

АНАЛІЗ ПАСАЖИРСЬКИХ ТА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У роботі викладено результати дослідження пасажиро та вантажоперевезень на залізничному транспорті. Проаналізовано динаміку розвитку перевезень на залізниці.

This article deals with the results of investigation of passenger traffic and freight service on the railways. There was analyzed the dynamics of the development of traffic on the railways.

Ключові слова: залізниця, транспорт, пасажиро та вантажопотоки.

Key words: railways, transport, passenger and freight traffic.

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі.

Сьогодні Українські залізниці – це потужна транспортна система. Залізниці України є одними із найбільших підприємств, які наповнюють державну казну країни.

За значенням середньої маси поїзда на залізницях європейських держав українські залізниці посідають перші позиції, адже вантажонапруженість магістралей України в 3,5 рази перевищує середньоєвропейський рівень. У сфері залізничних перевезень значну частку займає перевезення пасажирів та перевезення вантажів. Залізничний транспорт містить порівняно низькі затрати на будь якого роду перевезення, і порівняно є безпечним. Проте, сьогодні залізниця перебуває у дещо складних умовах. Збитковими є перевезення пасажирів, оскільки загалом залізничним транспортом України перевозяться 26 пільгових категорій населення, а це, звичайно, ставить залізницю у скрутне становище. Тому дане питання потребує комплексного оцінювання та аналізування.

Хоча й існує достатня кількість наукових публікацій, присвячених питанню перевезень на залізничному транспорті, ще низка залишається цілковито не розглянутих. Свої праці даній тематиці присвятили такі автори як: Ю. Мерк улов, В. Фогаш та інші.

Оскільки наша країна має вигідне геополітичне й економіко-географічне положення, на території якої проходять основні транспортні коридори, то транспорт України забезпечує не лише власні потреби у перевезеннях пасажирів і вантажів, а й транзитні. Саме перше місце в перевезенні пасажирів (пасажирообороті) належить цьому виду транспорту. В силу своєї надійності, регулярності, можливості перевезень пасажирів і вантажів не залежно від пори року та погодніх умов, невеликого ступеня впливу на зовнішнє середовище (порівняно із іншими видами транспорту), невеликої енергоємності перевізної роботи (використання енергії на залізничному транспорті в

6 разів менше, ніж в авіаційному, і в 3 рази менше, ніж на автотранспорті) залізниця широко використовується як у внутрішніх потребах так і зовнішніх зв'язках. [1].

Значна роль залізнодорожного транспорту у системі транспортних комунікацій України посилюється ще й тим, що через її територію пролягають основні транспортні транс-європейські коридори. Так, наприклад, транс-європейська залізнична магістраль Е-30, яка бере свій початок в Берліні, перетинає Україну по маршруту Мостиська-Львів-Київ та далі пролягає аж до Москви. На території Польщі ця ж магістраль пересікається ще з двома важливими європейськими магістралями створюючи можливість швидкісного залізнодорожного сполучення між усіма країнами Європи.

Загалом залізничні шляхи разом з іншими видами транспорту утворюють територіальні сполучення шляхів, технічних засобів та служб перевезень, включаючи усі види взаємодіючого транспорту. Скоординованість дій усіх видів транспорту забезпечує ефективні блокові, змішані зв'язки, в яких посилюється роль контейнерних перевезень як одного із прогресивних способів доставки продукції.

На фоні економічної та політичної ситуацій в Україні значно скоротилися обсяги роботи залізної дороги. Стрімко коливаються обсяги вантажних перевезень. Загалом вантажні перевезення багато років займали домінуюче становище на залізній дорозі, були єдиним джерелом прибутку, який покривав затрати на збиткові пасажирські перевезення. Близько 90% доходів «Укрзалізниця» отримує від транспортування вантажів. У структурі вантажних перевезень залізничний транспорт займає 55-57%, тоді як трубопровідний та автомобільний формують 18-26% перевезень. Так, наприклад, якщо порівнювати за останні 12 років перевезення вантажів зросло на 100 млн.т. (у 2010 р. – 357 млн.т, а уже у 2012 р. – 457 млн.т.). Якщо аналізувати вантажооборот за ці ж роки, то він зріс практично в 1,5 рази (2010 р. – 172,8 млрд.ткм, то у 2012 р. – 237,3 млрд.ткм.). Представимо ці дані у таблицях 1; 2. [2; 3; 4].

Таблиця 1

Перевезення вантажів на залізничному транспорті (млн.т.)

роки	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
залізничний транспорт	357	450	479	514	499	391	433	469	457

Таблиця 2

Вантажооборот на залізничному транспорті (млрд. ткм.)

роки	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
залізничний транспорт	172.8	224.0	240.8	262.6	257.0	196.2	218.1	243.9	237.3

Як видно із даних таблиці 2. саме у 2009 році різко скоротилися обсяги вантажообороту. На це великий вплив дали наслідки світової економічної кризи 2007-2008 років. Одним з факторів скорочення показників залізничних перевезень у 2007-2009 рр., було зменшення обсягів промислового виробництва. Між приростом вантажних перевезень залізничним транспортом та промисловим виробництвом існує пряма залежність.

Слід зазначити, що з кінця 2009 року та у 2011 році намітилась тенденція до зростання обсягів вантажних перевезень. Цьому сприяло зростання обсягу промислового виробництва.

Після падіння обсягів перевезень транзитних вантажів у 2009 році (на 31,7% – до 63,8млн.т) Укрзалізниця у 2009 році вжила ряд заходів для стимулювання зростання обсягів таких перевезень. Зокрема, було збільшено знижку на перевезення поїздами контейнерів через прикордонні переходи на російській границі з 15 до 25%. Крім цього була надана 20% знижка для перевезення контейнерів, що прямують через станцію Чоп у Росію або з Росії у Європу [5].

Однією з причин значного впливу кризових явищ на обсяги залізничних вантажних перевезень є переважання в їх структурі сировинних матеріалів. Основою вантажопотоку залізничним транспортом є такі вантажі як вугілля, нафта і нафтопродукти, руда залізна та марганцева, чорні метали, будівельні матеріали, зерно та продукти перемолу, а також добрива та хімікати (рис.1).

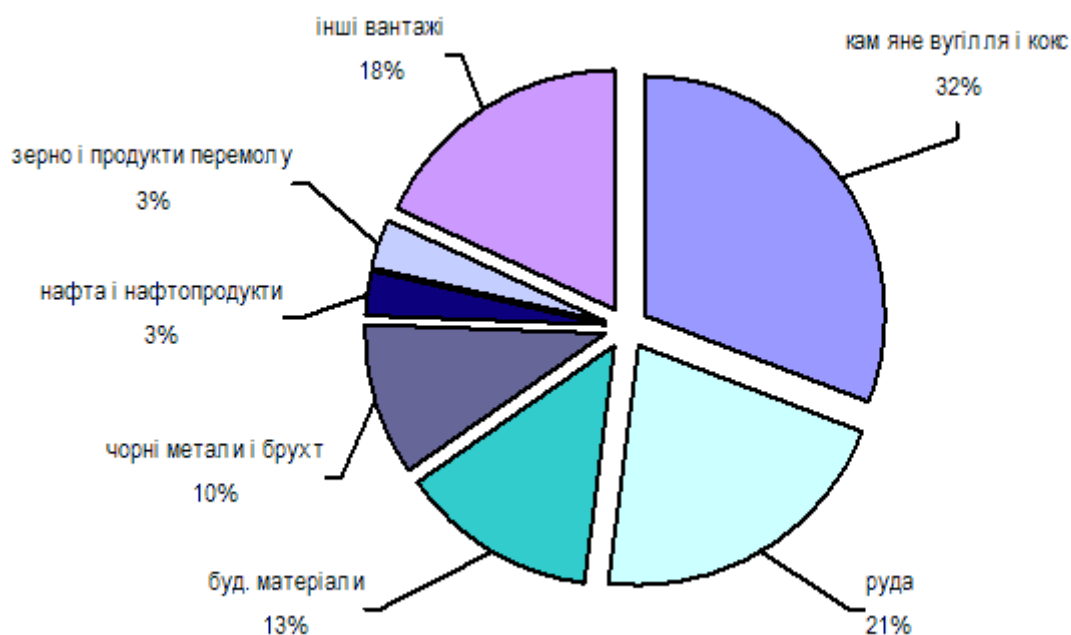


Рис. 1. Вантажопотоки залізничного транспорту

За обсягом перевезень вантажів, наприклад, Донецько-Придніпровський район посідає перше місце в Україні. Тут найщільніша мережа шляхів сполучення. Найбільше значення мають залізниці, що перевозять масові вантажі: вугілля, руду, метали, добрива, зерно, насіння соняшнику тощо.

Великою інтенсивністю перевезень відзначається залізниця Донецьк Дніпропетровськ – Кривий Ріг, яка діє за маятниковим принципом: на захід йде вугілля, на схід – руда. У вантажообігу на першому місці – вугілля, кокс. У межах Донецької залізниці сформувалися два залізничних вузли, що спеціалізуються на відправленні вугілля – Донецький і Попаснянсько -Довжанський.

Загалом за 2012 рік залізничники відправили 364,6 тис. зерновозів, в яких перевезено 22,7 млн. т. вантажів, що на 30% більше, ніж 2011 року. Це є абсолютним рекордом по зернових вантажах, жому і шроту за час незалежності України, зокрема, рекордний показник навантаження становить 1,803 тис. вагона за добу.

Протягом п'яти місяців поточного 2013 року залізниці України навантажували щодоби 963,9 тис. тонн вантажів, або 15087 вагонів. Навантаження зменшилося у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року, коли щодоби вантажилось 996 тис. тонн вантажів, або 15721 вагонів.

Зокрема, у середньому на добу Донецька залізниця вантажила 5529 вагонів (353 тис. тонн) у; Придніпровська – 4801 вагонів (317 тис. тонн); Південна – 1232 вагонів (77,8 тис. тонн); Південно-Західна – 1498 вагонів (93,5 тис. тонн); Одеська 1134 вагонів (69 тис. тонн); Львівська – 894 (53 тис. тонн). [6].

Залізничники змогли забезпечити збільшений попит, мобілізувавши весь наявний робочий парк зерновозів. Досягти такого вагового показника вдалося багато в чому завдяки скороченню обігу вагона як по Україні, так і по СНД.

Якщо говорити про сьогоднішню українську залізницю варто сказати, що за січень – квітень 2013р. підприємствами транспорту перевезено 237,8 млн. т. вантажів, що склало 93,9% від обсягу перевезень вантажів у січні-квітні 2012. Вантажооборот становив 117,3 млрд. ткм., або 89,3 % від обсягу січня-квітня 2012р. За I квартал 2013 року в Закарпатській області усіма видами транспорту перевезено 855,0 тис.т вантажів та виконано вантажооборот в обсязі 1392,6 млн.ткм, що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року, менше на 1,9% та на 0,9% відповідно. [7].

На понад 15% зріс вантажооборот в Херсонській області і становить 924,3 млн ткм., виконано вантажооборот в обсязі 154,8 млн. ткм, який зріс на 36,1%.

У Полтавській області вантажооборот збільшився на 4,6% і становив 6243,7 млн.ткм. Відправлення вантажів залізничним транспортом зросло на 6,4%. [8].

Для порівняння за січень – квітень 2012р. підприємствами транспорту перевезено 253, 8 млн.т. вантажів, що на 3, 5 % менше, ніж за січень - квітень 2011р. вантажооборот становив 128, 5 млрд. ткм., або 90,8 % від обсягу січня – квітня 2011р.

У 2012р. перевезення вантажів зросло на Південній залізниці на 5,4 %, Південно – Західній на – 5, 3 %. Однак знизилася відправлення вантажів на Придніпровській залізниці на 1 %, Львівській - на 4,2 %, Одеській – на 4,7 %, Донецькій – на 6,8 %, [2].

Обсяг транзитних перевезень у 2012р. зменшився проти 2011 року на 17,9% і становив 41,9 мільйона тонн. Обсяг загального вантажообігу становить 239 мільярда тонно-кілометрів, що більше рівня 2011 року на 2%.

Що стосується пасажиро обороту на залізничному транспорті, то 33% перевезення пасажирів приходить на Південно-Західну залізницю, 16,5 – на Придніпровську, 13,5 – на Одеську, 13,5 – на Південну і відповідно по 11,5% та 9% на Львівську і Донецьку залізниці .

Пасажирські перевезення залізничним транспортом у загальній структурі доходів від перевезень займають близько 10%. За останні 5 років за перевезення пасажирів у дальньому та приміському сполученнях "Укрзалізниця" зазнала збитків на загальну суму 29, 1 мільярда гривень.

Слід зазначити, що значна частина пасажирів користується пільгами, які мають компенсуватися за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом влади прийнято таке рішення. Варто відмітити, що з 2001 року надання послуг перевезення пільгових категорій громадян збільшилось більш ніж у чотири рази, а компенсація за надані послуги залишилася майже на тому ж рівні, [5]. Доходи від звичайної діяльності залізниць за 2012 рік були у сумі 56,2 мільярда гривень. При цьому збитки від пасажирських перевезень були у сумі 6,7 мільярда гривень і

тенденція збитковості у пасажирському секторі повторюється із року в рік. Витрати дороги компенсувалися виручкою від продажу квитків тільки на 9%, [9].

Тарифи, встановлені на перевезення у приміському сполученні непорівнянні з тарифами на аналогічні відстані залізничним транспортом в Росії. На відстані до 20 км нижче в 1,4-1,7 рази, до 50 км нижче в 2,3 рази, до 150 км нижче в 2,4 рази. При цьому треба зауважити, що Російська залізниця отримує дотації за перевезення пасажирів навіть за цими тарифами, бо вони все одно не відповідають економічно обгрунтованому рівню.

"Укрзалізниця" в 2012 рік отримала на 0,9 мільярда гривень менше, ніж у 2011 році, проте все одно закінчила рік із прибутком. В 2012 році "Південна залізниця" перевезла пільговиків на 65,2 мільйона гривень, з них місцевими органами влади було компенсовано тільки 26,5 мільйона гривень, тобто менше 41%.

Проаналізуємо перевезення пасажирів та пасажирооборот на залізничному транспорті у таблицях 3 та 4.

Таблиця 3

Перевезення пасажирів залізничним транспортом (млн.)

роки	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
залізничний транспорт	499	445	448	447	445	426	427	430	429

Таблиця 4

Пасажирооборот на залізничному транспорті (млрд. пас. км.)

роки	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
залізничний транспорт	51,8	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6	49,4

Аналогічну ситуацію можна спостерігати за даними таблиць, яка притаманна була вантажним перевезенням. Найнижчі показники у перевезеннях ми можемо спостерігати у 2009 році. Тобто, після кризи 2007-2008 років розпочався невеликий спад у перевезеннях пасажирів.

Послугами пасажирського транспорту за січень-квітень 2013 р. скористалися 2,2 млрд. пасажирів, виконано пасажирооборот в обсязі 37,8 млрд. пас. км., що складає відповідно 99,4 % та 96, 6 % від обсягів січня - квітня 2012 року.

За січень - квітень 2012 року послугами пасажирського транспорту скористалися 2,2 млрд. пасажирів, виконано пасажирооборот в обсязі 39, 3 млрд. пас. км., що складає відповідно 95,6 % та 99, 9 % від обсягів січня – квітня 2011 року.

Відправлення пасажирів залізничним транспортом (з урахуванням перевезень міською електричкою) порівняно з січнем – квітнем 2012 року зменшилося на 0, 2 %, при цьому відправлення пасажирів міською електричкою зросло на 5, 5%. Відправлення пасажирів зросло на Придніпровській залізниці на 1,3 %, Донецькій - на 0,6 %, на Львівській залізниці залишилося на рівні січня – квітня минулого аналізованого періоду. На Південній та Одеській залізницях відправлення пасажирів зменшилося на 0,1 %, Південно – Західній – на 1,9 %.

За даними [9], у 2012 році сума сплати платежів залізниці до держбюджету та цільових фондів становить 13,7 мільярда гривень, що більше рівня 2011 року на 0,8 мільярда гривень, у тому числі до держбюджету – близько 5 мільярдів гривень.

Висновки. Залізничний транспорт сьогодні залишається основним сегментом транспортної системи України, зберігаючи значний транзитний потенціал, оскільки має одну з найбільш розвинутих серед європейських країн мережу залізниць.

Основні доходи «Укрзалізниця» отримує від вантажних перевезень, які формують більше ніж 90% доходів залізниць і займають 55-57% від загальної кількості перевезень країною. При цьому характерні досить високі ризики, пов'язані зі структурою вантажних перевезень, в якій переважає сировина (вугілля, нафта і нафтопродукти, руда, метали, будматеріали, зерно), попит на яку характеризується значними коливаннями.

Пасажи́рські перевезення є збитковими, витрати на їх організацію у 3-4 рази перевищують доходи від їх здійснення (на сьогодні діє перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних).

Література

1. *Размещение железнодорожного транспорта Украины. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: lib.com.ru/Economics/ek_pp_239.htm*
2. *Зведено-статистичний аналіз. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat_u/p...*
3. *Статистичний щорічник України за 2010 рік . [Електронний ресурс]. - Режим доступу: twirpx.com/file/637491/*
4. *Статистичний щорічник 2011. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: bookstore.net.ua/searchdirect.php?l*
5. *Огляд ринку залізничних перевезень. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: credit-rating.ua/ua/analytics/a.*
6. *"Вантажі". [Електронний ресурс]. - Режим доступу: news.meta.ua/metka:вантажі*
7. *Валерія Фогаш. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://news.meta.ua/metka:>*
8. *У Полтавській області зріс вантажооборот - Репортер . [Електронний ресурс]. - Режим доступу: reporter.pl.ua/novini/ekonomika/918.*
9. *Залізниця підвищить ціни на квитки на 15% - Новини. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: real-economy.com.ua/news/32660.html*