

ВИЗНАЧЕННЯ ЧИННИКІВ ВПЛИВУ НА РІВЕНЬ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті визначені основні чинники, які позитивно та негативно впливають на залучення транзитних вантажів через територію України, та вивчена політика сусідніх країн щодо розвитку даного виду перевезень.

Ключові слова: обсяги перевезень, рухомий склад, колія, транзитний вантажопоток

В статье определены основные факторы, которые позитивно и негативно влияют на привлечение транзитных грузов через территорию Украины, и определена политика соседних стран по развитию данного вида перевозок.

Ключевые слова: объемы перевозок, подвижной состав, колея, транзитный грузопоток

Basic factors which positively and negatively influence on bringing in of transiting loads through territory of Ukraine and the policy of neighborly countries is certain on development of this type of transportations are certain in this article.

Keywords: volumes of transportations, rolling stock, track, transit goods traffic

Постановка проблеми

Рівень конкурентоспроможності українських залізниць на міжнародному ринку перевезень дуже низький, про що свідчать дані про перевезення експортно-імпортних та транзитних вантажів. Аналізуючи показники експортно-імпортних операцій, видно, що починаючи з 2000 року відправлення вантажів постійно зростає (на 34 % за 7 років), водночас стабільною, на рівні 56 %, залишається частка сировини (кам'яне вугілля + руди + будівельні вантажі). Близько 10 % від загального обсягу складає відправлення чорних металів. Деяко знизилася відправлення коксу, що пов'язано з його нестачею для потреб металургійної промисловості України, та нафтопродуктів, враховуючи зниження поставок нафти з Росії. Починаючи з 2000 року підтримувалося більш-менш стабільне співвідношення між категоріями перевезень з тенденцією деякого зниження частки експорту та з одночасним збільшенням частки внутрішньодержавних перевезень [1].

Аналіз останніх досліджень

Значний науковий внесок у дослідження проблем конкурентоспроможності залізничного транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку зробили такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як С. Андрощук, С. Голосеев,

О. Г. Дейнека,, Д. Кондратьєв, Л. О. Позднякова, О. М. Шканова і т.ін. Проте, незважаючи на вагомий напруження, залишаються проблеми, що потребують додаткового наукового аналізу, а саме визначення чинників впливу на рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту на міжнародному ринку транзитних перевезень, що є метою даної статті.

Виклад основного матеріалу

Оскільки Україна має дуже вигідне геополітичне положення та розташована на перетині потужних товарних потоків, вона могла б бути великою транзитною державою. Однак існуючий рівень транзитних перевезень не відповідає існуючому потенціалу і останнім часом має тенденцію до значного скорочення. Це пояснюється тим, що транзитні перевезення відзначаються підвищеною чутливістю до таких факторів, як тарифна політика, митний режим на кордонах, економічний та політичний стан країн, що входять до району тяжіння. Зараз ситуація в нашій країні є дуже нестабільною, тому саме даний вид перевезень зазнає значних коливань (від 21 % у 2000 році до 23,6 % у 2006 році).

Практично стабільними (на рівні 5 млн т на рік) є перевезення хімічних та мінеральних добрив. Збільшені, але в абсолютних цифрах неістотно, перевезення коксу, лісових та будівельних вантажів, сумарна частка яких стабільно

становить близько 3 % від загального обсягу транзитних перевезень. Зараз значних коливань зазнають нафтові вантажі, зерно та продукти перемелу. Нафтопродукти для залізниць є вантажем тимчасовим, який потенційно тяжіє до трубопровідної системи. Якщо у 2003 році частка нафтопродуктів становила 26,7 % від загального обсягу, то вже у 2006 році вона знизилася до 7,2 % [1].

Дуже залежними від кон'юнктури ринку, врожаїв у країнах-експортерах є перевезення зерна та продуктів перемелу, обсяг яких в загальних перевезеннях коливається від 3,4 % до 0,5 %. Досить стабільні, з тенденцією поступового підвищення на рівні 5–7 % є транзитні перевезення «інших» вантажів.

На подальші перспективні обсяги перевезень будуть діяти і сприятливі, і негативні чинники.

Сприятливими чинниками здебільшого є :

1. Загальне зростання попиту на продукцію у світі.

2. Повернення Укрзалізниці статусу митного перевізника, що дозволить значно скоротити час проведення контрольно-пропускних операцій на кордонах країни.

3. Розробка дослідних зразків великооб'ємних вантажних вагонів. Фахівці Укрзалізниці спільно з вітчизняними вагонобудівними заводами візьмуться за створення сучасного великооб'ємного вантажного вагона, який би відповідав би європейським стандартам. Він повинен мати відповідні технічні характеристики, щоб залучити на українські залізниці західноєвропейських вантажовласників. Укрзалізниця планує заохотити вантажовласників перевозити високовартісні товари народного вжитку, такі як побутова техніка, меблі, продукти харчування тощо. А оскільки в Україні легка промисловість поки що не в змозі повністю задовольнити високі потреби вітчизняних споживачів, то на український ринок активно просуваються товари із сусідніх країн. Тобто йдеться про залучення імпорتنих і транзитних вантажів. Для зручності в цих вагонах планують розробити ширший проріз дверей та розсувний дах, що прискорить вантажно-розвантажувальні операції. Згідно з Комплексною програмою оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 рр. та відповідним розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. за № 1558-р., Укрзалізниця має розробити проекти дослідного перспективного вагона протягом 2010-2011 рр. [3].

4. Розвиток технологій «широкої колії». Така робота може дати максимальну віддачу у сфері міжнародних та транзитних перевезень, якщо об'єднати зусилля сусідніх країн, якими є Росія, Казахстан, Прибалтика та країни Західної Європи.

Тобто будуть підлягати перегляду перш за все застарілі технічні вимоги, які визначають конструкцію колії. Так, існуюча типізація верхньої будови колії розглядає як основний критерій вибору раціональної конструкції тільки вантажонапруженість лінії. Водночас не враховується весь комплекс експлуатаційних умов по кожній ділянці: навантаження на вісь, переваги руху пасажирських чи вантажних потягів, інтенсивність руху та інші фактори. Наприклад, у напрямку Київ-Дніпропетровськ – інтенсивний пасажирський рух, вантажонапруженість на деяких ділянках сягає 100 млн ткм брутто/км за рік, що не відповідає існуючій конструкції колії, показник якої складає 10 млн ткм брутто/км за рік [5].

5. Удосконалення спеціалізованого рухомого складу. Експерти пророкують Західній Європі до 2015 р. подвоєння нинішніх обсягів комбінованих перевезень. А щоб стати активним учасником цього процесу, Укрзалізниця одного географічного розташування країни у центрі Європи замало. Для підвищення конкурентоспроможності українських залізниць потрібно удосконалити спеціалізований рухомий склад, зробивши його більш швидкісним та містким. Над цим наразі й працюють залізничники та вітчизняні вагонобудівники.

Перспективи підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг зумовлені такими характеристиками залізничного транспорту, як висока екологічність і низька енергоємність. Тому залізничний транспорт як екологічно чистий, економічний і безпечний якнайкраще підходить для перевезення вантажів на середні та довгі відстані. Водночас у галузі міжнародних перевезень певні чинники обмежують масштаби транспортування вантажів залізницями.

Можна назвати кілька об'єктивних причин, що стоять на заваді зростанню обсягів комбінованих перевезень українськими залізницями, а саме: різні стандарти колії і рухомого складу, швидкість та скорочення транспортних витрат.

Однак особливою швидкістю вітчизняні платформи – основний рухомий склад, який забезпечує контрейлерні та інтермодальні перевезення – не можуть похвалитися. Їх конструктивна швидкість – 100-120 км/год. А на

практиці цей показник суттєво менший – 60-90 км/год.

Для значного скорочення транспортних витрат при розвантажувальних роботах зараз стали використовувати бімодальні технології для перевезення контейнерних вантажів.

Бімодальна технологія перевезення контейнерів RailRunner базується на експлуатації спеціальних платформ, що транспортуються як з використанням автомобільної тяги, так і залізничною колією шляхом встановлення платформи на спеціальні візки [8].

Враховуючи обмеження на рух автотранспортних засобів у Західній Європі, використання технології RailRunner може бути ефективним також і в міждержавному сполученні України із західноєвропейськими країнами. При цьому перевезення вантажів бімодальними транспортними засобами може здійснюватись як на існуючих маршрутах руху контейнерних та контейнерних поїздів колією 1520 мм, так і ділянками колії 1435 мм. В останньому випадку необхідно спорудження терміналів на Львівській залізниці з введенням колії 1435 мм в Україну. Використання технології RailRunner на цих маршрутах дозволить зменшити транспортні витрати, а отже, підвищити конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світовому ринку [2].

Отже, зараз і залізничники, і працівники заводів-виробників працюють у цьому напрямку, удосконалюючи та підвищуючи продуктивність, надійність, швидкість та ресурс вагонів-платформ, що є невід'ємною частиною комбінованих перевезень, за якими – майбутнє.

До негативних чинників належить:

1. Розширення кордонів ЄС, що може призвести до обмеження транзиту до цих країн таких вантажів, як руда, чорні метали, кам'яне вугілля.

2. Транспортна політика Росії, якою передбачається перевезення експортних вантажів через власні порти, з припиненням цих перевезень через порти України. Зараз цей захід є більш декларованим, але з реалізацією планів щодо розвитку російських портів Азово-Чорноморського басейну вплив частини російських вантажів з портів України наростатиме.

3. Невдала політика держави, через яку представники контейнерного бізнесу можуть спрямувати контейнери в обхід українських портів до румунських, щоб звідти транспортувати їх через територію України автомобільним транспортом. Так, згідно з Постановою Кабіне-

ту Міністрів № 279 від 1 січня 2010 р., митне оформлення товарів, які транспортуються в контейнерах і оформляються для вільного обігу, здійснюватиметься виключно поза територією пункту пропуску морського сполучення, розташованого в порту, тобто в зонах контролю вантажних митних комплексів, терміналів тощо. Мається на увазі створення так званих «сухих портів». Однак це приведе до додаткових витрат, пов'язаних з доставкою контейнера в зони митного контролю за межами порту, і його поверненням у порожньому стані в порт, що фактично означає подвійне оформлення вантажів.

За таких умов важко бути залучити транзитні вантажі на територію України, бо вантажовласники тепер як ніколи активно шукають дешевих і зручних шляхів, а ця постанова тільки ускладнила цей процес. З цих причин залізниця може втратити значну кількість вантажу.

З урахуванням зазначених факторів, а також перспектив розвитку міжнародної торгівлі між європейськими та азіатськими країнами визначено прогностичні обсяги транзитних перевезень. Крім традиційних міжнародних транзитних перевезень, існує значний потенціал їх розвитку у євроазіатських сполученнях, у першу чергу Китаю з європейськими країнами. Обсяги міжнародної торгівлі між цими країнами постійно зростають. У 1998 році товарообіг між ними склав 45,5 млрд дол. з підвищенням у 2005 році до 198 млрд дол., пропорційно зростає і фізичний обсяг.

Зараз практично весь обсяг цього товарообороту охоплено морськими перевезеннями. Потенційна перевага залізниць – більш короткі, у порівнянні з схемою «суходіл–море–суходіл» відстані перевезень та, відповідно, можливість кардинального скорочення термінів перевезень – з 25-30 до 10-12 діб. Для реалізації цієї переваги необхідне подолання негативних факторів, до яких слід віднести:

- ускладнені прикордонно-митні процедури, за наявності ряду перетинів кордонів;
- наявність необґрунтованих додаткових мит та зборів;
- негарантовану схоронність вантажів та відсутність наскрізного страхування;
- недосконалість та розпорошеність інформаційної системи на маршрутах перевезень;
- неузгодженість тарифної політики країн-учасниць перевезень.

Так, у кінці січня 2009 року в Чопі відбулася конференція, присвячена міжнародному залізничному сполученню Схід-Захід, головним пи-

танням якої було збільшення транзитного вантажопотоку в напрямку Схід-Захід в умовах глобального економічного спаду.

Позиція Укрзалізниці однозначна: для залучення додаткових обсягів перевезень необхідно проведення із сусідніми країнами гнучкої тарифної політики [7].

Зараз у межах СНГ діє Тарифна домовленість, завдяки якій залізничні тарифи країн-учасників не відрізняються один від одного більш ніж на 30 %. Основними принципами цієї тарифної політики є:

- стабільність рівня тарифних ставок;
- єдина тарифна база, яка забезпечує їх уніфіковану побудову;
- можливість зниження тарифів на території певної країни до нижньої межі, виходячи з економічних інтересів;
- узгодження учасниками Тарифної домовленості конкурентоспроможних «наскрізних» тарифних ставок [4].

Дотримання цих принципів всіма учасниками існуючої Тарифної домовленості дозволить підвищити економічний ефект від перевезення вантажів у напрямку Схід-Захід [7].

На обсяг транзитних перевезень України впливає відповідна політика сусідніх країн, проаналізувавши яку можливо спрогнозувати розвиток даного виду перевезень (табл. 1) [7].

Всі вище перелічені напрямки свідчать про взаємоузгодженість дій всіх країн щодо створення гнучкої тарифної політики та конкурентоспроможних тарифів, які будуть здатні залучати міжнародних вантажовласників.

Висновок

Проаналізувавши відповідні чинники та напрямки розвитку транзитної політики сусідніх країн, можливо стверджувати збільшення транзитних перевезень територією України, які дозволять підвищити рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту України на міжнародному ринку перевезень. Однак, враховуючи існуючі негативні фактори, доцільним буде створення спеціалізованої структури для оперативного моніторингу коливань обсягів та структури перевезень, динаміки економіки України і закордонних країн, коригування прогнозів обсягів та структури перевезень на найближчі роки. Усе це дозволить зробити більш точний прогноз розвитку міжнародних транзитних перевезень та розробити відповідні заходи щодо вчасного запобігання негативним наслідкам.

Розвиток транзитних перевезень у напрямку Схід-Захід

Залізниці сусідніх країн	Напрямки розвитку транзитних перевезень
Румунська залізниця	Зниження залізничних тарифів
Угорська залізниця	Укрзалізниця – головний партнер Розвиток комбінованих перевезень Використання електронного документообігу Скорочення часу перебування вагонів інших країн на території Угорщини
Словацька залізниця	Зростання контейнерного сполучення Відкриття терміналу Добре для проходження контейнерних поїздів із запасними частинами європейських автовиробників до Росії територією Словачки та України
Казахстанська залізниця	Наскрізні тарифи на перевезення вантажів у великотоннажних контейнерах через казахстанський перехід Достик
Російська залізниця	Скрізні тарифи на російських прикордонних переходах Забайкалля, Гродеково и Наушки

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Акуленко, А. А. Прогноз обсягів вантажних і пасажирських перевезень на перспективу до 2010 року [Текст] / А. А. Акуленко // Залізничний трансп. України. – 2009 р. – № 6. – С. 41-43.
2. Бельченко, Т. Комбіновані перевезення поставлять на нову платформу [Текст] / Т. Бельченко // Магістраль. – 2010 р. – № 9. – С. 8-10.
3. Дейнека, О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – Х., 2009. – № 25 – С. 62-65.
4. Коновалов, Д. Орудіє боротьби с кризисом – транзит [Текст] / Д. Коновалов // Магістраль. – 2010 р. – № 8. – с.8-10.
5. Копылов, Н. На повестке дня – требование к инфраструктуре [Текст] / Н. Копылов // Магістраль – 2010 р. – № 8. – С. 13-14.
6. Копылов, Н. Нужен совмещенный тариф [Текст] / Н. Копылов // Магістраль. – 2010 р. – № 5. – С. 5-8.
7. Копылов, Н. В очікуванні законної підтримки [Текст] / Н. Копылов // Магістраль. – 2010 р. – № 7. – С. 3.
8. Пшінько, О. М. Біомодальні технології перевезень – ключ до нових сегментів транспортного ринку [Текст] / О. М. Пшінько // Залізничний трансп. України. – 2009 р. – № 5. – С. 20-25.

Надійшла до редколегії 25.02..2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.