УДК 656.21

ТРАНЗИТНІ ВАНТАЖОПОТОКИ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Д-р техн. наук О.В. Лаврухін, канд. техн. наук О.М. Костєнніков, Г.О. Ковальова, О.Ю. Калмиков

ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПОТОКИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

Д-р техн. наук А.В. Лаврухин, канд техн. наук А.М. Костенников, А.О. Ковалева, А.Ю. Калмыков

TRANSIT CARGO FLOWS BY UKRAINIAN RAILROADS UNDER EU INTEGRATION

Dr. of techn. sciences O.V. Lavruhin, Cand. of techn. sciences O.M. Kostennikov, A.O. Kovaleva, O.Y. Kalmykov

Сприятливе географічне положення України, наявність розвинутої транспортної інфраструктури, а також показники експорту-імпорту країн Європейського Союзу дають змогу зробити висновок про спільну зацікавленість у поглибленні інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг на теренах ЄС.

Ключові слова: *Європейський Союз, транспортна інфраструктура, міжнародні транспортні коридори, транзитні вантажопотоки.*

Благоприятное географическое положение Украины, наличие развитой транспортной инфраструктуры, а также показатели экспорта-импорта стран Европейского союза позволяют сделать вывод об общей заинтересованности в углублении интеграции украинской транспортной отрасли к рынку транспортных услуг на территории ЕС.

Ключевые слова: *Европейский Союз, транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры, транзитные грузопотоки.*

Favorable geographical position of Ukraine, availability of advanced transport infrastructure and exports and imports data of the European Union allow to conclude mutual interest in deepening integration of Ukrainian transport sector to the transport market in the territory of the EU, show new approaches to the transport system development, new technologies and rational ways of development of freight and passengers transportation, establishing various forms of cooperation in the format, especially Ukraine – EU.

Keywords: *European Union, transport infrastructure, international transport corridors and transit flows.*

Вступ і постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Інтеграційні процеси, що відбуваються на основі міжнародного розподілу праці та збільшення темпів науково-технічного прогресу, призвели до швидкого зростання обсягів зовнішньої торгівлі товарами та послугами у сучасному світі, зокрема між Європою та Азією, Європою та Північною Америкою, Азією та Північною Америкою. Одним із проявів процесів інтеграції та глобалізації у світовій економіці і зовнішній торгівлі є виникнення потужних міжнаціональних вантажних потоків особливої форми організації перевезень – міжнародних транспортних коридорів (МТК) [1]. Виключно сприятливе географічне положення України, а також наявність розвинутої транспортної інфраструктури дозволяють нашій країні зробити у вирішення проблеми формування інтегрованої системи глобальних МТК вельми істотний внесок, виступаючи на ринку транзитних перевезень рівноправним партнером, що пропонує транспортному співтовариству транзитні ресурси [5]. МТК в сучасному розумінні це, перш за все, напрями, за якими концентрується переміщення значних

обсягів вантажів, часто різними видами транспорту. МТК забезпечують, перш за все, перевезення вантажів зовнішньої торгівлі – експортно-імпортних і транзитних. Організація міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у МТК потребує вирішення комплексу питань прискореної доставки і підвищення якості перевезень [6,4,9].

Визначення мети та задачі дослідження. Основними напрямками, згідно з Транспортною стратегією України [9] та програмою ЄС для України «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т» [9], є комплексна оптимізація роботи залізниць України, що спрямована на підвищення ефективності якості експлуатаційної роботи та сприяння зростанню обсягів використання мультимодального, інтермодального та комбінованого транспорту в Україні. Таким чином виникає необхідність дослідження сучасного стану транзитних вантажопотоків залізницями України та можливості їх збільшення в умовах інтеграції до Європейського Союзу.

Аналіз останніх досліджень. Питанням дослідження міжнародних транспортних коридорів та транзитних перевезень в Україні присвячена значна кількість праць [5,7,9,3], але в сучасних умовах виникає необхідність розгляду цього питання з точки зору більш тісної співпраці України з ЄС.

Основна частина дослідження. У загальній структурі перевезень вантажів частка транзитних складає 7,7 % [2].

За січень – вересень 2013 року обсяги транзитних перевезень зменшились на 20 %, або 6,3 млн тонн, доходи – на 131,3 млн дол. США. Це пов'язано із кризовими явищами у світовій економіці, що супроводжувалися зниженням платоспроможного попиту на продукцію базових галузей економіки, а саме скороченням обсягів виробництва в металургії, стагнацією будівельного сектора тощо. Разом з цим, при загальному зменшенні обсягів перевезень транзитних вантажів також відбулося за деякими позиціями і збільшення обсягів, а саме: лісних вантажів, автомобілів, брухт чорних металів, хімікатів.

При загальному зменшенні транзитних перевезень відзначається позитивна динаміка, а саме: відбулося збільшення обсягів перевезень хімікатів - на 112,6 тис. тонн, або на 6,4 %; лісних вантажів – на 90,6 тис. тонн, або в 2,2 раза; брухту чорних металів – на 84,2 тис. тонн, або в 4,7 раза; солі – на 34,0 тис. тонн, або 58,3 %; коксу – на 81,9 тис. тонн, або в 3 рази; автомобілів – на 39,5 тис. тонн, або 53,3 %; кольорових металів – на 2,2 тис. тонн, або на 68,3 % [2].

На скорочення обсягів транзитних перевезень вантажів негативно вплинув ряд факторів [2]:

- зниження світового попиту внаслідок кризових явищ в економіці;

- політика держав, яка спрямована на розвиток та завантаження власних портових потужностей, у тому числі Російська Федерація активно розвиває транспортну інфраструктуру, зокрема портову, що надає можливість активізувати перевалку своїх вантажів через російські порти;

- зміна ринкової ситуації для окремих вантажів. (Так, стагнація ринків чорних металів призводить до зменшення споживання сировини, а саме чавуну та руди залізної, які складають основу транзитного вантажопотоку. Несприятлива економічна ситуація склалася в сегменті добрив і прогнозується на наступні роки. На світовому вугільному ринку спостерігається стійка тенденція до закупівель колумбійського і південноафриканського вугілля, що зменшує експорт російського і, як наслідок, негативно відображається на українському транзиті.).

Необхідно зазначити, що із загального обсягу експорту транспортних послуг близько 30 % припадає на країни ЄС; обсяг імпорту транспортних послуг на 40 % формується державами ЄС.

В програмі ЄС для України «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т» пропонується таке завдання транспортної політики мультимодального транспорту в Україні, як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку перевезень» [8]:

– сприяти зростанню обсягів використання мультимодального, інтермодального та комбінованого транспорту в Україні;

– заохочувати наскрізний транспортний рух, що приведе до збільшення обсягів митного очищення, яке проводитиметься на внутрішніх складах, й зменшить завантаженість митних депо в портах та прикордонних пунктах пропуску;

– розробити ініціативи щодо становлення мультимодального та інтермодального транспорту більш конкурентоспроможним у порівнянні з унімодальним транспортом за рахунок розширення пакета пропонованих послуг;

– сприяти переходу частини автоперевезень до залізничного чи річкового виду транспортування з метою зменшення як навантаження на автошляхи, так і викидів в атмосферу; збільшити обсяги міжнародних перевезень шляхом залучення залізниці, уникнувши, таким чином, модальних (до інших видів транспорту) перевантажень на залізничних прикордонних станціях [7].

Про необхідність забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних компаній на ринку залізнично-морських перевезень свідчить той факт, що на сьогодні 90 % експортних товарів продаються на умовах FOB – місце передачі вантажу в порту перевалки на борту судна. Тобто логістична транспортна схема розривається в морських портах, і більш ніж 70 % транспортної наскрізної ставки стає здобутком іноземних перевізників. Це пов'язане з тим, що вітчизняний залізничний транспорт, морські порти працюють в умовах монопольно встановлених державою тарифів і лише морський транспорт працює в умовах фрахтового ринку. В результаті нееквівалентного обміну в системі зовнішньоторговельного обороту вантажовласники України щорічно виплачують іноземним компаніям понад 2 млрд дол. США [5]. Вказані умови не дають вітчизняним експортерам, імпортерам та транспортним підприємствам скористатися перевагами змішаних перевезень вантажів «від дверей до дверей», не дають можливості повною мірою одержувати додаткову іноземну валюту за транспортні послуги, а також не сприяють розвитку міжнародних операторських компаній.

Курс на інтеграцію до Європейського Союзу (ЄС) вимагає від України адекватної трансформації транспортної системи відповідно до особливостей відкритого європейського ринку транспортних послуг. Стратегія забезпечення конкурентоспроможності національного ринку транспортних послуг у сфері вантажних перевезень має враховувати макроекономічні тренди, тенденції транспортної політики ЄС, конкурентного середовища на відповідних сегментах ринку та умови попиту.

Висновки з дослідження і перспективи, подальший розвиток у даному напрямку. Інтереси держави і суспільства щодо інтеграції економіки України в європейське співтовариство вимагають практичних кроків для розвитку залізничного транспорту відповідно до вимог європейського ринку транспортних послуг. В умовах посилення конкуренції на міжнародному ринку транспортних послуг та орієнтації України на євроінтеграцію є необхідність розвитку та забезпечення конкурентоспроможності компаній на ринку залізничних перевезень шляхом запозичення кращого досвіду ЄС в організації перевезень та відповідного державного регулювання, що вимагає подальших досліджень.

Вищевикладені факти дають змогу зробити висновок про спільну зацікавленість у поглибленні інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг на теренах ЄС, нових підходах до розвитку транспортної системи, нових технологіях і раціональних шляхах освоєння перевезень вантажів і пасажирів, налагодженні різних форм співробітництва у форматі, насамперед, Україна – ЄС.

Список використаних джерел

1. Брайковська, А.М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських копаній на ринку залізнично-морських перевезень [Текст] / А. Брайковська //. Зб. наук. праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип.. 20. – С. 64-77.

2. Звіт про повторне відстеження результатів наказу Міністерства інфраструктури України від 4 жовтня 2012 року № 589 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www/URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_55/print/39677.html.

3. Козак В.В. Розробка моделі розвитку інтероперабельності міжнародних залізничних транспортних коридорів на стратегічному рівні планування перевезень [Текст] / В.В. Козак,

Т.В. Бутько, А.В. Прохорченко // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2011.– № 3. – С. 36-41.

4. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]: інформація / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html

5. Панченко, С.В. Інтермодальні перевезення як ключовий чинник підвищення ефективності роботи транспорту в умовах формування міжнародних транспортних коридорів України [Текст] / С.В. Панченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 7-8.

6. Пащенко, Ю.Є. Оцінка можливостей залучення додаткових транзитних вантажопотоків через Україну [Текст] / Ю.Є. Пащенко // Залізничний транспорт України. – 2007. - №5. – С. 33-36.

7. Підлісний, П.І. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг [Текст] / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Економіст. – 2011. - № 10 (300). – С. 25-30.

8. Програма Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т», РК7. Мультимодальний транспорт. Заключний звіт 7.1 [Електронний ресурс] // Режим доступу: www/URL: http://tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_multimodal_ uk.pdf.

9. Трансальпийские перевозки компании Railion – состояние, опыт, перспективы [Электронный ресурс] // ЖД мира. – 2006. – № 12. – Режим доступа: www/URL:http://www.zdmira.com/

10. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: [схвалена розпорядженням КМУ від 16.груд. 2009р. №1555-р.] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www/URL: http://www.mintrans.gov.ua/ uk/discussion/15621.html/ 10.12.2009. – Київ.

Лаврухін Олександр Валерійович, д-р техн. наук, доцент кафедри управління вантажною і комерційною роботою, Українська державна академія залізничного транспорту.
Костєнніков Олексій Михайлович, канд. техн. наук, доцент кафедри управління вантажною і комерційною роботою, Українська державна академія залізничного транспорту. Тел.: 057-730-10-85.
Ковальова Ганна Олегівна, слухач групи МЗ-ОПУТ-Б12.
Калмиков Олександр Юрійович, студент групи 13-VI-ОПУТм.

Lavruhin Olexander Valerievich, Dr. professor of the chair "Management of freight and commercial operation". Tel.: 057-730-10-85.
Kostennikov Olexiy Mikhaylovich, Cand. of techn. sciences, associate professor of the chair "Management of freight and commercial operation". Tel.: 057-7330-19-89.
Kovaleva Anna Olegovna, student of the group M3-ROM-B12.
Kalmykov Olexander Yurievich, student of the group 13- VI-ROMм.