

КОНКУРЕНТНА ПОВЕДІНКА ЗАЛІЗНИЦЬ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ЧОРНИЙ В. В.

УДК 338.47

Чорний В. В. Конкурентна поведінка залізниць на ринку вантажних перевезень

У статті проведено аналіз особливостей конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень та доведено, що специфічність функціонування залізниць у конкурентному середовищі ринку вантажних перевезень обумовлюється взаємозалежністю ефективності економічної діяльності національних залізниць, власників вантажних вагонів, залізниць сусідніх країн, вантажовласників. Обґрунтовано необхідність застосування корпоративно-адаптивно-випереджаючої поведінки залізниць, яка вимагає раціонально-прагматичної взаємодії залізниць країни з конкурентами.

Ключові слова: ринок вантажних перевезень, конкуренти, конкурентна поведінка залізниць, конкурентоспроможність.

Бібл.: 12.

Чорний Віктор Васильович – кандидат економічних наук, доцент, кафедра менеджменту організацій та логістики, Державний економіко-технологічний університет транспорту (вул. М. Лукашевича, 19, Київ, 03049, Україна)

УДК 338.47

UDC 338.47

Чёрный В. В. Конкурентное поведение железных дорог на рынке грузовых перевозок

Chorny V. V. Competition Behavior of Railways at the Market of Freight Transportations

В статье проанализированы особенности конкурентной борьбы на рынке грузовых перевозок и доказано, что специфика функционирования железных дорог в конкурентной среде рынка грузовых перевозок обусловливается взаимозависимостью эффективности экономической деятельности национальных железных дорог, собственников грузовых вагонов, железных дорог соседних стран, грузовладельцев. Обоснована необходимость применения корпоративно-адаптивно-опережающего поведения железных дорог, которое требует рационально-прагматического взаимодействия железных дорог страны с конкурентами.

In the article the features of competitive activity are analyzed the market of freight transportations. It is well-proven that the specific of functioning of railways in the competition environment of market of freight transportations is stipulated by interdependence of efficiency of economic activity of national railways, owners of freight carriages, railways of nearby countries, owners of goods. The necessity of application of corporately-adaptive and passing ahead behavior of railways, that requires rationally-pragmatic co-operation of railways of country with, is reasonable.

Ключевые слова: рынок грузовых перевозок, конкуренты, конкурентное поведение железных дорог, конкурентоспособность.

Key words: market of freight transportations, competitors, competition behavior of railways, competitiveness.

Библ.: 12.

Bibl.: 12.

Чёрный Виктор Васильевич – кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента организаций и логистики, Государственный экономико-технологический университет транспорта (ул. Н. Лукашевича, 19, Киев, 03049, Украина)

Chorny Viktor V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management of Organizations and Logistic, State Economy-Technological University of Transport (vul. M. Lukashevycha, 19, Kyiv, 03049, Ukraine)

Реформування залізничного транспорту України, у межах якого відбувається відокремлення природномонопольного сектора (інфраструктури) від потенційно конкурентного (сфери експлуатації), створює об'єктивні умови для забезпечення недискримінаційного доступу суб'єктам господарювання будь-яких форм власності до залізничної інфраструктури, що об'єктивно сприяє активізації конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень. Крім того, підприємства автомобільного транспорту все більше пристосовуються до перевезення вантажів, що традиційно перевозилися залізницями, створюючи таким чином загрозу втрати залізницями частини вантажопотоку. На ринку міжнародних вантажних перевезень залізниці сусідніх країн все частіше залучають на свої мережі транзитні вантажопотоки, які могли би проходити через територію України.

Забезпечення конкурентних переваг, які являють собою концентрований прояв переваги залізничного транспорту над конкурентами в економічній, техніко-технологічній, організаційній сферах на ринку вантажних перевезень, що приводять до кількісно-якісного покращення кінцевих результатів діяльності, вимагають відповідної конкурентної поведінки залізниць. При цьо-

му під конкурентною поведінкою розуміють позицію, яку в процесі прийняття рішення займають залізниці по відношенню до своїх конкурентів.

Розробці теоретичних підходів до обґрунтування конкурентної поведінки суб'єктів господарювання у конкурентному середовищі присвячені праці Дж. О. Шонесі, Р. А. Фатхутдінова, І. В. Балабанової, Н. П. Тарнавської та ін. [1 – 4]. Не зважаючи на велику кількість досліджень стосовно забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, які проведені такими вітчизняними та іноземними науковцями, як А. П. Абрамов, Ю. С. Бараш, В. Г. Галабурда, І. О. Єловий, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Д. А. Мачерет, Т. А. Мукмінова, А. А. Сметхов, Н. П. Терьошина, Ю. М. Цветов, Н. В. Чебанова та ін. [5 – 11], обґрунтування конкурентної поведінки залізниць України на ринку вантажних перевезень залишилося поза увагою.

Тому метою статті визначено обґрунтування конкурентної поведінки залізниць країни на ринку вантажних перевезень як важливого чинника у забезпеченні їх конкурентоспроможності.

На сучасному етапі економічного розвитку залізниць країни власним джерелом забезпечення їх іннова-

ційно-інвестиційного розвитку виступають лише прибутки від вантажних перевезень. На ринку вантажних залізничних перевезень залізниці України є суб'єктами [12]:

- ✦ міжнародної конкуренції за транзитні вантажопотоки та привласнення найбільших доходів, за найкращі умови використання вантажних вагонів іноземних залізничних адміністрацій та іноземних приватних власників вагонів;
- ✦ міжгалузевої конкуренції з вантажовласниками за привласнення найбільших доходів та з автотранспортними підприємствами за вантажопотоки і привласнення найбільших доходів;
- ✦ внутрігалузевої конкуренції з власниками вагонів за обсяги перевезень вантажів і привласнення найбільших доходів (за умови можливості перевезення вантажу як у вагонах інвентарного парку залізниць, так і у власних вагонах, якими є вагони, що не належать залізницям), з власниками вагонів за привласнення найбільших доходів (у разі використання лише залізничної інфраструктури).

Сьогодні також існують об'єктивні передумови щодо збільшення парку власних вантажних вагонів, що, з одного боку, буде приводити до подальшої активізації внутрігалузевої конкуренції, а з іншого, – вимагати від залізниць ефективної взаємодії з власниками вантажних вагонів щодо задоволення платоспроможного попиту вантажовласників та сприяння подальшому розвитку підприємств вантажоутворюючих галузей. Це свідчить про те, що у конкурентній боротьбі з власниками вантажних вагонів залізниці з об'єктивних причин мають застосовувати партнерський підхід, відповідно до якого власників вантажних вагонів слід розглядати не тільки як конкурентів, але і як партнерів, без яких забезпечення ефективного та довготермінового функціонування залізниць на ринку вантажних перевезень стає неможливим. Такий підхід до власників вантажних вагонів набуває особливої актуальності для забезпечення конкурентних переваг залізниць по відношенню до автотранспортних підприємств. Тобто, у міжгалузевій конкуренції залізниць та власники вантажних вагонів виступають як партнери, що конкурують з автотранспортними підприємствами за найбільші обсяги вантажних перевезень, привласнення найбільших доходів тощо, а з вантажовласниками – за привласнення найбільших доходів.

Крім того, на територію України завозяться вантажі у вагонах інвентарного парку іноземних залізниць, які, згідно з міжнародними угодами, укладеними із залізничними адміністраціями країн СНД та Балтії, можуть після розвантаження використовуватися під завантаження та перевезення вантажів. При цьому Укрзалізниця сплачує відповідній залізничній адміністрації плату за користування такими вагонами. У свою чергу, залізничні адміністрації країн СНД і Балтії також на платній основі користуються вагонами інвентарного парку залізниць України. Плата за користування такими вагонами встановлюється відповідно до міжнародних угод, але на її рівень визначальний вплив справляє залізнична адміністрація тієї країни, кількість вагонів якої є

найбільшою. Проведення структурних реформ на залізницях країн СНД та Балтії приводять до передачі вагонів інвентарного парку залізниць приватним власникам, у результаті чого виникають суперечності між залізничними адміністраціями, які не мають інвентарного парку вантажних вагонів, і залізничними адміністраціями, на балансі яких є вантажні вагони, з приводу визначення базових ставок плати за користування іновагонами та правил нарахування такої плати. У даному сегменті вантажних залізничних перевезень національні та іноземні залізниці виступають як конкуренти та як партнери, що також обумовлює доцільність застосування партнерського підходу до конкурентної боротьби.

Отже, специфічність функціонування залізниць у конкурентному середовищі ринку вантажних перевезень обумовлюється взаємозалежністю ефективності економічної діяльності національних залізниць, власників вантажних вагонів, залізниць сусідніх країн, вантажовласників тощо. Це вимагає й формування відповідної конкурентної поведінки як способу забезпечення конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень.

Зрозуміло, що в умовах активізації конкуренції на ринку вантажних перевезень, коли вдосконалення чинного законодавства спрямовується на забезпечення умов для демонополізації національної економіки, у результаті чого спрощується вхід на ринок нових суб'єктів господарювання різних форм власності, незалежна конкурентна поведінка залізниць, за якої не враховується поведінка конкурентів, не дозволить досягати конкурентних переваг і утримувати конкурентоспроможність на необхідному рівні.

Щодо застосування залізницями корпоративної конкурентної поведінки, то вона є необхідною, оскільки національні залізниці:

- ✦ з одного боку, конкурують із залізницями сусідніх країн за транзитні вантажопотоки, а з іншого, – співробітничать з ними щодо використання під навантаження вантажних вагонів, які звільнилися після перевезення вантажу і мають повернутися залізничній адміністрації-власниці;
- ✦ з власниками вагонів, з одного боку, конкурують за привласнення найбільших доходів, а з іншого, – зацікавлені у створенні сприятливих інвестиційних умов, за яких збільшується парк власних вантажних вагонів, оскільки залізничні адміністрації не в змозі відновити інвентарний парк вантажних вагонів у кількості, необхідній для повного задоволення попиту вантажовласників;
- ✦ з вантажовласниками, з одного боку, конкурують за привласнення найбільших доходів, а з іншого, – зацікавлені у створенні умов, за яких на підприємствах вантажоутворюючих галузей збільшуються обсяги виробництва продукції, яка перевозиться залізничним транспортом.

Таким чином, застосування залізницями корпоративної конкурентної поведінки є об'єктивно необхідною для забезпечення конкурентних переваг на ринку вантажних перевезень через узгодження з конкурентами

певних дій, спрямованих на досягнення високого рівня кількісно-якісних властивостей надаваних транспортних послуг.

Поряд із корпоративною залізницю мають застосовувати й адаптивну конкурентну поведінку, сутність якої полягає в оперативному врахуванні дій конкурентів при формуванні конкурентних переваг та проведенні конкурентної політики. Адаптивна конкурентна поведінка надасть можливість залізницям гнучко реагувати на зміни в конкурентному середовищі, що постійно розвивається під впливом дії всіх його суб'єктів, та на цій основі більш ефективно забезпечувати реалізацію конкурентних переваг.

Застосування залізницями випереджаючої конкурентної поведінки обумовлюється взаємозалежністю та взаємовпливом ефективності функціонування національних залізниць, залізниць сусідніх країн, власників вантажних вагонів на ринку вантажних перевезень. Урахування реакції конкурентів щодо дій залізниць на ринку вантажних перевезень дозволяє формувати ефективний попит на послуги залізниць, що сприяє оптимізації витрат та в ринковому середовищі є важливим для забезпечення життєздатності суб'єкта господарювання. При цьому під ефективним слід розуміти попит на вантажні залізничні перевезення, забезпечений ресурсами, необхідними для якісного та вчасного здійснення таких перевезень. Враховуючи, що така послуга, як перевезення вантажів здійснюється і споживається одночасно, то ефективним на неї слід вважати попит, для задоволення якого достатньо пропускних і провізних спроможностей, а рівень тарифів відповідає платоспроможності вантажовласників та надає можливість іншим суб'єктам ринку отримувати нормальні прибутки. За таких умов максимально використовуються позитивні тенденції в дії об'єктивних законів ринкової економіки.

По відношенню до автотранспортних підприємств залізницю можуть застосовувати агресивну конкурентну поведінку з метою переключення вантажопотоків на короткі відстані з автотранспорту на залізничний транспорт. Варто зазначити, що на макроекономічному рівні це цілком виправдано, оскільки залізницю витрачають менше енергоресурсів на 1 тону перевезеного вантажу, ніж підприємства автотранспорту. На сучасному етапі економічного розвитку енергозбереження є однією з ключових умов створення конкурентоспроможної національної економіки. Крім того, зменшення витрат енергоресурсів сприяє покращенню й екологічної ситуації.

ВИСНОВКИ

Викладене дає підстави стверджувати, що на сучасному етапі розвитку на ринку вантажних перевезень залізницю повинні застосовувати корпоративно-адаптивно-випереджаючу конкурентну поведінку, сутність якої полягає у поєднанні партнерського підходу до конкурентів з формуванням конкурентних переваг залізниць на основі урахування дій і реакцій конкурентів на дії залізниць. Зазначене обумовлює необхідність організації раціонально-прагматичної взаємодії залізниць країни з конкурентами. Особливо це стосується взаємодії з

операторами перевезень, власниками рухомого складу, залізницями країн СНД і Балтії щодо ефективного використання вантажних вагонів, а також розподілу доходів від вантажних перевезень, оскільки ефективність функціонування національних залізниць і зазначених суб'єктів ринку вантажних перевезень взаємопов'язана в силу синергетичної природи даного ринку. ■

ЛІТЕРАТУРА

- 1. О'Шонесси.** Конкурентный маркетинг: стратегический подход [Текст] / О'Шонесси. – СПб. : Питер, 2001. – 864 с.
- 2. Фатхутдинов Р. А.** Стратегический маркетинг [Текст] / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Интел-Синтез, 2000. – 640 с.
- 3. Балабанова І. В.** Управління конкурентною раціональністю: [монографія] / І. В. Балабанова. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2008. – 537 с.
- 4. Тарнавська Н. П.** Управління конкурентоспроможністю підприємств: теорія, методологія, практика : [монографія] / Наталія Петрівна Тарнавська. – Тернопіль : Економічна думка, 2008. – 570 с.
- 5. Мукмінова Т. А.** Економічна конкуренція на залізничному транспорті / Т. А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 4. – С. 48 – 58.
- 6. Колесникова Н. М.** Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
- 7. Макаренко М. В.** Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України: [монографія] / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, М. Ю. Цветов та ін. – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
- 8. Бараш Ю. С.** Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
- 9. Галабурда В. Г.** Маркетинг на транспорті / В. Г. Галабурда, А. П. Абрамов, Е. А. Иванова. – М. : Желдориздат, 2001. – 329 с.
- 10. Еловой И. А.** Эффективность логистических транспортно-технологических систем доставки продукции / И. А. Еловой // Бюллетень транспортной информации. – 2000. – № 6. – С. 15 – 19.
- 11. Терешина Н. П.** Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок / Н. П. Терешина, А. В. Шобанов, А. В. Рышков. – М. : ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с.
- 12. Чорний В. В.** Сутність та зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / В. В. Чорний // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2012. – № 19. – С. 200 – 207.