Рис. 9. Питома вага незалежних операторів на залізницях держав-членів ЄС (Греція, Ірландія й Люксембург не включені в графік, оскільки немає незалежних операторів у цих державах-членах. Інші держави-члени були виключені через недостачу інформації)

### Висновки з даного дослідження

Дивлячись на сформовану ситуацію, можна зробити висновки, що чинне законодавство ЄС, впливає на організацію діяльності залізничного транспорту, але, поки не значно впливає на збільшення ринкової частки залізничного транспорту, динаміку рівня його конкурентоспроможності в сфері пасажирських і вантажних перевезень. На нашу думку найбільший вплив на рівень конкурентоспроможності має обраний тип організаційно-господарчого механізму функціонування інфраструктури залізниць. Найбільш результативним варіантом реформування є модель часткової інтеграції, що забезпечує досягнення загальних стратегічних і комерційних цілей менеджера інфраструктури й залізничного оператора, які хоч і організаційно віддалені, є філіями однієї й тієї ж холдингової компанії [4].

### Перспективи подальших розробок у даному напрямі

Як видно з дослідження, найбільшу увагу для вибору типу організаційно-господарчого механізму функціонування інфраструктури за-

лізниць України заслуговує модель часткової інтеграції, вплив якої на рівень конкурентоспроможності Укрзалізниці на транспортному ринку й необхідно дослідити в найближчій перспективі.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Міщенко, М. І. Проблеми формування загальноєвропейської транспортної політики [Текст] / М. І. Міщенко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 29. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2009. – С. 262–267.
2. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu>
3. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
4. Міщенко, М. І. Проблеми вертикального розділення залізниць європейського сектора [Текст] / М. І. Міщенко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 40. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2012. – С. 289–295.

Надійшла до редколегії 22.11.2011.  
Прийнята до друку 2: .11.2011.



М. И. МИЩЕНКО

## **КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ НОВОГО ОРГАНИЗАЦИОННО- ХОЗЯЙСТВЕННОГО МЕХАНИЗМА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Исследуется транспортная инфраструктура железных дорог стран ЕС-27 в условиях нового организационно-хозяйственного механизма функционирования, а также динамика уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта как результат реформирования железных дорог стран ЕС-27, в условиях реализации Европейского транспортного законодательства

*Ключевые слова:* организационно-хозяйственный механизм, конкурентоспособность, сегмент рынка, директивы ЕС, вертикальное разделение, независимый оператор железнодорожных перевозок

M. I. MISHCHENKO

## **COMPETITIVENESS OF THE RAILWAY TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF FUNCTIONING OF THE INFRASTRUCTURE NEW ORGANIZATIONAL-ECONOMIC MECHANISM**

The transport infrastructure of railways of the countries of EU-27 in the conditions of functioning new organizational-economic mechanism, and also dynamics of level of competitiveness of a railway transportation as result of reforming of railways of the countries of EU-27, in the conditions of realisation of the European transport legislation is investigated

*Keywords:* organizational-economic mechanism, competitiveness, a segment of the market, EU instruction, the vertical division, the independent operator of rail transportation