

УДК 338.47.003

Ханова О.В.\*, Давтян К.В.\*\*

## РОЗВИТОК СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ ЗА УМОВ ЇЇ СУЧАСНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ СПРЯМУВАНЬ

*В статті йдеться про розвиток системи залізничних транспортних послуг України в умовах її інтеграційних пріоритетів. Досліджено види інтеграції в транспортному секторі; доведено зв'язок між структурою перевезень і структурою експорту України; проаналізовано залежність обсягів вантажоперевезень від рівню соціально-економічного розвитку регіонів України. Визначено фактори, що визначатимуть майбутнє транспортного комплексу України.*

**Ключові слова:** транспортні послуги, залізничний транспорт, транзитний потенціал, інтеграційні перспективи України

*В статье рассмотрены вопросы развития системы железнодорожных транспортных услуг Украины в условиях ее интеграционных приоритетов. Исследованы виды интеграции в транспортном секторе; доказана связь между структурой перевозок и экспорта Украины; проанализирована зависимость объемов грузоперевозок от уровня социально-экономического развития регионов Украины. Определены факторы, которые будут определять будущее транспортного комплекса Украины.*

**Ключевые слова:** транспортные услуги, железнодорожный транспорт, транзитный потенциал, интеграционные перспективы Украины

*The paper deals with the development of rail transport services in Ukraine in terms of its integration priorities. Investigated types of integration in the transport sector; proven link between the structure of transport and export of Ukraine, the dependence of the volume of freight traffic on the level of socio-economic development of Ukraine. The factors that will determine the future of the transport complex of Ukraine.*

**Keywords:** transportation, rail, transit potential integration prospects of Ukraine

Постановка проблеми. Україна переживає складний і суперечливий період розвитку та наслідки світової фінансово-економічної кризи. За таких умов транспортний комплекс грає особливу роль, бо від його послуг залежать можливості розвитку сільськогосподарського і промислового виробництва, сфера послуг. Транспорт є такою тією ланкою, яка забезпечує якість та оперативність зв'язків між окремими регіонами та країнами.

\* кандидат географічних наук, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна

\*\* викладач, аспірант кафедри міжнародних економічних відносин Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна

В сучасних умовах раціональної участі в глобалізації економічних відносин та в системі інтернаціоналізації оптимального використання всіх видів ресурсів транспортні системи є визначальною умовою ефективної участі країни або інтеграційного угруповання в міжнародному поділі праці та формуванні їх активного платіжного балансу, а також їх участі в інтеграційних процесах. В інтеграційному об'єднанні саме транспорт забезпечує вільне переміщення товарів і трудових ресурсів між державами-членами та третіми країнами.

Аналіз досліджень та публікацій. Питанням удосконалення методів і моделей розвитку транспортної системи України присвячено низку робіт. Серед дослідників, які в різний час займалися даною проблематикою, можна назвати А. Новікову, Ю. Пашенка, В. Букіна, М. Гончарова, Л. Чернюк, М. Фащевського, В. Онікієнка, Ю. Кулаєва, В. Колотія, В. Карпова, В. Пилипчука, Ю. Чернявського та інших. Проблемам визначення сутності і організації взаємодії різних видів транспорту присвячені роботи радянських вчених А. Комарова, К. Скалова, Б. Шадперкіна, В. Персіанова, Н. Ускова, В. Дегтяренко, Н. Правдіна, В. Негрія, Т. Банеки, сучасних російських вчених В. Галабурди, Г. Крижановського, В. Шашкіна, П. Куренкова, А. Котляренко, І. Єлового, а також вітчизняних науковців В. Диканя, О. Дейнеки, Ю. Кулаєва, В. Шинкаренко, М. Постан. Дослідженню проблем функціонування транспортних систем та розвитку їх потенціалу в сучасних економічних системах розглядаються в роботах Т. Блудової, В. Вінникова, О. Єдіна, О. Котлубай, Ю. Макогона, А. Новікова, Ю. Пашенко, Д. Прейгера, М. Примачьова, А. Рибчука, А. Халюка, Ю. Цветова та ін.

Наукові праці зазначених дослідників містять ґрунтовний аналіз щодо окремих аспектів функціонування транспортної системи України з акцентом на проблемні питання, що стримують ефективне використання країною своїх транспортно-транзитних переваг в межах світового господарства. Однак, слід зазначити, що питання пошуку та обґрунтування можливих напрямків розвитку потенціалу залізничної транспортної системи України є досить динамічним та потребує постійного вистежування, особливо з точки зору впливу зовнішніх кризових явищ та загальних тенденцій розвитку світової економіки, що обумовлює достатній рівень актуальності зазначеної проблеми.

Мета статті – розкриття проблеми розвитку транспортної системи України за умов її сучасних геостратегічних спрямувань та визначення шляхів їх подолання.

Виклад основного матеріалу. Під транспортною системою можна розуміти систему, метою функціонування якої є забезпечення економічних, технологічних та споживчих процесів шляхом переміщення будь-яких об'єктів транспортними засобами за схемами «від дверей до дверей» і «точно у строк».

Згідно з таким визначенням транспортної системи, міжнародний інтеграційний процес у транспортній галузі може відбуватись через функціональну, інституційну й інфраструктурну інтеграції [1].

Функціональна інтеграція передбачає створення спільних підприємств, фірм та корпорацій у транспортному секторі. Така форма інтеграції представляє собою, за сутністю, міжнародну співпрацю в транспортній галузі. Очевидно, що чим тісніше будуть транспортно-економічні зв'язки між суб'єктами економічної діяльності країн, які інтегруються, тим вищого рівня координації транспортної та економічної політики загалом вдасться досягти цим країнам.

Як зазначено в п. 8 «Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» від 11 червня 1998 р. № 615/98, галузева співпраця координується на становить координацію і взаємодію між Україною та ЄС у конкретних галузях і сферах господарської діяльності

[2]. Пріоритет на найближчі роки в галузевій співпраці слід віддати сфері транс'європейських транспортних, електроенергетичних та інформаційних мереж, тощо.

Інституційна інтеграція у транспортній галузі відбувається через участь країн у міжнародних транспортних організаціях, у процесі регулювання та координації міжнародного співробітництва, поширенні загальних стандартів, норм і правил стосовно транспортування та регулювання ринків транспортних послуг [3].

Інфраструктурна інтеграція відбувається шляхом об'єднання розрізнених транспортних інфраструктури у єдину транспортно-комунікаційну систему двох або більше країн. У загальному вигляді можна відобразити трирівневий процес інтеграції у транспортній галузі так: (рис. 1).



Рис. 1 Види інтеграції в транспортному секторі [складено автором за 1]

Виділені рівні інтеграційного процесу в транспортній галузі відбуваються у взаємозв'язку, доповнюють один одного та створюють сприятливе середовище для подальшої інтеграції країн-учасниць.

Слід зазначити, що загалом процеси міжнародної інтеграції забезпечують оптимізацію транспортно-економічних зв'язків між країнами та створюють умови для інтеграції транспортних систем.

В цьому контексті особливої уваги привертають сучасні умови функціонування залізниці в Україні.

При детальному розгляді елементів функціонування залізничного транспорту в Україні, слід зазначити про тісний взаємозв'язок між функціонуванням реального сектору економіки України та залізницею.

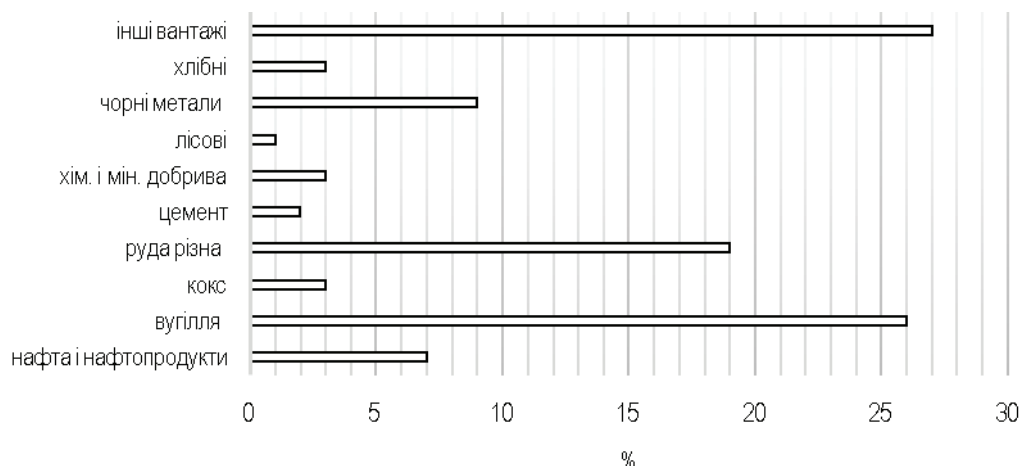


Рис. 2 Структура вантажних перевезень залізничним транспортом України [складено автором за 4]

На рисунку 2 зображена структура перевезень, яка віддзеркалює структуру української експортноорієнтованої промисловості, а саме – значна частка перевезень припадає

на металургійну та видобувну галузі, хімічну промисловість, сільське господарство і нафтопереробну галузь.

Графічне зображення динаміки вантажних відправлень залізничним транспортом показує значні флуктуації таких об'ємів. Найбільшого падіння вантажообіг зазнав в 2009 р., коли українська економіка опинилася в критичному стані внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи (рис.3).

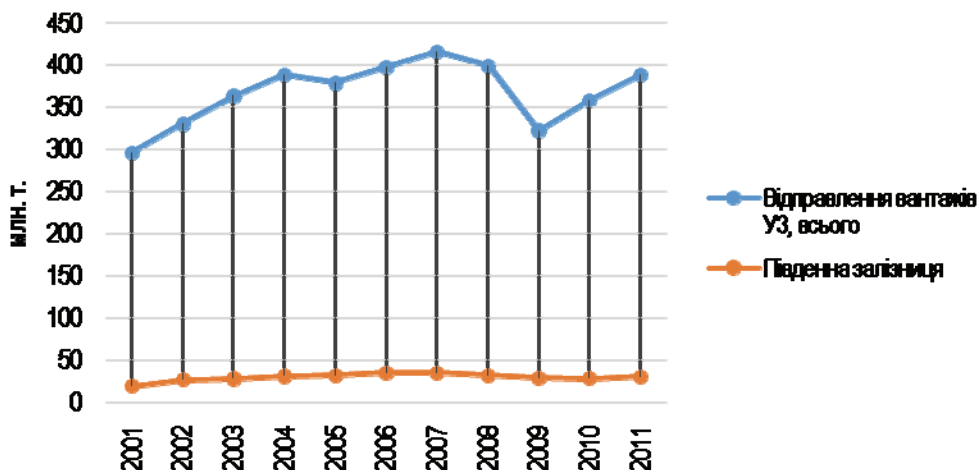


Рис. 3 Динаміка відправлення вантажів Укрзалізницею [складено автором за 4]

Разом з тим, таке падіння не значною мірою торкнулося Південної залізниці. Розподіл вантажних перевезень об'єктивно відповідає рівню соціально-економічного розвитку регіонів України. Найбільш потужними є Донецька та Придніпровська залізниці, на які припадає майже 70% вантажних перевезень України (рис. 4).



Рис. 4 Розподіл вантажних перевезень за структурними елементами Укрзалізниць [складено автором за 4]

Також дослідницький інтерес представляє собою дослідження взаємозв'язку між показниками перевезення вантажів у середньому за добу та середньою продуктивністю вантажного вагону. Така залежність може бути виявлена через регресійно-кореляційний аналіз:

Перевезення вантажів у середньому за добу тис.т	1	
Середньодобова продуктивність вантажного вагону, ткм	0,691938	1

Кореляційна матриця ідентифікувала достатню залежність між цими динамічними рядами. Тобто ефективність та об'єм перевезень визначається в тому числі продуктивністю вантажного вагону.

Таким чином, доцільним є побудова моделі лінійної регресії, яка має такий вид (1):

$$Y=667,35 + X1*0,10 \quad (1)$$

$$R^2=0,478778243, F=0,0016, DW=1,02,$$

де  $X1$  – середньодобова продуктивність вантажного вагона.

Результати регресії виявили лише 47%, які пояснюють вплив продуктивності на перевезення вантажів та можуть свідчити про таке – Укрзалізниця є державним підприємством, яке виконує стратегічні перевезення для найважливіших галузей народного господарства. Восновній масі такі перевезення є дотаційними, оскільки модель вказує на те, що при зростанні вантажообігу, продуктивність зростає лише на 0,1 ткм. і зростання вантажних перевезень зростає завдяки соціально-політичним факторам.

В такому випадку слід окремо зазначити все більш зростаючу роль експорту транспортних залізничних послуг через оптимізацію інтеграційних спрямувань України.

У схематичному вигляді процес участі транспортної системи України в міжнародній інтеграції можна представити наступним чином (рис. 5).



Рис. 5 Транспортна система країни в процесах міжнародної інтеграції [складено автором за 1]

Майбутнє транспортного комплексу України як перевізника, на нашу думку, визначатимуть наступні фактори: ефективність функціонування швидкісного руху, безпека перевезень, їх відносна дешевизна зі збереженням якості, вирішення проблеми різних стандартів колій, тощо.

Країни ЄС та світу лібералізують внутрішні ринки, і російські експортери отримують можливість збільшувати поставки найбільш конкурентоспроможних товарів та енергоносіїв. З іншого боку, західноєвропейські та світові держави прагнуть диверсифікувати як джерела походження імпортованих товарів, так і шляхи їх транспортування.

Така позиція співпадає з політикою Уряду РФ, що позбавляє Україну певних обсягів транзитних вантажопотоків [5].

Однак в останні роки Російський Уряд намагається зменшити витрати на доставку експортних вантажів через транзитні країни і максимально завантажити власний транс-

портний комплекс. Росія має намір здійснювати заходи, спрямовані на посилення своїх транспортних позицій у Чорноморсько-Азовському регіоні, витіснивши Україну із налагоджених ліній перевезень [6].

Приріст обсягів транзиту можливий за рахунок залучення додаткових обсягів перевезень з Білорусі, Казахстану, Молдови, але значного приросту із зазначених країн не очікується з причин побудови власних терміналів зернових і вугільних у портах Балтії і Росії.

Зазначимо, що розвиток залізничного сполучення між Україною і країнами Центральної і Західної Європи, Балканськими країнами стримується різницею в транспортному праві. Залізниці сусідніх з Україною країн при вантажних залізничних перевезеннях між Україною і країнами Західної і Центральної Європи, а також транзитом через територію України змушені переоформляти перевізні документи. Таке положення приводить до збільшення вартості перевезень і затримок на кордоні, не дозволяє вантажовласникам безпосередньо адресувати вантажі одержувачам, знижує правові гарантії клієнтів залізниць.

Схід України належить до регіонів з значним розвитком залізничного транспорту. Зокрема, протяжність колій Донецької залізниці складає 13% загальної довжини залізничної мережі України. У той же час на її частку припадає 47% навантаження і 36% вивантаження всіх залізниць України. На залізничний транспорт припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів. Проте на заваді збільшенню транзитності залізниці – застаріле обладнання, зношеність основних фондів. Залізниця потребує реконструкції залізничних колій для підвищення високошвидкісного руху (зокрема, на європейських залізницях поїзди розвивають швидкість 200-250 км/год. при збереженні високої частоти руху). У контексті підготовки до ЄВРО-2012 в 2007-2011 рр. булорозпочато модернізацію колій і впровадження руху пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год. Відкритим залишається питання розподілу колій на вантажні та пасажирські потоки. Зберігається невідповідність інфраструктури станцій через застарілість обладнання та будівель.

Серед основних напрямів подальшого розвитку залізничного транспорту України слід виділити наступне:

- невідповідність якості послуг транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам. Не завершено формування мережі доріг та логістичної інфраструктури європейського рівня. Вимагають ремонту 75-80% від загальної кількості доріг в Україні [7];

- низька частка інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25-30%, в результаті чого рівень зношення основних виробничих засобів зріс до 79,9% (активної їх частини – рухомого складу – до 85,4%) [7]. Одним із лідерів інвестування у розвиток транспортної системи є міжнародні фінансові інститути, насамперед, Європейській банк реконструкції та розвитку (на оновлення вантажного рухомого складу «Укрзалізниці» перераховано інвестицій у сумі 62,5 млн дол. США). Проте такі інвестиції мають і негативний аспект – зростання зовнішнього боргу України;

- низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, домінування галузевого, а не комплексного (секторального) підходу. Зокрема, питання розвитку інтермодальних перевезень недостатньо представлене у Транспортній стратегії України до 2020 р. [6];

- відсутність системної регіональної політики щодо вирішення проблем локальної доступності периферійних територій на Сході України. Недостатній рівень транспортного забезпечення (локальної транспортної доступності) периферійних, сільських насе-

лених пунктів, що виявляється у низькому рівні якості і забезпеченості дорожньою інфраструктурою, у недостатній кількості автобусних маршрутів і наднормативному рівні фізичної зношеності парку автобусів внутрішнього сполучення;

– високий рівень конкуренції щодо використання транспортно-транзитного потенціалу з боку іноземних конкурентів. Зокрема, у результаті підвищення транзитних ставок з 2008 по 2011 рр. «Укрзалізницею», транзит через Україну російських вантажів став скорочуватися і відходити на транзитні потоки через країни Балтії (частка транзиту російських вантажів у 2011 р. через українські порти становила 29%, а через Прибалтійські порти – 71%) [7].

Висновки. Безумовно, транспортна система України (і, зокрема, залізничний транспорт) має великий інтеграційний потенціал розвитку та тісний взаємозв'язок з функціонуванням реального сектору економіки України, але внутрішні проблеми технічного, економічного та політичного характеру призводить зменшення певних обсягів транзитних вантажопотоків через Україну і, як наслідок, поступовою втратою транзитно-інтеграційних перспектив.

Тому подальший розвиток транспортного потенціалу України є передумовою позитивних зрушень в економічному житті країни, але він вимагає динамічних трансформацій у транспортній галузі.

#### Список використаних джерел

1. Никифорок О.І. Широка інтеграція в транспортному секторі: теорія і практика [Текст] / О.І. Никифорок // К. Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2009. – №3. – С.258-265.
2. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу» від 11 червня 1998 р. № 615/98 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/615/98>.
3. Международные транспортные коридоры: сети и моделирование [Текст] / А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, В.Л. Ревенко, Л.А. Бакаев, Ю.А. Кутах; в 2-х т. – К.: КУЭТТ, 2003 – с. Т. 1. – 518 с., – Т. 2. – 622 с.
4. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2011 рік [Текст]: Статистичний бюлетень / відповідальна за випуск І.В. Калачова. – К.: Держстат України. – 80 с.
5. Блудова Т.В. Вдосконалення ціноутворення на вантажні перевезення для транспортного [Текст] Т.В. Блудова, І.В. Брикова, Т.В. Ревуцька // Фінанси України. – 2004. – №4. – С. 48-51.
6. Голиков А.П. Интермодальный путь «Восток-Запад» и место в нем Украины [Текст] / А.П. Голиков, Н.А. Казакова, М.В. Шуба // Тези доповідей за матеріалами шостої науково-практичної міжнародної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (7-12 червня 2010р., смт. Коктебель). – АР Крим. – С. 194-195. – с. 285.
7. Транспорт і зв'язок України за 2011 рік [Текст]: Статистичний бюлетень / відповідальна за випуск І.В. Калачова. – К.: Держстат України. – 273 с.