

**АНАЛІЗ ДІЇ РИНКОВИХ ЧИННИКІВ, ЯКІ ВИКЛИКАЮТЬ НОВІТНІ ТЕНДЕНЦІЇ РИНКУ
ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ****ANALYSIS OF THE EFFECTS OF MARKET FACTORS WHICH CAUSE THE LATEST TRENDS
OF THE USE OF FREIGHT WAGONS MARKET**

Бакалінський О.В., доктор економічних наук, професор кафедри «Менеджмент», Національний транспортний університет, Київ, Україна,

<https://orcid.org/0000-0003-1215-7470>



Малицький В.В., аспірант кафедри «Менеджмент», Національний транспортний університет, Київ, Україна, vitalij81@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0001-9210-5165>

Анотація. Перехід АТ «Укрзалізниця» на ринкову реалізацію послуг з використання вантажних вагонів обумовив падіння попиту на вагони товариства за останні три роки більш ніж у 1,5 рази. При цьому зниження загальних обсягів транспортування вантажів залізничним транспортом склало близько 3%. Метою цієї роботи є дослідження ринкових чинників, що вплинули на зміну попиту на вагони АТ «Укрзалізниця». Пропонується сформулювати тенденції ринку послуг з використання вантажних вагонів.

Дослідження показало, що структура попиту на вагони АТ «Укрзалізниця» нерівномірна. Вона напрям залежить від типів вагонів, що пропонуються, їх стану, ціни використання, а також виду вантажу, що перевозиться. Найбільшим попитом серед клієнтів користуються вантажні вагони для перевезення масових вантажів (сировина, зернові, нафтопродукти, метали і вироби з них). Найбільших дохід компанії від цієї послуги генерують великі клієнти. Здебільшого вони замовляють вагони для транспортування масових вантажів. Попит на інші типи вагонів генерують невеликі компанії. Однак їх частка в структурі доходу незначна. Резерви АТ «Укрзалізниця» дозволяють задовільнити підвищений попит на вантажні вагони.

Серед чинників, що вплинули на зниження попиту на вагони товариства, виділяються: надання конкурентами новіших вагонів; несвоєчасна зміна цінових пропозицій; несвоєчасні ремонти вантажних вагонів; бюрократичні перепони при наданні послуги; застарілий підхід до ціноутворення.

За підсумками дослідження авторами сформовані загальні тенденції ринку послуг з використання вантажних вагонів. Виділені загрози, що негативно впливають на структуру попиту цього ринку. Виокремлені можливості, використання яких дозволить АТ «Укрзалізниця» конкурувати з іншими власниками вантажних вагонів, які надають їх у використання.

Ключові слова: Вантажні залізничні перевезення; використання вагонів; попит на вантажні вагони; індивідуальна еластичність попиту; ціноутворення

Постановка проблеми. Починаючи з 2018 року АТ «Укрзалізниця» є рівноправним учасником конкурентного ринку послуг з надання у використання вантажних вагонів. Однак за наявності у товариства майже половини усієї кількості вантажних вагонів країни, за підсумками 2021 року частка

компанії у попиті не перевищує 28%. Решта попиту задовольнялась за рахунок вантажних вагонів приватних власників.

На момент виходу на ринок частка вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» в загальному навантаженні перевищувала 40%. При цьому з того часу падіння обсягу перевезень вантажів залізничним транспортом склало лише 3%. Тобто спостерігається збільшення відмов клієнтів від вагонів товариства та їх перехід до використання вантажних вагонів приватних власників [1].

За таких умов для виявлення факторів, що обумовили падіння попиту на вагони товариства, а також з метою підготовки пропозицій щодо покращення ситуації, доцільно провести уточнення параметрів поточної позиції АТ «Укрзалізниця» на ринку використання вантажних вагонів.

Аналіз попередніх досліджень та публікацій

Проблеми взаємодії клієнта та перевізника при транспортуванні вантажів залізничним транспортом висвітлюються в роботах багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених і фахівців-практиків.

Так, у роботі [2] як основні проблеми залізничного транспорту при транспортуванні вантажів зазначаються такі: недосконала інфраструктура; сумісне використання залізничних колій для перевезення вантажів і пасажирів; втрата окремих ринків збуту, викликана збройною агресією з боку росії; недосконала тарифна політика в частині регулювання взаємодії залізничного транспорту та морських портів; недостатнє впровадження цифрових технологій.

Автори дослідження [3] доходять висновку, що задля збереження наявних позицій на ринку контейнерних перевезень та залучення додаткових вантажопотоків на залізничний транспорт необхідно створити сприятливий соціальний клімат, реалізувати гнучку та відкриту політику побудови відносин з клієнтами. Це стосується ціноутворення, організації перевезень, запровадження сучасних логістичних методів та підтримки клієнтів у режимі реального часу.

Першочергове завдання залізничного транспорту – перевезення сировини, негабаритних вантажів, важкої техніки та устаткування [4]. Це можна робити швидко, у будь-яку пору року та за відносно невисокою вартістю. При цьому для багатьох товарних груп, що перевозяться до морських портів, використання, окрім залізничного, інших видів транспорту є безальтернативним або суттєво обмеженим.

Низька ефективність організації перевезень вантажів залізничним транспортом може бути обумовлена недостатньою кількістю та нераціональним використанням рухомого складу, наявністю вузьких місць у роботі перевантажувальних терміналів та в процесі переходу з одного виду транспорту на інший, недосконалою системою організації перевізного процесу [5].

В колективній праці [6] зазначається, що у 2020 році Україна піднялась на одну сходинку у внутрішніх ринках логістики країн, що розвиваються, проте погіршила свої рейтинги в зовнішній логістиці. При цьому в рейтингу можливостей для бізнесу наша країна піднялась на 10 позицій. Автори зауважують позитивний вплив на перевезення вантажів окремих нововведень, які запроваджені АТ «Укрзалізниця» у 2018-2019 роках, а саме: графікових відправлень зернових вантажів; кільцевих перевезень на окремих маршрутах; прискорення завантаження. Зазначено, що навіть при об'єктивному зниженні темпу росту ринку логістики він має стійку тенденцію якісного розвитку.

Серед ключових факторів, що впливають на ринок вантажних залізничних перевезень, у роботі [7] перелічені такі: зміна світового попиту на сировину та напівфабрикати, що транспортуються залізничним транспортом; стан української промисловості; стан залізничного рухомого складу; обмежена наявність локомотивної тяги; недостатня якість послуг, що надаються клієнтам.

Недосконалість транспортної інфраструктури України, яка напряму впливає на транспортно-логістичне обслуговування товаровиробників, обумовлюється невідповідністю характеристик та критеріїв залізничного транспорту нормам ЄС, високою вартістю логістичних послуг (часом на 40% вище від європейських), зростанням вартості транспортних послуг та логістичних витрат у внутрішньому сполученні, зниженням обсягів транспортування через падіння попиту на кінцеву продукцію [8].

У дослідженні перспектив розвитку трансазійських залізничних перевезень [9] авторами зазначено, що на підвищення попиту транспортування вантажів залізничним транспортом напряму впливає швидкість доставки та зниження вартості перевезення за рахунок збільшення його об'єму (актуально для масових вантажів та сировини). На думку цих фахівців, підвищенню попиту на

залізничні перевезення сприяли інвестиції в розбудову та модернізацію інфраструктури, зниження витрат на її обслуговування, спрощення в логістиці, скоординовані дії залізничних компаній суміжних держав задля прискорення пропуску вантажних поїздів під час переходу з колії однієї ширини на іншу.

Аналіз попередніх досліджень показав, що:

- обсяги замовлень вантажних вагонів напряму залежать від економічної ситуації в державі та впливу зовнішніх факторів, таких як пандемія COVID-19, збройна агресія росії за участі білорусі проти України;

- внутрішні ринки залізничних логістичних послуг в Україні продовжують розвиватися (як мінімум, в якісному вимірі), натомість ринок послуг з міжнародної логістики знаходиться в стані стагнації;

- задля нарощування попиту та підвищення конкурентоспроможності залізничному перевізнику необхідно своєчасно проводити ремонт вантажних вагонів та оновлювати парк рухомого складу;

- поточні підходи до ціноутворення, які застосовує АТ «Укрзалізниця», не відповідають вимогам ринку, в частині своєчасності реакції на потреби замовників послуг;

- цінова політика на послуги залізничного транспорту повинна бути орієнтованою на клієнта;

- такі організаційні нововведення АТ «Укрзалізниця», як спрощення логістики та пришвидшення транспортування вантажів, позитивно сприймаються бізнесом.

Попри справедливість висновків цих робіт, вони мають надто загальний характер і не можуть слугувати надійним описом поточної кон'юнктури ринку, що, як відомо, є першим кроком у прийнятті маркетингових рішень.

Серед вітчизняних робіт нам також не вдалося знайти згадки про можливі варіанти взаємодії перевізника та клієнта в схожих на нинішню ринкових ситуаціях. Не аналізувалися в них можливості визначення еластичності попиту клієнтів у режимі реального часу, що, на думку авторів, було б корисним застосуванням у ціноутворенні. Ретельно не досліджувалась цінова конкуренція на цьому ринку. Натомість зарубіжні роботи частково містили опис таких аспектів функціонування ринку, але його кон'юнктура суттєво відрізнялась від вітчизняного, враховуючи вплив періоду воєнного стану.

Мета і завдання дослідження

Метою роботи є надання характеристики поточної ринкової ситуації щодо послуг з використання залізничних вантажних вагонів.

Завдання дослідження:

- виявити ринкові чинники, що впливають на попит;

- сформулювати основні тенденції розвитку ринку послуг з використання вантажних вагонів;

- окреслити напрями управлінського впливу зі збільшення привабливості ринкової пропозиції АТ «Укрзалізниця».

Основна частина дослідження

Після дерегуляції вагонної складової тарифу в Україні повноцінно запрацював ринок послуг з надання у використання вантажних вагонів. Наразі найбільшим його учасником є АТ «Укрзалізниця», що за підсумками 2021 року надало клієнтам близько 28% усієї кількості навантажених вагонів.

Структура попиту на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» є нерівномірною в кількох розрізах. Покажемо це далі.

Найбільше клієнти замовляють у товариства вантажні вагони для разових перевезень не масових вантажів (криті вагони різних типів, платформи різних типів, цементовози, цистерни). До таких перевезень власники приватного рухомого складу здебільшого не мають інтересу. Найменшим попитом користуються вагони для перевезень масових вантажів, яких є достатня кількість у приватних компаній (напіввагони, зерновози, мінераловози), і вони активно ними пропонуються.

Розподіл попиту на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених у 2021 році вагонів наведено на рис. 1.

Серед факторів, що обумовили наведене на рис. 1 співвідношення, можна виділити такі.

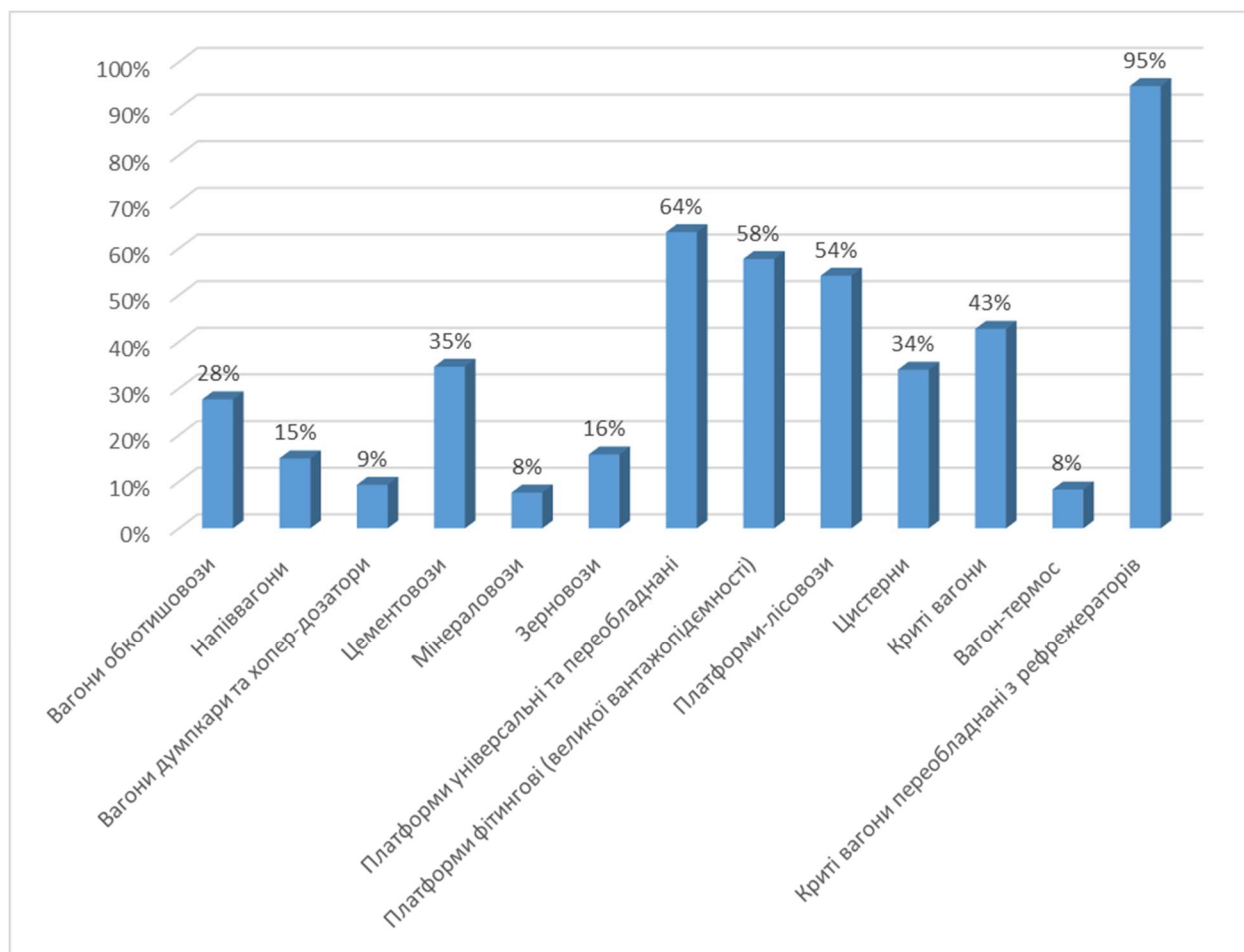


Рисунок 1 – Співвідношення кількості вагонів АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених вагонів кожного типу у 2021 році.
Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 1 – Ratio of the number of wagons of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of loaded wagons of each type in 2021.
Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

Насамперед вплинула економічна ситуація в країні, яка є наслідком пандемії COVID-19, а також війни росії за участі білорусі проти України. Відбулася зміна напрямків і величин вантажопотоків, видів вантажів, що транспортуються у внутрішньому та експортно-імпортному сполученнях. При цьому завдяки швидкості та мобільності зростає частка автомобільного транспорту в загальному обсягу перевезення вантажів. У таких умовах клієнт надає перевагу більш гнучким ринковим пропозиціям.

На структуру попиту також негативно впливає незадовільний стан вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», що подаються під навантаження. Рівень зносу окремих типів вантажних вагонів уже перевищує 90% [10]. При цьому приватними компаніями пропонуються нові вантажні вагони (їх терміни експлуатації у більшості випадків не перевищує 10 років, а рівень зносу становить близько 60%). Цей показник напряму пов'язаний з часом транспортування, безпекою та схоронністю вантажу.

Вагомим чинником, який відштовхує клієнтів, є недосконала цінова політика АТ «Укрзалізниця», особливо у періоди сезонного спаду обсягів перевезень. Сьогодні ціноутворення на послугу з використання вантажних вагонів [11] будується на основі даних минулих періодів, що не повною мірою враховують ситуацію на ринку та цінову еластичність попиту клієнтів. Для прикладу, ціни на використання вагонів-зерновозів у пікові періоди потреби їх навантаження (серпень-листопад) формуються за даними відносно «спокійних» травня-липня поточного року.

Інтерес клієнта до послуги товариства зменшується з нарощуванням приватними компаніями парків власних вагонів. Частка власного парку вантажних вагонів, особливо у великих промислових компаній, які займаються відправленням руди, вугілля, металопродукції, зернових вантажів, постійно зростає. За даними [10], тільки за останні п'ять років парк приватних вантажних вагонів виріс більш ніж у півтора рази. І в більшості випадків це нові вантажні вагони. У періоди сезонного спаду виробництва ці вагони заради зменшення простою (втрати транспортного потенціалу) потрапляють на ринок.

Надання в користування вантажних вагонів державним перевізником супроводжується складними та тривалими бюрократичними процедурами, при невиконанні яких виникає затримка з підтвердженням заявок, місць навантаження (вивантаження) вагонів тощо. Тобто клієнт повинен завчасно узгодити з залізницею свої плани, далі правильно заповнити та подати заявку на вагони, своєчасно їх завантажити й правильно оформити перевізні документи. Тут саме клієнт несе всі ризики.

Не сприяють стабільності попиту на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» часті зміни умов Договору організації перевезень вантажів. Клієнти не мають змоги якісно прогнозувати власні логістичні витрати. Товариство, окрім щомісячної зміни ставок плати за використання вагонів, часто в середині звітного року проводить зміну базових умов надання послуг з перевезення вантажів, що впливає на розміри нарахованих за ці послуги платежів. Як приклад, у серпні 2022 року АТ «Укрзалізниця» повністю переглянула процедуру розрахунку вартості послуги з використання вантажних вагонів, відійшовши від нормативно затвердженої розрахункової швидкості доставки вантажів.

Вагони, які користуються найбільшим попитом, надаються в користування через англійський аукціон системи «ПрозороПродажі». Здається, такий підхід надає АТ «Укрзалізниця» можливість отримати максимальний дохід через продаж за цінами, які ринок готовий оплатити. Однак це твердження є справедливим лише частково.

По-перше, зазвичай для аукціону формуються лоти від 5 вагонів і вище. Попитом у сегменті до 5 вагонів АТ «Укрзалізниця» не управляє.

По-друге, в окремих випадках ціна послуги може зрости в 2-3 рази від стартової. Тобто, якщо стартова ціна знаходиться на рівні 2-2,5 тис. грн за добу використання вантажного вагона, переможець аукціону платить від 5 до 7 тис. грн. Це означає, що клієнт, який не погоджується платити таку ціну, послугу не отримає, а компанія не матиме доходу від такого клієнта.

Частка вагонів АТ «Укрзалізниця» на ринку може бути суттєво збільшена за рахунок вагонів «у резерві». Як доказ, на рис. 2 приведено співвідношення кількості задіяних у 2021 році під навантаження вагонів АТ «Укрзалізниця» до загального робочого парку відповідного типу вантажних вагонів.

Як видно з рис. 2, у товариства «в резерві» є достатня кількість вантажних вагонів, що можуть бути використані. Проте через низку причин такі вагони не залучаються до навантаження. Зупинимось на найважливіших.

В Україні відбувається активний перехід промислових підприємств на перевезення вантажів залізницею власним парком вантажних вагонів. У цьому випадку у приватних компаній відпадає потреба в необхідності замовлення вагонів АТ «Укрзалізниця». Навіть при потребі в додаткових ресурсах перевага віддається приватним вантажним вагонам конкурентів, які пропонують їх за меншу вартість. Крім того, зазвичай такі вагони мають відносно невеликі терміни експлуатації.

Несвоєчасні ремонти також знижують рівень попиту на вантажні вагони товариства [10]. Тривалі терміни експлуатації та значний знос вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» в умовах обмеженого фінансування поточних та капітальних ремонтів обумовлює простій таких транспортних засобів, а в деяких випадках настає заборона їх експлуатації. Практика показує, що для забезпечення безпеки перевезень період чергового поточного та капітального ремонту вагону при зростанні терміну експлуатації має скорочуватись.

Товариство надає у використання вагони, які мають високий рівень зносу, внаслідок чого не завжди забезпечується належна схоронність вантажу, що перевозиться. За даними АТ «Укрзалізниця», більше 84% незапланованих ремонтів вантажних вагонів припадає на ремонт кузовів та рам [12]. Використання вантажних вагонів, що майже вичерпали свій експлуатаційний ресурс, вкрай негативно позначається на попиті.

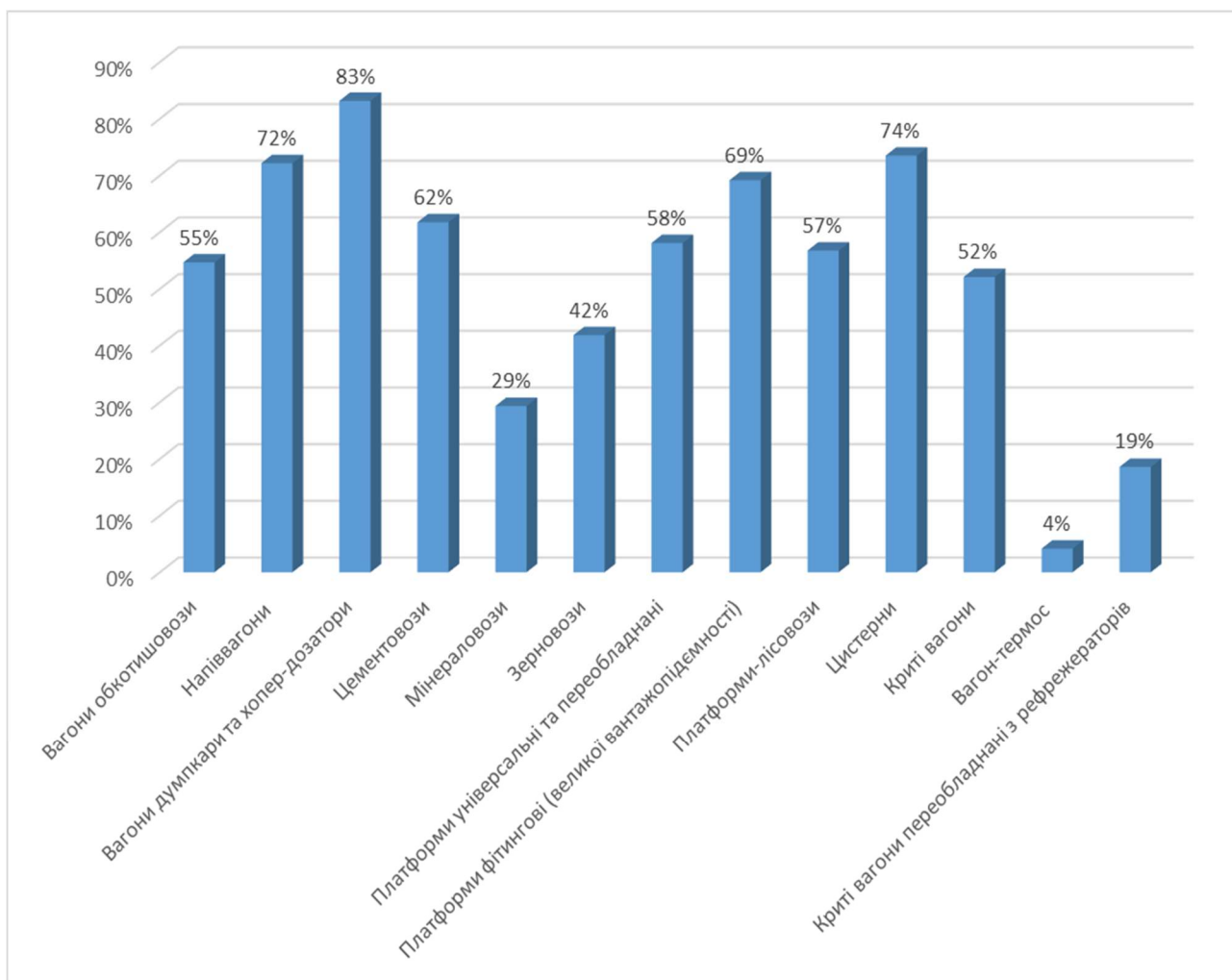


Рисунок 2 – Співвідношення кількості задіяних у 2021 році під час навантаження вагонів АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості наявних у Товариства вагонів робочого парку відповідного типу. Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 2 – The ratio of the number of wagons used in 2021 during loading of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of wagons of the corresponding type available in the Company's working fleet. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

АТ «Укрзалізниця» часом не зацікавлена в замовленні клієнтами одиночних вагонів на віддалених станціях, де внаслідок державного регулювання тарифів не компенсуються її фактичні експлуатаційні витрати при виконанні операцій з подачі таких вагонів з використанням окремого локомотива. Для прикладу, в умовах дефіциту маневрових локомотивів, коли тяговою одиницею в один і той же час необхідно виконати подачу групи вагонів від промислового підприємства або вивіз одиночного вагона з віддаленої станції, вибір на користь групи буде очевидним. Крім того, за даними [10], рівень зносу тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» становить понад 96%. Товариство просто не має змоги вивезти одразу всі завантажені вагони. Це означає, що попит на перевезення одиночним вагоном з віддаленої станції не задовольняється, а генерація доходу не здійснюється. Підхід до ціноутворення мав би враховувати вивіз одиночних вагонів.

Аналіз причин розподілів, представлених на рис. 1 та рис. 2, показує, що:

- нарощування приватними компаніями парку нових власних вагонів та гнучкість їх ринкової поведінки призводять до того, що клієнти замовляють усе більше вантажних вагонів саме у приватних компаній, а не в АТ «Укрзалізниця»;

- найбільшим попитом клієнтів користуються вантажні вагони АТ «Укрзалізниця», що не використовуються для перевезення масових вантажів і були б високорентабельною послугою і для приватних власників, але через малі обсяги замовлень не створюють бажаної абсолютної величини прибутку;

- зниження інтересу клієнтів до вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» лише частково обумовлене економічним спадом, зниженням швидкості доставки товарів залізницею, можливістю транспортування вантажів іншими (альтернативними) видами транспорту, а важливішим, на думку авторів, є негнучкість існуючого ціноутворення;

- застарілий підхід до ціноутворення та недосконала цінова політика АТ «Укрзалізниця» при наданні послуг з використання вантажних вагонів обумовлюють збільшення частки ринку конкурентів – приватних компаній;

- окремі типи вантажних вагонів використовуються переважно сезонно (а не протягом всього року) або під виконання конкретних робіт, що призводить до втрати потенційного доходу товариства;

- несвоєчасні ремонти вантажних вагонів обумовлюють недоотримання товариством доходів від їх експлуатації, які, у свою чергу, могли б покрити витрати за такі ремонти;

- відсутність достатньої кількості локомотивної та тепловозної тяги не дає можливості задіяти для перевезень усі наявні резерви вантажних вагонів, навіть за підвищеного попиту на них;

- при можливості вибору типу рухомого складу для перевезення вантажів за однакових цінових пропозицій клієнти обирають більш нові вагони та зрозумілий, більш прогнозований порядок формування ціни на логістичні послуги;

- продаж послуг з використання вагонів через систему «ПрозороПродажі» надає товариству можливість суттєво збільшити дохід від цієї послуги, але резерви такого ціноутворення не вичерпані.

Далі на прикладі найбільш популярних серед клієнтів напіввагонів, зерновозів, цистерн, універсальних платформ АТ «Укрзалізниця» розглянемо динаміку попиту в 2021 році.

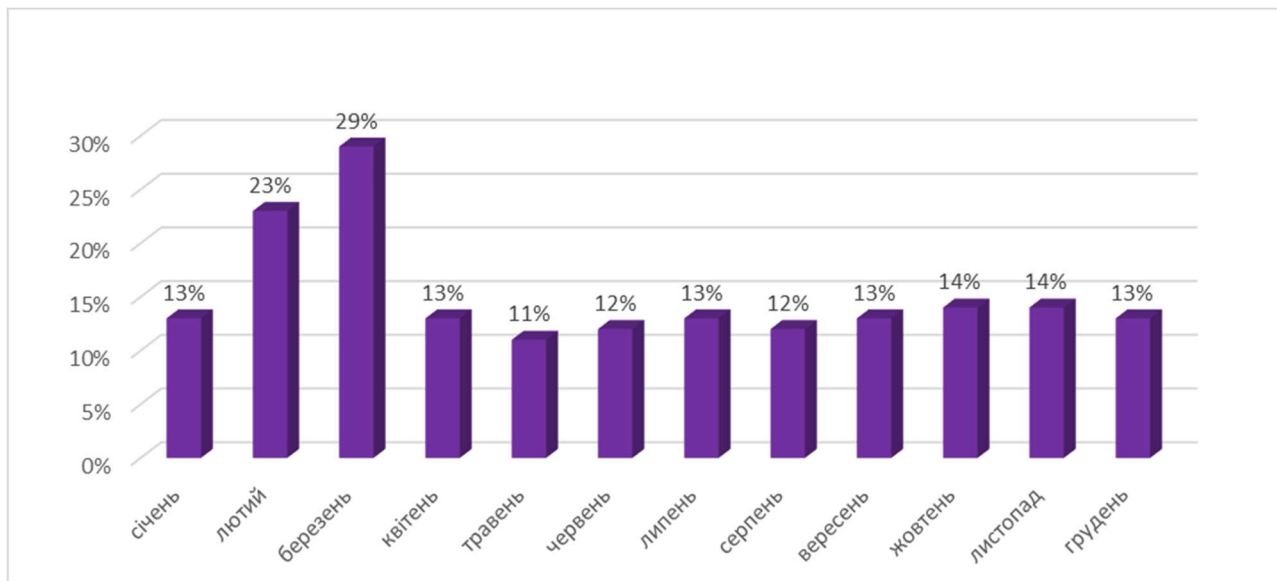


Рисунок 3 – Динаміка відносної величини замовлених напіввагонів АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених напіввагонів у 2021 році. Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 3 – Dynamics of the relative value of ordered semi-cars of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of loaded semi-cars in 2021. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

Зростання замовлення напіввагонів АТ «Укрзалізниця» в лютому та березні (рис.3) обумовлене експериментом з продажу послуги з використання цього типу вагонів через систему «ПрозороПродажі» за принципом голандського аукціону (з пониженням ставок, які можуть досягати рівня нижче ринкової величини). Цей факт є непрямим твердженням, що зниження ціни на цей тип вагонів пов'язане зі збільшенням попиту. Однак вид даної залежності залишається недослідженим.

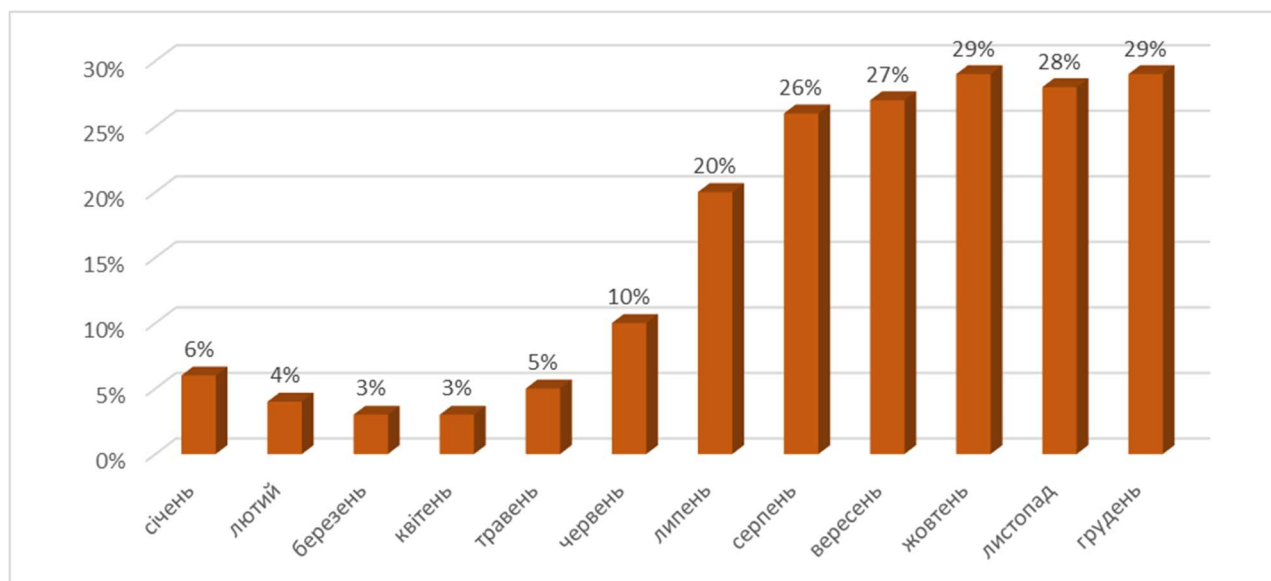


Рисунок 4 – Динаміка відносної величини замовлених зерновозів АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених зерновозів у розрізі місяців 2021 року. Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 4 – Dynamics of the relative value of the ordered grain trucks of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of loaded grain trucks in the month of 2021. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

Як видно з рис. 4, у періоди сезонного падіння перевезення зернових (січень – червень), клієнти віддавали перевагу новішим зерновозам приватних компаній, що пропонувалися за ринковою ціною. Тобто на попит впливає не лише ціна, а й цінова політика, яку застосовує державний перевізник. Поточна цінова політика враховує зміни попиту з надто тривалим часовим лагом [13].

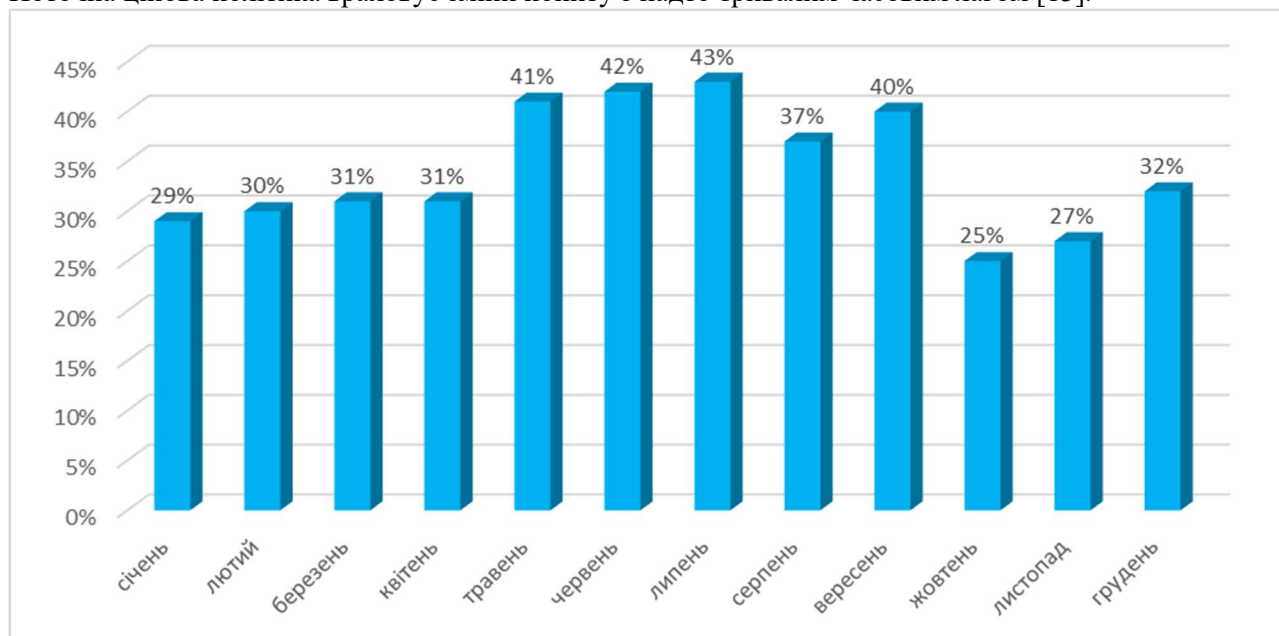


Рисунок 5 – Динаміка відносної величини замовлених цистерн АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених цистерн у розрізі місяців 2021 року. Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 5 – Dynamics of the relative value of the ordered tankers of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of loaded tankers in the month of 2021. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

З рис. 5 випливає, що частка ринку використання цистерн, яку має АТ «Укрзалізниця», становить у середньому близько 30% (періоди перевезень: січень – квітень, жовтень – грудень). Фактично АТ «Укрзалізниця» має стабільну частку клієнтів, що користуються її рухомим складом для перевезень нафтопродуктів. А в період сезонного зростання обсягів перевезень нафтопродуктів (період проведення сільськогосподарських робіт триває з травня до вересня, рис. 5) товариство здатне надати клієнтам для перевезення нафтопродуктів додаткові обсяги цистерн. Цей підвищений попит не покривається за рахунок цистерн приватних власників. Це означає, що державний перевізник має резерв вагонів, який не використовується більшу частину року.

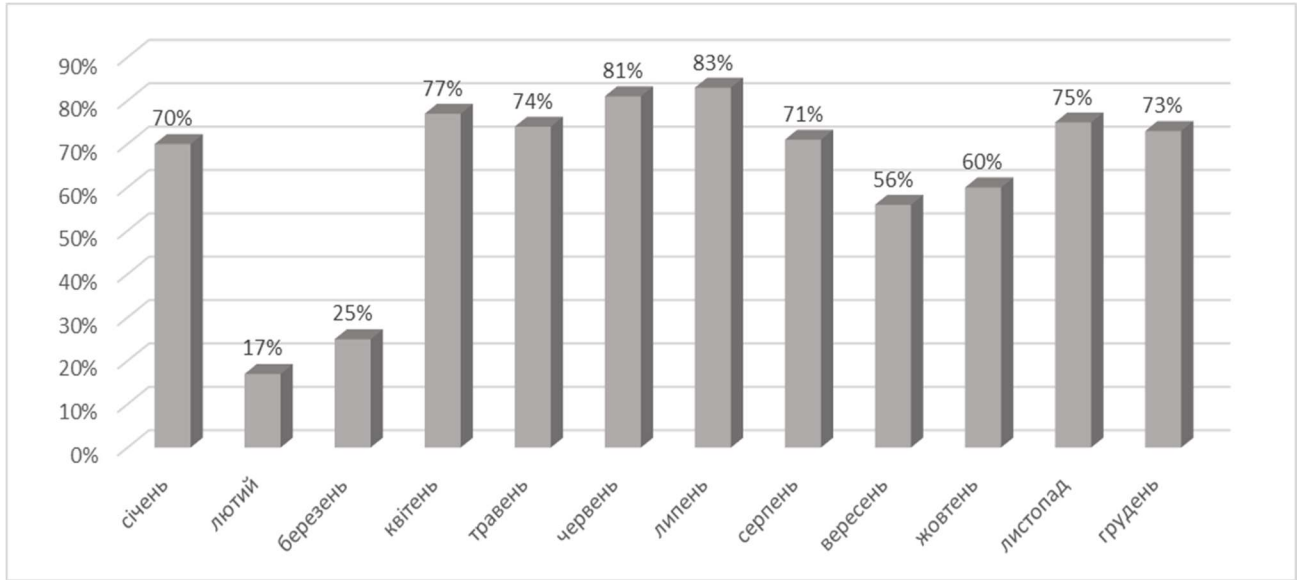


Рисунок 6 – Динаміка відносної величини замовлених платформ універсальних та переобладнаних АТ «Укрзалізниця» до загальної кількості навантажених вагонів цього типу в розрізі місяців 2021 року. Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Figure 6 – Dynamics of the relative value of the ordered universal and converted platforms of JSC «Ukrzaliznytsia» to the total number of loaded wagons of this type in the months of 2021. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

На рис. 6 наведена динаміка використання непопулярних серед приватних клієнтів універсальних платформ. Як видно з рис. 6, АТ «Укрзалізниця» майже протягом усього року займає домінуюче становище на цьому ринку. Зниження попиту на універсальні платформи в лютому – березні було обумовлене сезонним падінням обсягів транспортування вантажів, що здійснюються з використанням такого рухомого складу, та несвоєчасною реакцією державного перевізника на цінові пропозиції конкурентів – приватних власників платформ. Цей факт ще раз підтверджує наші висновки.

У таблиці 1 приведено розподіл клієнтів за кількістю замовлених ними у 2021 році вантажних вагонів товариства.

Як видно з табл. 1, переважна більшість клієнтів АТ «Укрзалізниця» замовляє невелику кількість вантажних вагонів. Ця категорія споживачів не генерує основного доходу товариства з цього виду послуг. Великі компанії, які забезпечують АТ «Укрзалізниця» найбільшими замовленнями вантажних вагонів, віддають перевагу рухомому складу для перевезення масових вантажів (зерно, руда, вугілля, будівельні матеріали, нафтопродукти, металопродукція тощо). Водночас частка таких вантажних вагонів товариства в загальному навантаженні не домінуюча та внаслідок несвоєчасного оновлення парку вантажних вагонів, затримок з ремонтами, непродуманої цінової політики постійно скорочується.

Таблиця 1 – Розподіл клієнтів за кількістю замовлених ними у 2021 році вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця». Джерело даних – аналітична довідка АТ «Укрзалізниця»

Table 1 – Distribution of customers by the number of freight cars ordered by JSC «Ukrzaliznytsia» in 2021. Data source - analytical reference JSC «Ukrzaliznytsia»

Тип вагона	Діапазони кількості замовлених вагонів у 2021 році										
	1-60	61-120	121-180	181-240	241-300	301-360	361-420	421-480	481-540	541-600	601 і більше
	Кількість клієнтів										
Вагони-обкотишовози	26	6	9	6	3	1	0	1	0	2	9
Напіввагони	4520	293	98	72	46	42	40	19	15	14	167
Вагони-думпкари та хопер-дозатори	412	123	60	27	6	4	2	3	1	1	10
Цементовози	198	45	13	7	7	5	2	0	8	3	28
Мінераловози	29	1	0	2	0	1	1	0	0	0	0
Зерновози	466	107	52	28	24	18	9	5	8	7	38
Платформи універсальні та переобладнані	1379	4	1	1	1	0	0	1	0	0	12
Платформи фітінгові (великої вантажопідємності)	148	6	13	2	2	5	4	3	2	2	9
Платформи-лісовози	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Цистерни	817	34	27	13	5	2	4	4	1	3	18
Криті вагони	1171	51	26	13	3	2	1	1	0	0	0
Вагон-термос	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Криті вагони, переобладнані з рефрижераторів	33	13	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Транспортери	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Рефрижератори та службово-технічні вагони	82	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Платформи фітінгові (інші)	169	33	11	11	6	11	9	7	3	5	23

Далі об'єднаємо результати, щоб показати тенденції, які існують нині на ринку (табл. 2).

Таблиця 2 – Сучасні тенденції вітчизняного ринку послуг з використання вантажних вагонів. Джерело даних – розроблено авторами.

Table 2 – Current trends of the domestic market of services for the use of freight cars. Data source – developed by the authors.

Вплив чинників на ринок послуг з використання вантажних вагонів	Сучасна тенденція
1	2
Приватні компанії поступово збільшують кількість найбільш затребуваних типів вагонів для перевезення масових вантажів (напіввагони, зерновози, цистерни для перевезення нафтопродуктів) і застосовують сучасні підходи до ціноутворення, пропонуючи гнучку цінову політику.	Збільшення конкуренції на ринку надання послуг використання вантажних вагонів для перевезення масових вантажів. Частка ринку послуг АТ «Укрзалізниця» зменшується.
АТ «Укрзалізниця» встановлює ціни на послуги використання вантажних вагонів суто на основі даних минулих періодів (від двох місяців до року), не враховуючи поточної ситуації на ринку та інших змін.	Зростання інтересу клієнтів залізничного транспорту до вантажних вагонів приватних власників, які пропонують середньо ринкову ціну послуги.

Продовження таблиці 2
Continued table 2

1	2
Перевезення АТ «Укрзалізниця» не масових вантажів у критих вагонах, рефрижераторах, на платформах не генерують відчутної частки від усього доходу. Такі вагони потребують значних витрат на ремонти, обслуговування, місця відстою.	Приватний власник не зацікавлений у збільшенні пропозиції подібних вагонів. Клієнти будуть користуватись послугою державного перевізника. Тут державний перевізник входить в конкуренцію з автомобільним транспортом. Ціна, що пропонується ринку, має покривати всі витрати на надання послуги. Виникає завдання з підвищення ефективності експлуатації таких типів вагонів.
Бюрократичні перепони при взаємодії клієнта з АТ «Укрзалізниця» ускладнюються необхідністю виконання низки дій з різними підрозділами перевізника (замовлення вагонів, оплата та контроль перевезень, взаємодія з митницею, безпосереднє отримання вантажу).	Невеликі компанії віддаватимуть перевагу приватним власникам вантажних вагонів, що надають послуги за принципом «єдиного вікна».
Приватні перевізники компенсують нестачу попиту (наприклад, сезонного його зменшення), знижуючи ціну на використання вагонів. Їх вагони до того ж є більш новими.	Сезонні падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом призводять до зростання конкуренції на ринку використання вантажних вагонів і падіння інтересу до вагонів АТ «Укрзалізниця», що поступаються технічним станом та ціною.
Зазвичай промислові підприємства, які є клієнтами АТ «Укрзалізниця», замовляють фіксовану кількість вагонів. Це обумовлено наявними виробничими потужностями та існуючою залізничною інфраструктурою (фронтом навантаження, наявністю складів, площадок для зберігання вантажів тощо). Обсяги замовлень від таких клієнтів не зростатимуть, якщо не зростатиме обсяг їх виробництва.	АТ «Укрзалізниця» потребує розширення бази клієнтів, що неможливо без створення пропозиції, яка відповідає потребам ринку.

Висновки та подальші перспективи дослідження

Аналіз впливу ринкових чинників, які впливають на параметри попиту використання вантажних залізничних вагонів, виявив такі тенденції:

1. Збільшення конкуренції на ринку надання послуг використання вантажних вагонів для перевезення масових вантажів. Частка ринку послуг АТ «Укрзалізниця» зменшується.
2. Зростання інтересу користувачів послуг залізничного транспорту до вантажних вагонів приватних власників, які пропонують ринкову ціну послуги.
3. Зростатиме попит на послуги АТ «Укрзалізниця» при перевезенні не масових вантажів. Однак таке зростання не може стати компенсувати втрати від перевезень масових вантажів.
4. Невеликі компанії, що замовляють послуги з використання вантажних вагонів, віддаватимуть перевагу взаємодії з приватними власниками вантажних вагонів, які надають послуги за принципом «єдиного вікна».
5. Сезонні падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом призводять до зростання конкуренції на ринку використання вантажних вагонів і падіння інтересу до вагонів АТ «Укрзалізниця», що поступаються технічним станом та ціною.
6. АТ «Укрзалізниця» потребує розширення бази клієнтів, що неможливо без створення пропозиції, яка відповідає потребам ринку.

Серед загроз АТ «Укрзалізниця» на ринку використання вантажних вагонів слід виділити такі:

- частка вагонів, що перебувають у резерві, зростає, але вона може бути зменшена шляхом побудови пропозиції відповідно до вимог ринку;
- клієнти віддають перевагу новим вантажним вагонам приватних власників;
- попит від сегментів клієнтів, які замовляють невеликі кількості вагонів, повною мірою не задовольняється ні державним, ні приватними перевізниками;
- величина часового лагу, з яким АТ «Укрзалізниця» реагує на цінову чутливість клієнтів, є завеликою й такою, що зменшує обсяг продажу послуг;
- у періоди сезонних спадів перевезень ключову роль у замовленні вантажних вагонів відіграє їх технічний стан та ціна використання;

До можливостей АТ «Укрзалізниця» належать такі:

- наявний значний резерв вантажних вагонів;
- прискорення швидкості обертання вагона, що надається в користування клієнтам, які замовляють невеликі кількості вагонів (але за ціною, яка покриватиме всі витрати);
- застосування актуалізованих підходів до ціноутворення;
- значення гнучкості у формуванні ринкової пропозиції зростатиме, непереборних перепон до збільшення гнучкості пропозиції не існує;
- зменшення кількості бюрократичних операцій, які повинен виконати клієнт при взаємодії з залізницею, сприятиме підвищенню попиту на залізничні вантажні перевезення.

Аналіз дії ринкових чинників, які викликають новітні тенденції на ринку використання вантажних вагонів, показує, що швидке індивідуалізоване задоволення потреб клієнтів та запровадження практики ціноутворення, яка спирається на ринкові підходи, мають стати головними напрямами управлінських зусиль менеджменту АТ «Укрзалізниця».

Перелік посилань

1. Бакалінський О.В., Маліцький В.В. ОНОВЛЕННЯ КОМПЛЕКСУ ПРИНЦИПІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ ЯК НАСЛІДОК ДЕРЕГУЛЯЦІЇ ЦІН КОРИСТУВАННЯ ВАНТАЖНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ВАГОНАМИ. Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Review of transport economics and management Випуск 4(20) Дніпро, стор. 115.
2. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Ефективна економіка. 2020. № 9. – URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8199> (дата звернення: 01.10.2022). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54.
3. О. Г. Стрелко, Ю. А. Бердниченко, В. С. Вознюк, і Ковальський І. Л., «АНАЛІЗ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ», НаукПраці ВНТУ, вип. 2, Чер 2020.
4. Новак В. О., Кириленко О. М., Разумова К. М., Ігнатюк В. В. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ОСНОВНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ (ОГЛЯД). Наукоємні технології № 1(53), 2022. DOI: 10.18372/2310-5461.53.16510.
5. Шраменко Н., Шраменко В., Соларьов О. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Том 1 № 16 (2021): DOI: [10.36910/automash.v1i16.505](https://doi.org/10.36910/automash.v1i16.505)
6. Маяк М.М., Прогній П.Б., Матвіїшин А.Й., Попович П.В., Шевчук О.С., Островерхов В.М., Коцур А.С., Романишин О.В. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ І ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Том 2 № 15 (2020). DOI: [10.36910/automash.v2i15.393](https://doi.org/10.36910/automash.v2i15.393)
7. Дзуліт З. П., Данилюк І. А. Вплив COVID-19 на ринок вантажних залізничних перевезень. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку. 2020; Випуск 2, Номер 2: сс. 169 – 180. DOI: [10.23939/smeu2020.02.169](https://doi.org/10.23939/smeu2020.02.169)
8. Керничний Б. Я. Радинський С.В. Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств. Галицький економічний вісник. — Т. : ТНТУ, 2021. — Том 69. — № 2. — С. 83–94. — (Фінанси, банківська справа та страхування). https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2021.02

9. F. Lasserre, L. Huang, É. Mottet. The Emergence of Trans-Asian Rail Freight Traffic as Part of the Belt and Road Initiative: Development and Limits. OpenEdition Journals 2020-2 p. 43-52. <https://doi.org/10.4000/chinaperspectives.10162>

10. BRDO: Рівень зносу парку вагонів власності АТ «УЗ» критичний. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://urm.media/26549-2/> Дата звернення 29.09.2022.

11. Порядок визначення та перегляду ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів. с.1-7. - Електронний ресурс. Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/stavky/order5/ Дата звернення 29.09.2022.

12. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті». Електронний ресурс. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/32666.html> Дата звернення 29.09.2022.

13. Бакалінський О.В., Малицький В.В. Оновлення процедури встановлення ціни на послугу з використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на основі підходу Ф. Ремсі. Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. Випуск 2 (52), 2022 стор. 22.

ANALYSIS OF THE EFFECTS OF MARKET FACTORS WHICH CAUSE THE LATEST TRENDS OF THE USE OF FREIGHT WAGONS MARKET

Bakalinsky Oleksandr V., Doctor of Economics, professor, National Transport University, professor Department of Management, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenka Str., 1, r. 243, <https://orcid.org/0000-0003-1215-7470>

Malitskiy Vitalij V., National Transport University, Postgraduate student of the Department of Management, Ukraine 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenka Str., 1, <https://orcid.org/0000-0001-9210-5165>

Annotation. The transition of JSC "Ukrzaliznytsia" to the market implementation of services for the use of freight cars caused a drop in demand for the Company's cars over the past three years by more than 1.5 times. At the same time, the decrease in the total volume of cargo transportation by rail transport amounted to about 3%. The purpose of this work is to study the market factors that influenced the change in demand for wagons of JSC "Ukrzaliznytsia". It is proposed to form trends in the market of services for the use of freight cars.

The study showed that the structure of demand for JSC "Ukrzaliznytsia" wagons is uneven. It directly depends on the types of wagons offered, their condition, the price of use, as well as the type of cargo being transported. Freight wagons for the transportation of bulk cargo (raw materials, grain, oil products, metals and products thereof) are in the greatest demand among customers. The company's largest income from this service is generated by large clients. They mostly order wagons for transporting bulk cargo. Demand for other types of wagons is generated by small companies. However, their share in the income structure is insignificant. Reserves of JSC "Ukrzaliznytsia" allow to satisfy the increased demand for freight cars.

Among the factors that influenced the decrease in demand for the Company's wagons, the following stand out: competitors' provision of newer wagons; untimely change of price offers; untimely repairs of freight cars; bureaucratic obstacles in providing the service; outdated approach to pricing.

According to the results of the research, the authors have formed general trends of the market of services for the use of freight cars. Threats negatively affecting the demand structure of this market are outlined. Selected opportunities, the use of which will enable JSC "Ukrzaliznytsia" to compete with other owners of freight cars that provide them for use.

Keywords: Freight railway transportation; use of wagons; demand for freight cars; individual elasticity of demand; pricing

References

1. Bakalinsky O. V., Malitskiy V.V. (2020) ONOVLENNYA KOMPLEKSU PRYNTSYPIV TSINOUTVORENNYA YAK NASLIDOK DEREHULYATSIYI TSIN KORYSTUVANNYA VANTAZHNYMY ZALIZNYCHNYMY VAHONAMY (UPDATE OF THE COMPLEX OF PRICING PRINCIPLES AS A CONSEQUENCE OF DEREGULATION OF PRICES FOR THE USE OF FREIGHT

RAILWAY CARS). Academician V. Lazaryan Dnipro National University of Railway Transport. Review of transport economics and management Issue 4 (20) Dnipro, p. 115 [in Ukrainian].

2. Stasyuk O. M., Chmyryova L. Yu., Fedyai N. O. Rynky vantazhnykh ta pasazhyrs'kykh perevezen' v Ukraini: problemy ta tendentsiyi. (Cargo and passenger transport markets in Ukraine: problems and trends). Efficient economy. 2020. No. 9. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199> (access date: 09/29/2022). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54. [in Ukrainian]

3. O. H. Strelko, Yu. A. Berdnychenko, V. S. Voznyuk, and I. L. Kovalskyi, ANALIZ ROZVYTKU KONTEYNERNYKH PEREVEZEN' ZALIZNYCHNYM TRANSPORTOM V UKRAYINI (ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORT BY RAIL TRANSPORT IN UKRAINE), NaukPracy VNTU, vol. 2, June 2020. [in Ukrainian]

4. Novak V. O., Kyrlyenko O. M., Razumova K. M., Ignatiuk V. V. ORHANIZATSIYA MIZHNARODNYKH PEREVEZEN' VANTAZHIV OSNOVNYMY VYDAMYTRANSPORTU (OHLYAD) (ORGANIZATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION BY THE PRINCIPAL INDUSTRY OF VIDAMITRANSPORT (OVERVIEW). Naukoyemni tekhnolohiyi No. 1(53), 2022. DOI: 10.18372/2310-5461.53.16510. [in Ukrainian]

5. Shramenko N., Shramenko V., Solarev O. Analiz rynku vantazhnykh perevezen' v Ukraini (Analysis of the cargo transportation market in Ukraine). Suchasni tekhnolohiyi v mashynobuduvanni ta transporti. Volume 1 No. 16 (2021): DOI:10.36910/automash.v1i16.505. [in Ukrainian].

6. Mayak M.M., Progniy P.B., Matviyshyn A.Y., Popovich P.V., Shevchuk O.S., Ostroverkhov V.M., Kotsur A.S., Romanishyn O.V. OSOBLIVOSTI ROZVYTKU RYNKU VANTAZHNYKH I PASAZHYRS'KYKH PEREVEZEN' (FEATURE OF MARKET DEVELOPMENT CARGO AND PASSENGER TRANSPORTATION). Suchasni tekhnolohiyi v mashynobuduvanni ta transporti. Volume 2 No. 15 (2020). DOI:10.36910/automash.v2i15.393. [in Ukrainian].

7. Dvulit Z. P., Danyliuk I. A. Vplyv COVID-19 na rynek vantazhnykh zaliznychnykh perevezen' (The impact of COVID-19 on the market of freight rail transportation.) Management and entrepreneurship in Ukraine: stages of formation and problems of development. 2020; Issue 2, Number 2: pp. 169 – 180. DOI:10.23939/smeu2020.02.169 [in Ukrainian].

8. Kernychnyi B.Ya. Radynskiy S.V. Analiz suchasnoho stanu ta tendentsiy rozvytku transportno-lohistrychnoho obsluhovuvannya vitchyznyanykh promyslovykh pidpryyemstv (Analysis of the current state and development trends of transport and logistics services of domestic industrial enterprises). Galician Economic Herald. — T.: TNTU, 2021. — Volume 69. — No. 2. — P. 83–94. — (Finance, banking and insurance). https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2021.02 [in Ukrainian].

9. F. Lasserre, L. Huang, É. Mottet. The Emergence of Trans-Asian Rail Freight Traffic as Part of the Belt and Road Initiative: Development and Limits. OpenEdition Journals 2020-2 p. 43-52. <https://doi.org/10.4000/chinaperspectives.10162>.

10. BRDO: Riven' znosu parku vahoniv vlasnosti AT «UZ» krytychnyy (The level of wear and tear of the fleet of wagons owned by JSC "UZ" is critical). Electronic resource. Access mode: <https://urm.media/26549-2/> Date of application 09/29/2022. [in Ukrainian].

11. Poryadok vyznachennya ta perehlyadu stavok platy za vykorystannya vlasnykh vahoniv pereviznyka AT «Ukrzaliznytsya» v protsesi nadannya posluh z perevezennya vantazhiv (The procedure for determining and revising payment rates for the use of Ukrzaliznytsia JSC's own wagons in the process of providing cargo transportation services). pp. 1-7. - Electronic resource. Access mode: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/stavky/order5/Request date 09/29/2022. [in Ukrainian].

12. Analiz rehulyatornoho vplyvu do proektu nakazu Ministerstva infrastruktury Ukrainy «Pro zatverdzhennya Poryadku vstanovlennya zaborony ekspluatatsiyi vantazhnykh vahoniv na zaliznychnomu transporti» (Analysis of the regulatory impact on the draft order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine "On approval of the Procedure for establishing a ban on the operation of freight cars on railway transport"). Electronic resource. Access mode: <https://mtu.gov.ua/news/32666.html> Application date 09/29/2022. [in Ukrainian].

13. Bakalinsky O. V., Malitskiy V.V. Onovlennya protsedury vstanovlennya tsiny na posluhu z vykorystannya vantazhnykh vahoniv AT «Ukrzaliznytsya» na osnovi pidkhodu F. Remsi. (Updating the procedure for setting the price for the service of using freight cars of JSC "Ukrzaliznytsia" based on F. Ramsey's approach). Bulletin of the National Transport University. Series "Economic Sciences". Scientific journal. Issue 2 (52), 2022 p. 22.