

DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/62-4>
УДК 656.057:656.078.8

Каличева Н. Є.

доктор економічних наук, професор,
Український державний університет залізничного транспорту
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3523-1071>

Білоус І. В.

магістрант,
Український державний університет залізничного транспорту

Ніколаєнко Г. О.

магістрант,
Український державний університет залізничного транспорту

Kalicheva Natalia

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Ukrainian State University of Railway Transport

Bilous Iryna

Master's Student,
Ukrainian State University of Railway Transport

Nikolaienko Hennadii

Master's student,
Ukrainian State University of Railway Transport

ВПЛИВ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

THE IMPACT OF HIGH-SPEED TRAFFIC ON THE COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

У статті розкрито вплив високошвидкісного руху на забезпечення конкурентних переваг вітчизняних підприємств залізничного транспорту на ринку перевезень. Розглянуто перспективи запровадження високошвидкісних залізничних перевезень у нашій країні. Окреслено основні проблеми, які гальмують техніко-технологічний розвиток залізничної галузі відповідно до світових вимог. Зазначено, що сучасний технічний стан вітчизняної залізничної інфраструктури не в змозі забезпечити швидке запровадження високошвидкісного руху відповідно до вимог транспортного ринку. Це потребує значних коштів, яких у галузі нині немає. Відзначено, що лише підтримка держави та залучення іноземних інвестицій допоможуть підприємствам залізничного транспорту отримати таку конкурентну перевагу, як високошвидкісні перевезення.

Ключові слова: конкурентні переваги, високошвидкісний рух, ефективність, розвиток, підприємства залізничного транспорту, інфраструктура, інвестиції.

Rail transport is one of the main in the national transport system. Railway transport companies perform a significant amount of freight and passenger traffic within the country and abroad. But in recent decades, the industry has begun to rapidly lose its position in the market and one of the opportunities for railway companies to maintain their position in the transport market is to increase train speeds, reduce travel time, improve travel comfort, etc. Today, high-speed communication is an important means of attracting customers on the railway in competition with other modes of transport. Currently in the world there is no clear division of trains at maximum speed. They are conventionally divided into classic, high-speed, high-speed and suburban. High-speed traffic is traffic at speeds in excess of 250 km / h. Basically, traffic at this speed is organized for passenger traffic during the day to ensure a comfortable trip over long distances. Regarding our country, over the last few years «Ukrzaliznytsia» has been actively introducing high-speed traffic and plans to increase the speed of trains to 180 km / h on existing tracks. And due to the fact that "Intercity" moves on the same tracks as freight trains, the railway surface needs constant updating and minor repairs. The deterioration of the railway infrastructure is currently critical. Under such conditions, decisions on the introduction of high-speed traffic require the search for investment sources. This requires the justification of a balanced financial mechanism for raising funds through private investment, leasing, credit or joint financing instruments. Most countries that actively implement high-speed traffic projects are financed not only from state budgets, but also receive budget subsidies for the operation of this area. The problems of implementing high-speed traffic and accelerating the existing ones lie in the plane of technical-technological and important organizational-

economic tasks, and therefore only a comprehensive approach based on a system of scientifically sound principles and further management decisions will ensure their effective solution and ensure high the level of competitiveness of railway transport enterprises.

Keywords: *competitive advantages, high-speed traffic, efficiency, development, railway transport enterprises, infrastructure, investments.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є одним з основних у національній транспортній системі. Підприємства залізничного транспорту виконують значний обсяг із забезпечення вантажо- та пасажироперевезень у середині країни та за її межами. Але протягом останніх десятиліть галузь почала стрімко втрачати наявні позиції на ринку, й однією з можливостей підприємствам залізничного транспорту втримати свої позиції на транспортному ринку є підвищення швидкості руху потягів, скорочення часу знаходження в дорозі, поліпшення рівня комфорту поїздок і т. д.

Сьогодні високошвидкісне сполучення є важливим засобом залучення клієнтів на залізницю у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань запровадження швидкісного руху на підприємствах залізничного транспорту присвячено багато досліджень. Серед них – роботи Г.М. Кірпи, Ю.С. Бараша, Н.О. Божко, В.Л. Диканя, Ю.Є. Пашенка, О.Г. Дейнеки, О.М. Чупир, І.Ю. Зайцевої та ін. [1–8]. Але поряд зі значною кількістю пропозицій і розробок щодо ролі високошвидкісного руху у забезпеченні ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту проблема утримання наявних конкурентних позицій та отримання нових активує необхідність дослідження деяких питань у цьому напрямі. Зокрема, потребує більш широкого висвітлення вплив високошвидкісного руху на ведення конкурентної боротьби підприємств залізничного транспорту в умовах постійних динамічних трансформацій ринкового середовища.

Мета статті полягає у формуванні підходів до забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту під час запровадження високошвидкісного руху.

Виклад основного матеріалу. Перехід економіки нашої країни на ринкові відносини призводить до зміни попиту на транспортні послуги. Споживачі висувають нові вимоги до транспортного обслуговування, однією з яких є швидкість перевезення.

Необхідно відзначити, що швидкісний та високошвидкісний рух сьогодні є перспективним напрямом забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту [9]. Але необхідною умовою запровадження високошвидкісного сполу-

чення є повна сумісність характеристик рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, від чого залежать безпека, ефективність та якість експлуатації, експлуатаційні витрати і т. д.

Нині у світі не існує чіткого поділу потягів за максимальною швидкістю руху. Умовно їх розділяють на класичні, швидкісні, високошвидкісні та приміські. Високошвидкісний рух – це рух зі швидкістю понад 250 км/год. Переважно рух із такою швидкістю організують для пасажирського сполучення в денний час для забезпечення комфортної поїздки на значні відстані.

Залізничні колії для високошвидкісного руху мають відповідати конкретним вимогам. Зокрема, верхня будова колії передбачає низьке навантаження на вісь, тому у світі існує практика будівництва окремих ліній лише для високошвидкісного руху. Будівництво таких колій потребує певних обмежень. Так, радіуси повороту повинні бути значно збільшені, необхідно усунути високі підйоми та спуски, колії мають бути огороженими для зменшення можливості потрапляння сторонніх (людей, тварин, іншого транспорту) і т. д. Усе це потребує значних фінансових вливань, що нині є не підйомним для вітчизняної залізничної галузі. Але ринок диктує свої умови, тому підприємства залізничного транспорту, якщо бажають залишитися конкурентоспроможними, змушені розвиватися відповідно до вимог часу.

Однією з можливостей подальшого розвитку галузі є залучення приватних інвесторів, що досить широко використовується в усьому світі, адже високошвидкісне сполучення є високотехнологічним та доволі дорогим видом транспорту. Зокрема, країни Європи витратили понад 30 млрд євро кожна, Китай – 1,2 млрд доларів. Для нашої країни такий проєкт коштуватиме близько 60 млрд євро [10]. Кошти потрібні на будівництво окремих маршрутів, котрі відповідали б усім нормам швидкісного руху. Також необхідний новий рухомий склад. Нині вартість одного потяга становить 20–25 млн доларів, витрати на його обслуговування – до 1,2 млн доларів на рік. Витрати на обслуговування верхньої будови колії становитимуть до 100 тис доларів для 1 км. Ще однією умовою для запровадження швидкісного руху є наявність відповідних вокзалів. Наприклад, у провідних світових країнах у процесі запровадження високош-

видкісного руху відповідні вокзали будуються на околиці населених пунктів.

Щодо нашої країни протягом останніх декількох років АТ «Укрзалізниця» активно запроваджує швидкісний рух та планує збільшити швидкість руху потягів до 180 км/год на вже наявних коліях. Це стосується потягів «Інтерсіті», котрі сьогодні лише на певних ділянках можуть рухатися зі швидкістю 170 км/год, а переважно їдуть 90 км/год. А через те, що «Інтерсіті» рухаються по тих самих коліях, що й вантажні потяги, то залізничне покриття потребує постійного оновлення та дрібного ремонту. Для цього перед потягом «Інтерсіті» по коліях повинен проходити колієвимірвальний вагон для перевірки профілю колії, яка деформується від ваги вантажних вагонів [11].

Зношеність залізничної інфраструктури нині є критичною. Із майже 27 тис км головних колій 34% (понад 9 тис км) потребують капітального ремонту і реконструкції. Протягом 2020 р. було відремонтовано менше 2% шляхів сполучення. Також капітального ремонту і реконструкції потребують станційні та спеціальні колії. За 2020 р. їх було відремонтовано менше 1% [12].

За таких умов рішення щодо запровадження швидкісного руху потребують пошуку інвестиційних джерел. Це вимагає обґрунтування виваженого фінансового механізму залучення коштів за рахунок приватних інвестицій,

лізингу, кредиту чи спільних інструментів фінансування. Більшість країн, які активно реалізують проекти високошвидкісного руху, фінансуються не лише за рахунок державних бюджетів, а й отримують бюджетні дотації на експлуатацію цієї сфери.

Таким чином, проблеми впровадження високошвидкісного руху та прискорення існуючого лежать як у площині техніко-технологічних, так і важливих організаційно-економічних завдань, і тому лише комплексний підхід на базі системи науково обґрунтованих принципів та подальших управлінських рішень забезпечить їх ефективне вирішення та високий рівень конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту.

Висновки. Запровадження високошвидкісного руху в нашій країні є одним зі способів забезпечення конкурентоспроможності залізничної галузі. І хоча витрати на його запровадження є дуже вагомими, ефект від реалізації проекту виправдовує великі витрати. Тим більше що в умовах глобальної економічної кризи інвестори шукають надійний та ефективний варіант інвестицій. А реалізація інфраструктурних проектів нині є досить вигідною, тому вітчизняні підприємства залізничного транспорту мають унікальну можливість зацікавити інвесторів у вкладанні коштів у розвиток високошвидкісного сполучення як перспективного напрямку забезпечення транзитопотоків між Європою та Азією.

Список використаних джерел:

1. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему : монографія. Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2004. 248 с.
2. Бараш Ю.С., Чаркіна Т.Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень : монографія ; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпро : Акцент ПП, 2015. 184 с.
3. Божок Н.О. Напрями впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні. *Проблеми економіки транспорту*. 2013 Вип. 5. С. 46–56.
4. Дикань В.Л., Корнилова І.В. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2010. № 32. С. 15–25.
5. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей : монографія / Ю.Є. Пащенко та ін. ; за ред. С.І. Дорогунцова. Київ : РВПС України НАН України, 2005. 266 с.
6. Дейнека О.Г., Юрченко Є. Теоретико-концептуальні засади формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2017. № 59. С. 52–61.
7. Чупир О.М. Орієнтири розвитку швидкісних магістралей в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 42. С. 190–194.
8. Зайцева І.Ю. Особливості створення на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 60. С. 86–93.
9. Каличева Н.Є. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту (методологічні аспекти) : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 391 с.
10. Основні принципи організації високошвидкісного руху та моделі його експлуатації / А. Окороков та ін. *Українські залізниці*. 2015. № 11–12(29–30). С. 33–36.
11. Каличева Н.Є., Маслова В.О. Обґрунтування пропозицій, спрямованих на покращення стану основних фондів залізничного транспорту. *Scientific journal. Innovative solutions in modern science*. 2016. № 3(3). Р. 4–13.

12. Каличева Н.Є., Валуєв В.Ю. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг за рахунок високошвидкісного руху. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія «Економіка і управління»*. 2019. Т. 30(69). № 3. С. 32–35.

References:

1. Kirpa Gh.M. (2004) Integhracija zaliznychnogho transportu Ukrajiny v Jevropejsjku transportnu systemu: monoghrafija [Integration of railway transport of Ukraine into the European transport system: monograph]. Dnipropetrovsk: DNUZT. (in Ukrainian)
2. Barash Ju.S., Charkina T.Ju. (2015) Upravlinnja konkurentospromozhnistju zaliznychnykh pasazhyrsjkykh perevezenj: monoghrafija [Management of competitiveness of railway passenger traffic: a monograph]. Dnipropetrovsk. nat. University of Iron. transp them. acad. V. Lazaryan. Dnipropetrovsk: Accent PP. (in Ukrainian)
3. Bozhok N.O. (2013) Narjamky vprovadzhennja shvydkisnykh pasazhyrsjkykh perevezenj v Ukrajinі. [Naryamky vprovadzhennja spyryskisnykh pasazhyrsjkykh perevezen v Ukrainy]. *Problems of Transport Economics*, vol. 5, pp. 46–56.
4. Dykanj V.L., Kornjlova Y.V. (2010) Skorostnoe dvyzhenye zheleznodorozhnogho transporta v myre y perspektyvy egho razvytyja v Ukrayne [High-speed movement of railway transport in the world and prospects of its development in Ukraine]. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, no. 32, pp. 15–25.
5. Pashhenko Ju.Je., Ghoncharov M.Ju., Kranc J.M., Pylypchyk V.O. ta in. (2005) Integhralnja efektyvnistj shvydkisnykh zaliznychnykh maghistralej: monoghrafija [Integral efficiency of high-speed railways: monograph] Kyiv: RVPS of Ukraine NAS of Ukraine. (in Ukrainian)
6. Dejneka O.Gh., Jurchenko Je. (2017) Teoretyko-konceptualjni zasady formuvannja infrastruktornoji systemy shvydkisnykh zaliznychnykh maghistralej [Theoretical and conceptual principles of formation of the infrastructure system of high-speed railways]. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, no. 59, pp. 52–61.
7. Chupyr O.M. (2013) Orientyry rozvytku shvydkisnykh maghistralej v Ukrajinі [Guidelines for the development of highways in Ukraine]. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, no. 42, pp. 190–194.
8. Zajceva I.Ju. (2017) Osoblyvosti stvorennja na zaliznycjakh Ukrajinjy merezhi shvydkisnykh zaliznychnykh maghistralej [Features of creation on the railway roads of Ukraine a network of speed railway magistries]. *Bulletin of Transport Economics and Industry*, no. 60, pp. 86–93.
9. Kalycheva N.Je. (2019) Zabezpechennja konkurentospromozhnosti pidpryjemstv zaliznychnogho transportu (metodologichni aspekty): monoghrafija [Ensuring the competitiveness of railway transport enterprises (methodological aspects): monograph.]. Kharkiv: UkrDUZT (in Ukraine).
10. Okorokov A., Loghvinova N., Papakhov O., Berezovyj M. (2015) Osnovni pryncypy orghanizaciji vysokoshvydkisnogho rukhu ta modeli jogho ekspluataciji [Basic principles of high-speed traffic and models of its operation]. *Ukrainian railways*, no. 11–12 (29–30), pp. 33–36.
11. Kalycheva N.Je., Maslova V.O. (2016) Obgruntuvannja propozycij, sprjamovanykh na pokrashhennja stanu osnovnykh fondiv zaliznychnogho transportu [Substantiation of proposals aimed at improving the condition of fixed assets of railway transport]. *Scientific journal. Innovative solutions in modern science*, no. 3(3), pp. 4–13.
12. Kalycheva N.Je. Valjukh V.Ju. (2019) Pidvyshhennja konkurentospromozhnosti zaliznychnogho transportu na rynku transportnykh poslugh za rakhunok vysokoshvydkisnogho rukhu [Increasing the competitiveness of railway transport in the market of transport services due to high-speed traffic]. *Scientific notes of TNU named after VI Vernadsky. Series: Economics and Management*, vol. 30 (69), no 3, pp. 32–35.