

П. В. БЕХ, О. В. ЛАШКОВ (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

ЗАЛІЗНИЧНИЙ Й ІНШІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ: КОНКУРЕНЦІЯ ЧИ СИНЕРГЕТИКА?

Попит на ринку транспортних послуг визначається специфікою транспортного виробництва. Гнучкість тарифів повинна бути одним з основних постулатів маркетингової політики українського залізничного транспорту.

Спрос на рынке транспортных услуг определяется спецификой транспортного производства. Гибкость тарифов должна быть одним из основных постулатов маркетинговой политики железнодорожного транспорта Украины.

Demand at the market of transport services is determined by the specific of transport production. Flexibility of tariffs must be one of basic postulates of marketing policy of railway transport of Ukraine.

В умовах ринкових взаємовідносин, що складаються на залізничному транспорті, особливу актуальність здобувають питання вивчення попиту на транспортні послуги. Як відзначає більшість вітчизняних вчених і практиків, безпосередньо пов'язаних з роботою залізничного транспорту, у діючих дотепер і затверджених нових нормативних документах, що регламентують відносини між залізницями, власниками інфраструктур залізничного транспорту загального та незагального користування, а також відправниками й одержувачами вантажу й іншими фізичними та юридичними особами при користуванні послугами залізничного транспорту, поки не знайшли належного відображення ринкові категорії [1, 2].

Попит на ринку транспортних послуг визначається специфікою транспортного виробництва. Відносно моменту часу його можна диференціювати наступним чином (рис. 1).

Підвищення тарифів на залізничні перевезення не можна назвати повним вирішенням проблеми. Гнучкість тарифів повинна бути одним з основних постулатів маркетингової політики українського залізничного транспорту. Потреби відправників вантажу (вантажодержувачів) можуть бути різними: від термінованої доставки контейнера (не дивлячись на ціну перевезення), до вимоги найменшої можливої плати (незалежно від часу прибуття). У кожному випадку, визначати собівартість перевезення для призначення тарифу буде недостатньо. У клієнтів з'явиться можливість вибору варіанта перевезення — відповідно збільшиться попит на транспортну продукцію залізниць.

На сьогоднішній день тарифна політика українських залізниць діє наступним чином

(для прикладу візьмемо контейнерні вантажі): плата за перевезення вантажів контейнерними відправками визначається за кожний контейнер залежно від типу контейнера (універсальний, спеціалізований чи спеціальний), його маси брутто (середньотоннажний чи великотоннажний), довжини (10 і більше англійських футів), стану (завантажений або порожній), належності контейнера та вагона (залізниць, власний чи орендований) за тарифними схемами з 9 до 12.

З наведених тарифів на перевезення визначається плата за перевезення яка складається з тарифу помноженого на коефіцієнт індексації. Для відправника до отриманої вартості перевезення додається ПДВ у вигляді 20% від вартості перевезення.

Для великотоннажних контейнерів коефіцієнт індексації дорівнює 0,6, а для середньотоннажних контейнерів коефіцієнт індексації дорівнює 0,8.

При визначенні варіанта відправки контейнера слід враховувати і потрібну швидкість доставки. Час який потрібен на доставку вантажу можна розрахувати з швидкості просування вантажних поїздів. Усереднене значення швидкості просування для звичайних поїздів це 200 км/добу, для поїздів великої швидкості це 250 км/добу, для маршрутних відправок та контейнерних поїздів це 320 км/добу. При цьому при розрахунку часу доставки додається 1 доба на технологічні операції на станції відправлення та прибуття. Але при визначенні варіанта треба врахувати що тариф на відправку великою швидкістю розраховується як тариф на звичайну відправку збільшений у 2 рази. Так де ж гнучкість?

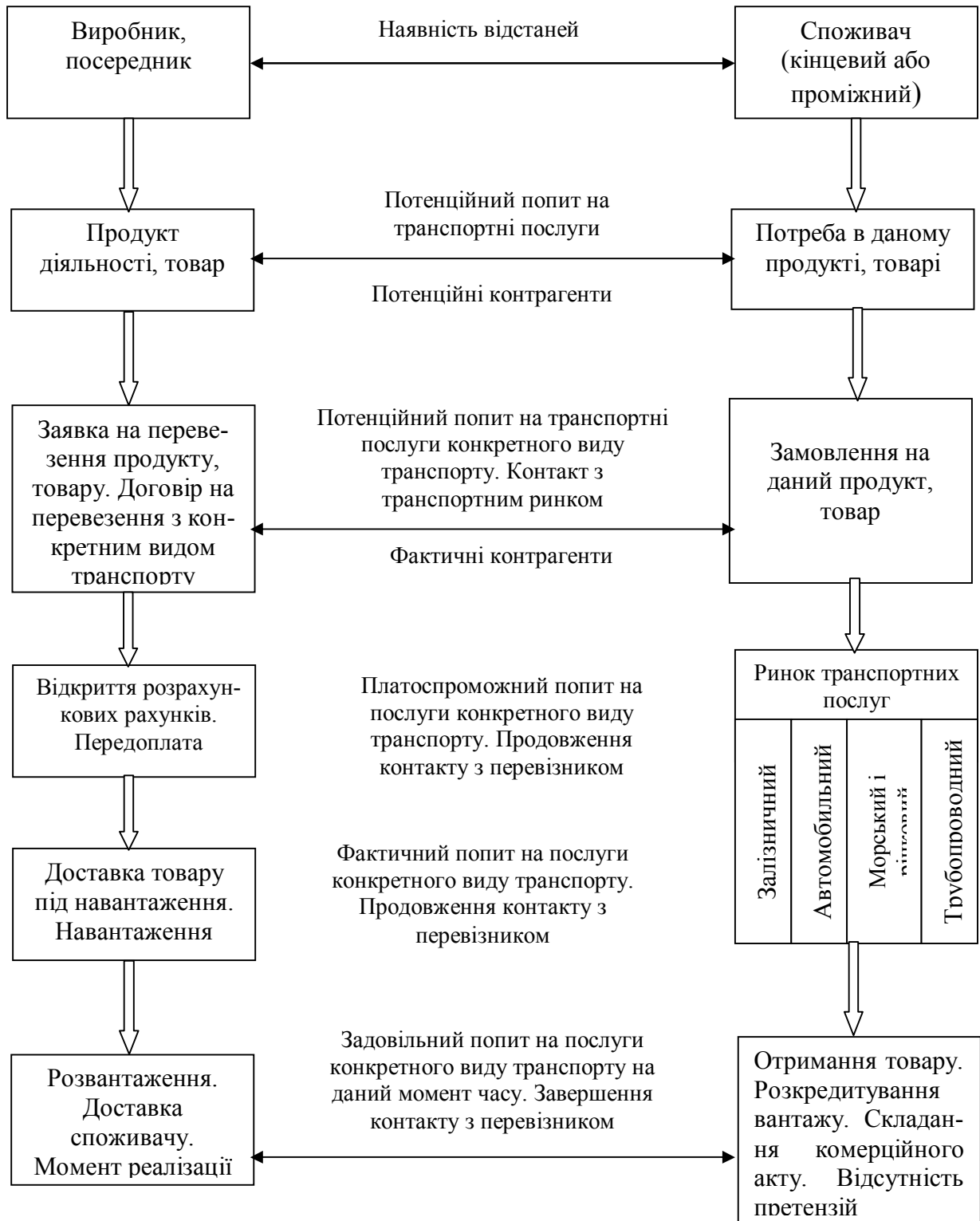


Рис. 1. Класифікація та трансформація попиту на ринку перевезень вантажів

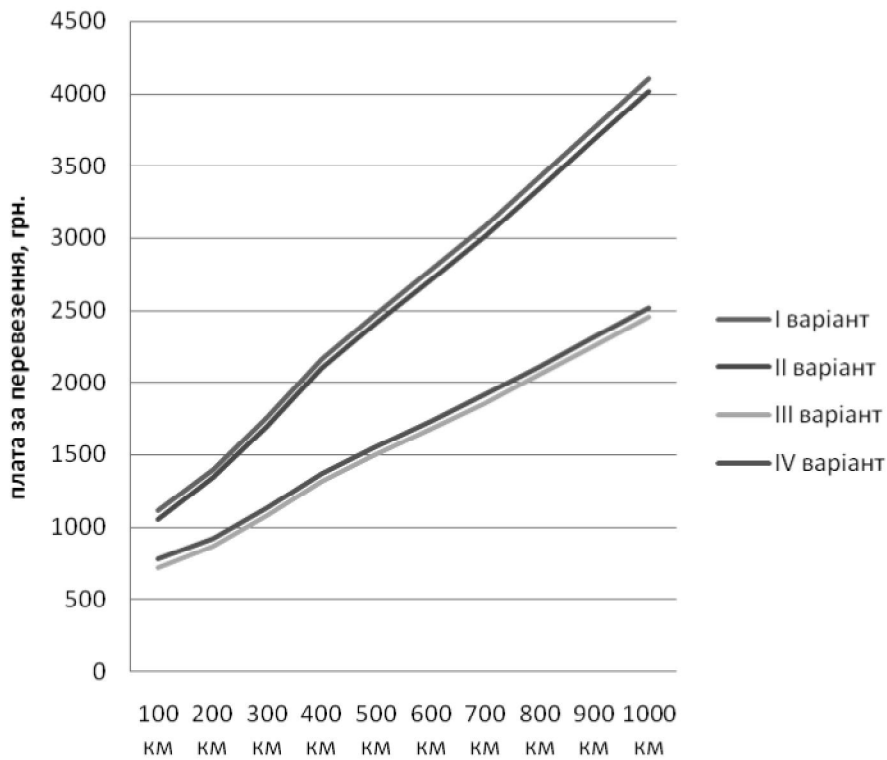


Рис. 2. Залежність вартості перевезення від відстані (великотоннажні контейнери)

На рис. 3 наведені графіки залежностей від відстані плати за перевезення великотоннажних контейнерів та питомої вартості 1 кілометра за перевезення контейнерів.

I варіант: контейнер залізниць у вагоні парку залізниць, грн.

II варіант: контейнер власний або орендований у вагоні парку залізниць, грн.

III варіант: контейнер власний або орендований у власному або орендованому вагоні, грн.

IV варіант: контейнер залізниць у власному або орендованому вагоні, грн.

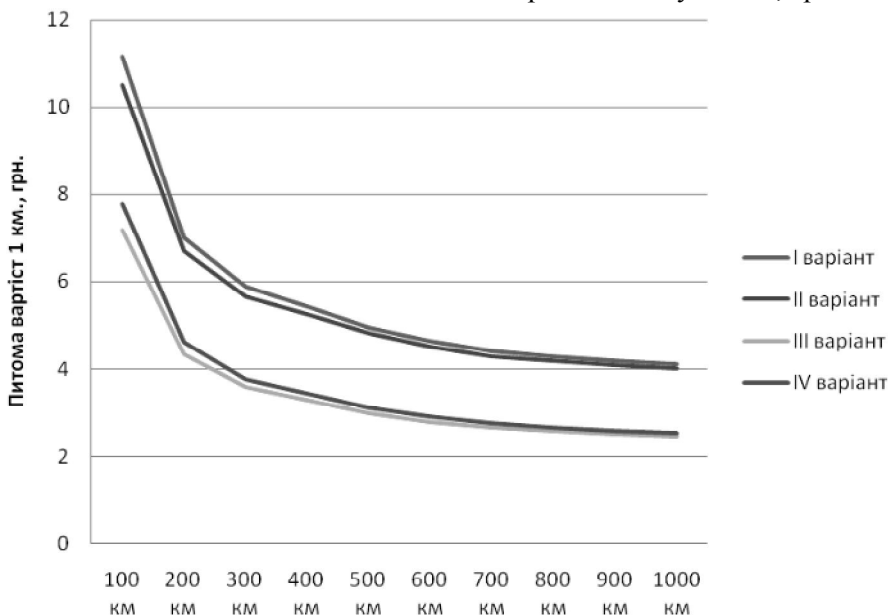


Рис. 3. Залежність питомої вартості 1 кілометра від відстані перевезення (великотоннажні контейнери)

В останні роки (всесвітня криза це тільки підкреслила) Східний регіон, особливо Китай, вийшов на лідируюче місце з товарного вироб-

ництва. Щоб не повертати контейнера на схід порожніми, судноплавні компанії здійснюють контейнерні перевезення, пропонують дуже

низькі ставки для перевезення будь-яких вантажів в контейнерах у бік Далекого Сходу. Склалася ситуація, коли металопрокат, ліс і навіть балкерні вантажі (мука, сода, карбамід і так далі) дешевше відправляти контейнерами, чим, як раніше робилося звичайними судновими партіями на балкерах і судах універсального флоту [3].

При цьому вантажовласник (відправник вантажу) отримує наступні переваги:

- немає необхідності нагромаджувати в порту великі суднові партії вантажів, що виключає оплату за наднормативне зберігання вантажу в порту, знижує вірогідність розкрадання і псування вантажу;

- прискорюється зворот грошових коштів оскільки зменшується час доставки вантажу кінцевому одержувачеві: при звичайній доставці вантажу судном, необхідний був значний час, щоб нагромадити судову партію в порту, підібрати і зафрахтувати відповідне судно, доставити вантаж одержувачеві що нерідко складало в сумі 4-6 місяців (особливо для великих судових партій металопрокату, карбаміду і так далі);

- при відправці вантажу в контейнерах час від прибуття вантажу в порт до його завантаження в контейнер і відправки обчислюється днями а час доставки вантажу в порт призначення - декількома тижнями (оскільки судна контейнеровози доставляють вантаж значно швидше за звичайні суди: наприклад, час доставки контейнера до В'єтнаму звичайним судном 40-50 днів, контейнером 14-18 днів);

- при транспортуванні в контейнері досягається повне збереження вантажу, оскільки виключаються пошкодження вантажу при завантаженні в трюм і пошкодження від того, що стоїть поряд і лежачого зверху вантажу при хитавиці.

Найважливішою перевагою при відправці вантажів у бік Далекого Сходу контейнерами, є нижча вартість перевезення.

У перспективі, із поступовим виходом з економічної кризи, собівартість виконання операцій з контейнерами знизиться. Це істотно вплине на вибір оптимального способу передачі контейнерів з одного виду транспорту на інший, оскільки прямий варіант перевалювання втрачає свою привабливість якщо він не призводить до значного зниження витрат на вантажні роботи і не спричинить істотного прискорення часу виконання всіх операцій в контейнерному пункті (терміналі) в порівнянні з «складським» варіантом навантажувально-

розвантажувальних робіт. Саме ця обставина логічно приводить до того що в контейнерній системі знаходять інші оптимальні співвідношення «прямого» і «складського» варіантів вантажних робіт, чим це має місце при організації перевалювання вантажів, не охоплених контейнеризацією.

Як же в порту змусити «пересадити» контейнер саме на залізничний вагон – тільки привабливими гнучкими тарифами.

Можливо потрібно задіяти синергетичний підхід в логістичній системі транспортування вантажів, який дозволить розподіляти економічний ефект, не тільки між залізницями держав, а й між різними власниками різних видів транспорту. Адже навіть Укрзалізниця розподіляє доходи між залізницями не пропорційно виконаній ними роботі (вантажної, пасажирської, експлуатаційної, тощо), а згідно якогось стратегічного напрямку розвитку. Так чому їй трохи не «поділитись» своїми прибутками від перевезень, які їй забезпечив закордонний залізничний, або іншого виду транспорту, перевізник. Або чому б не отримати додаткові надходження від якоїсь морської компанії, яка замість простою (дуже недешевого), отримала непоганий фрахт, саме від залучення до перевезення залізницею вантажу за рахунок гнучкої тарифної політики.

Тільки пошук нестандартних рішень (світова криза до цього підштовхує), підтримка й ініціювання нових пропозицій, що до підвищення конкурентноздатності залізничних перевезень, дозволить підняти попит на них, тим самим дасть поштовх до нового, більш якісного розвитку нашого залізничного транспорту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Анненков, А. А. Повышать конкурентоспособность контейнерных перевозок [Текст] / А. А. Анненков // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 2. – С. 29-31.
2. Основные положения Системы Фирменного Транспортного Обслуживания при перевозках грузов по железным дорогам (задачи, функции, структура, обеспечение) [Текст]. – М.: МПС, 1995. – 26 с.
3. Пшинько, А. Н., Совершенствование организации переработки контейнеров на стыках разных видов транспорта [Текст]/ А. Н. Пшинько, Г. И. Музыкина, П. В. Бех // Транспорт. – 2006. – № 28 (404). – С. 67-70.

Надійшла до редакції 25.02.2011
Прийнята до друку 01.03.2011