

УДК 656.2:339

**Корінь М. В.**

Український державний університет залізничного транспорту

### **КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ У КОНТЕКСТІ РОЗШИРЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА**

У статті визначено, що основним трендом сучасного етапу розвитку міжнародної політики у сфері транспорту є розширення транскордонного транспортного співробітництва країн. Визначено, що попри величезні транзитні можливості залізничного транспорту Україна не має змоги ефективно інтегруватися в систему транс'європейських транспортних зв'язків та міжнародного інфраструктурного співробітництва. На основі цього проаналізовано динаміку транспортування транзитних вантажів залізничним транспортом України та систематизовано основні причини падіння його рівня, які згруповано залежно від рівня впливу: глобальні, національні та внутрішньогалузеві. Розкрито концепцію розвитку транзитного потенціалу українських залізниць у контексті розширення транскордонного співробітництва, що визначає ключові напрями та інструментарій його зростання за рахунок поглиблення транскордонної співпраці.  
**Ключові слова:** залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, напрями, розвиток, транзитний потенціал.

**Постановка проблеми.** Глобалізаційні процеси, що зумовили зростання торговельних зв'язків між Європою та Азією, значною мірою привели і до зміни міжнародної політики у сфері транспорту. Прагнучи скорочення термінів та вартості доставки вантажів, Європейська економічна комісія ООН (UNECE) спільно з державами-членами та за підтримки Економічної і соціальної комісії для Азії і Тихого океану (UNESCAP) починаючи з 2003 року реалізує проєкт із розвитку євро-азійських транспортних зв'язків на засаді розширення транскордонного транспортного співробітництва [1]. Результатом спільної співпраці країн у сфері розвитку транспортних комунікацій стало не лише узгодження на міжнародному рівні правил перевезень та спрощення митних процедур, але й формування спільних транспортних маршрутів та інфраструктури для транспортного обслуговування транзитних вантажів. Показовим прикладом реалізації транскордонного співробітництва країн у сфері транспортного обслуговування є такі об'єкти транскордонної логістичної інфраструктури, що успішно діють нині, як спільний німецько-польський термінал у євросередині «Віадрина», китайсько-білоруський логістичний індустріальний парк «Великий камінь», казахсько-китайський логістичний центр у контрольно-пропускному пункті «Калжат» тощо. Активно підтримується співробітництво і у сфері створення новаторських розробок та налагодження спільного виробництва рухомого складу. В цьому напрямі активно реалізується співпраця між China Railway Rolling Stock Corporation, «Российские железные дороги», China Railway та «Сінара» шляхом локалізації на території Росії виробництва та сервісного обслуговування рухомого складу для високошвидкісних магістралей [2].

Україна, розташована між ринками Європи та Азії, в усі часи виступала ключовим гравцем у системі євро-азійських транспортних коридорів, що і забезпечило їй провідні позиції в світі за величиною транспортно-транзитного потенціалу. Адже чотири з десяти міжнародних транспортних коридорів, що проходять українською територією [3], мають стратегічне значення для підтримання євро-азійських транспортних зв'язків.

У реалізації статусу транзитної держави особлива роль відводиться транспортній інфраструктурі українських залізниць саме завдяки тому, що останні забезпечують майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень в Україні [4], а також надають можливість для перевезення масових, великогабаритних вантажів на великі відстані незалежно від погодних умов і сезону. Однак попри величезні провізні здатності (експлуатаційна мережа залізниць України становить близько 19,8 тис. км, а річний обсяг перевезень у 3–5 разів більший, ніж на залізницях європейських країн [4]) нині залізничний транспорт України не має змоги ефективно інтегруватися в систему транс'європейських транспортних зв'язків та міжнародного інфраструктурного співробітництва через значну невідповідність рівня транспортно-логістичного обслуговування встановленим в країнах Європи стандартам. Найбільш негативно впливають на конкурентні можливості українських залізниць на європейському транспортному ринку та не дають змоги ефективно реалізувати наявний в країні транзитний потенціал такі нагромаджені роками проблеми функціонування залізничного транспорту, як зношеність та технологічна відсталість виробничої бази, відсут-

ність сучасних транспортно-логістичних технологій та інфраструктури, низька платоспроможність та інвестиційна привабливість, зростання соціальної невдоволеності серед працівників залізниць.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема відродження транзитного потенціалу України і залізничного транспорту зокрема неодноразово обговорювалася як на державному рівні, так і серед учених української та закордонних наукових шкіл. Так, для підвищення рівня використання транзитного потенціалу України у 2002 році Урядом було розроблено та затверджено Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках [3]. Інша спроба зміцнити транзитний рейтинг України була реалізована у 2006 році шляхом прийняття Державної програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки. Основні інструменти реалізації цієї Програми спрямовані на покращення стану і пропускної здатності української мережі міжнародних транспортних коридорів [5].

Можливості розвитку транзитного потенціалу українських залізниць криються в розбудові мультимодальних транспортних систем та спільної інфраструктури, формуванні нових маршрутів та видів перевезень. Особливим здобутком у пошуку шляхів вирішення проблеми втрати транзиту в країні і на залізничному транспорті зокрема відзначаються праці таких вчених-науковців: В. Диканя, І. Воловельської, М. Корінь, О. Комчатих, Н. Редько, І. Марова, К. Михайличенка, Є. Белашова, А. Подп'ятнікова, Д. Прейгера, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова та інших [6–12].

Відаючи належне науковій і практичній значущості пропозицій названих учених щодо розвитку транзитного потенціалу України і залізничного транспорту зокрема в умовах прагнення розвинутих європейських країн до формування єдиного транспортного простору та підтримки Урядом України політики інтеграції країни в ЄС, виникає потреба в розробленні напрямів розвитку транзитного потенціалу українських залізниць у контексті розширення транскордонного співробітництва.

**Мета статті.** Метою статті є дослідження основних причин зниження рівня використання транзитного потенціалу залізничного транспорту України та розроблення концептуальних основ його розвитку в контексті розширення транскордонного співробітництва.

**Виклад основного матеріалу.** В усі часи обслуговування транзитних вантажів становило основу дохідної частини залізничного транспорту України. Однак зміна зовнішньоекономічного вектору інтеграції країни та загострення торговельних відносин із Росією зумовили різке скорочення рівня використання транзитних можливостей українських залізниць. Саме в результаті загострення воєнно-політичної кризи, що зумовила затягування стагнаційних процесів в економіці, залізничний транспорт найбільш гостро відчув на собі втрату транзитних вантажопотоків, обсяги яких і досі зменшуються. Лише за останні одинадцять років (2006–2017 роки) обсяги транспортування транзитних вантажів залізничним транспортом скоротилися на 64,29%, або на 36 489,3 млн. т-км, що привело до зменшення щорічного доходу залізниць на десятки мільйонів гривень, а відповідно, і до зниження рівня бюджетних платежів. У розрізі регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» найбільш різке падіння транзитних вантажів відбулося, безумовно, в регіональній філії «Доне-

цька залізниця», де його обсяги взагалі досягли нульового рівня. В інших філіях спостерігається не набагато краща ситуація. Так, у регіональній філії «Південна залізниця» обсяги обслуговування транзитних вантажів за 2006–2016 роки скоротилися на 55,4% і становили у 2016 році 4313,7 млн. т-км (рис. 1) [13]. Значно скоротилися і транзитні перевезення в регіональних філіях «Одеська залізниця» та «Південно-Західна залізниця»: за 10 років рівень падіння обсягів транзитних перевезень становив 70,1% та 63,2% відповідно.

Безумовно, що криза у сфері транзитних перевезень залізничним транспортом є наслідком наявності багаточисленних проблем розвитку як галузі, так і країни загалом, що мають комплексний характер. З огляду на думку провідних експертів та спеціалістів у сфері транзитних перевезень на залізничному транспорті [9; 14–15], варто зазначити, що причини скорочення транзитних вантажів на залізничному транспорті України не є однозначними, вважаємо, що всі вони зумовлені дією чинників глобального, національного та внутрішньогалузевого рівня. У зв'язку з цим вельми доречною є систематизація причин зниження рівня використання транзитного потенціалу українських залізниць як основних чинників, що уповільнюють процеси інтеграції залізничного транспорту в європейський транспортний простір. Зокрема, на глобальному рівні причини скорочення рівня транспортування транзитних вантажів залізничним транспортом полягають у зміні геополітичної ситуації в світі, що пов'язана із заостренням воєнно-політичних дій на Сході України та відносин із Росією, і привели до розбудови нових сухопутних маршрутів в обхід України та переорієнтації частини транзитних вантажів на потужності морського й автомобільного транспорту. Не менш негативно на транзитний імідж українських залізниць впливає і зростаючий рівень конкуренції з боку країн-партнерів (Росії, Білорусі), що активно модернізують потужності власних залізниць для розширення частки експорту послуг транспортного комплексу в країні. Слід звернути увагу і на такі тенденції розвитку глобального ринку транспортних послуг, що негативно впливають на рівень використання транзитних можливостей залізничного транспорту України, як уніфікація та стандартизація транспортно-митних процедур, гармонізація правил безпеки та лібералізація транспортного законодавства.

Причини падіння транзиту вантажів залізничним транспортом України, що мають національний рівень прояву, головним чином пов'язані з неефективністю державної політики розвитку

українських залізниць і знаходять вираження в недоліках чинної системи державного управління та регулювання галузі:

- затягуванні реформаційних процесів у галузі, несвоечасності імплементації основних Регламентів і Директив ЄС у сфері залізничного транспорту;

- формальному характері визначених низкою програмних документів стратегічних пріоритетів розвитку залізничного транспорту та невиконанні прийнятих державою у межах міжнародних транспортних угод, в тому числі і щодо розбудови Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, на себе зобов'язань;

- наявності численних прогалин у транспортно-логістичному законодавстві, лобюванні інтересів окремих груп у процесі реалізації тендерних процедур на залізничному транспорті;

- відсутності державних гарантій під час залучення ресурсів зовнішніх інвесторів та невідшкодуванні нею витрат на виконання соціально значущих перевезень залізничним транспортом тощо.

Ґрунтуючись на поданих вище статистичних даних, причинами внутрішньогалузевого рівня варто визнати:

- наростання техніко-технологічної відсталості інфраструктури і рухомого складу залізниць у зв'язку з наявністю неефективного нині механізму відтворення основних фондів, відсутністю власних фінансових можливостей для технологічного розвитку, неналежним використанням потенціалу інноваційного співробітництва з українськими розробниками інновацій та виробниками продукції для потреб залізниць;

- погіршення інвестиційного та кредитного рейтингів ПАТ «Укрзалізниця», що зумовлено наявністю численних корупційних схем використання фінансових ресурсів, реалізацією непрозорих механізмів формування тарифів на перевезення вантажів та наявністю проблеми недокомпенсації витрат на соціальні перевезення, а також пов'язано з відсутністю чітко визначених правил і процедур реалізації інвестиційних проектів;

- не досить якісний транспортно-логістичний сервіс, у тому числі відсутність комплексного транспортно-логістичного обслуговування, що є наслідком дефіциту сучасної транспортно-логістичної інфраструктури (центрів, терміналів, складів різних класів), відсутності сучасних технологій консолідації та переробки вантажів, недостатнього рівня розвитку інтегрованих систем управління і моніторингу процесу їх транспортування, а також зумовлено нестачею висококваліфікованих логістичних кадрів на залізничному транспорті тощо.

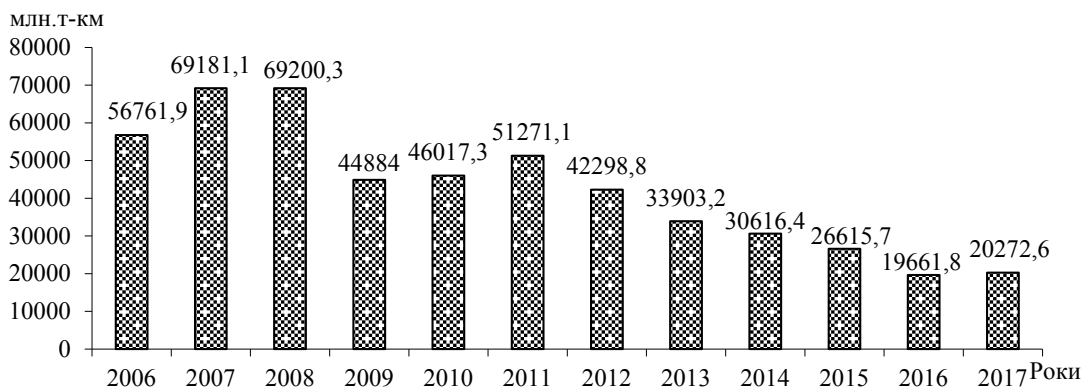


Рис. 1. Динаміка транспортування транзитних вантажів залізничним транспортом України за період 2006–2017 рр. [13]

У такий складний трансформаційний період, що характеризується загалом зміною світового економічного середовища та різкими перетвореннями у наявній до цього системі функціонування залізничного транспорту України, ПАТ «Укрзалізниця» потребує залучення зовнішніх ресурсів для власного розвитку, насамперед тих, що створюються в межах реалізації потенціалу транскордонного співробітництва в умовах інтеграції країни до ЄС. Варто відзначити, що транскордонне співробітництво розглядається з аспектів створення можливостей для зростання внутрішнього потенціалу залізниць, реалізації

інфраструктурних проектів їхнього розвитку та, відповідно, задля відновлення транзитного іміджу ПАТ «Укрзалізниця» на висококонкурентному європейському транспортному ринку. З огляду на стратегічну значущість участі залізничного транспорту України в європейському транспортно-логістичному просторі для підтримки транзитного іміджу держави, концепція розвитку транзитного потенціалу галузі в контексті розширення транскордонного співробітництва має визначати ключові напрями та інструменти його зростання за рахунок поглиблення транскордонної співпраці (рис. 2).



Рис. 2. Основні напрями та інструментарій розвитку транзитного потенціалу українських залізниць у контексті розширення транскордонного співробітництва



Так, інноваційно-технологічне партнерство залізничного транспорту України із залізницями ЄС і провідними підприємствами залізничного машинобудування може бути забезпечено за рахунок:

- створення спільних із закордонними компаніями виробництв сучасного рухомого складу, інтелектуальних інформаційних систем управління рухомими складом, техніки для будівництва, ремонту та утримання залізничної інфраструктури;

- проведення спільних фундаментальних і наукових досліджень із подальшою локалізацією виробництва створених інновацій на потужностях українських підприємств;

- обміну технічною документацією та матеріалами, надання в оренду новітніх зразків рухомого складу та іншої техніки залізничного призначення;

- створення спільних галузевих наукових центрів та інших об'єктів інноваційної інфраструктури, а також формування інтернаціональних дослідницьких колективів;

- організації проведення спільних міжнародних семінарів, конгресів, конференцій, присвячених найостаннішим досягненням у сфері залізничного транспорту;

- взаємного консультування та проведення спільних експертних інноваційних проектів розвитку залізничного транспорту тощо.

Розвиток інжинірингу та формування спільних механізмів управління інфраструктурними проектами реалізовуватиметься шляхом:

- проектування та будівництва спільних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, насамперед мультимодальних транспортно-логістичних центрів та багатфункціональних залізничних комплексів;

- реалізації наскрізних транспортно-логістичних послуг та створення спільних компаній-перевізників, логістичних та експедиторських підрозділів;

- надання послуг із будівництва, реконструкції та електрифікації залізничної інфраструктури інших країн, капітального ремонту і модернізації залізничних вузлів, станційних комплексів і тунелів у межах розбудови нових та розвитку наявних міжнародних транспортних коридорів;

- спільної підготовки техніко-економічного обґрунтування реалізації проектів інфраструктурного розвитку залізниць та проведення оцінки ефективності інвестиційних вкладень;

- розроблення концепцій і програм перспективного розвитку залізничної інфраструктури потенційних закордонних партнерів, а також залучення до процесів формування нових міжнародних транспортних маршрутів тощо.

Такий напрям розвитку транскордонного співробітництва залізниць, як формування компетенцій працівників та бізнес цінностей серед кадрового складу, має бути реалізований шляхом:

- розроблення спільних програм підготовки, підвищення та перенавчання кадрів, у тому числі й інноваційних форм їх реалізації;

- обміну спеціалістами для проходження стажування за кордоном;

- проведення спільних наукових форумів у сфері підготовки кадрів для потреб залізниць;

- спільного розроблення та видання науково-методичної літератури;

- консультування та обміну досвідом у сфері впровадження новітніх механізмів залучення, збереження й адаптації персоналу, створення ефективних механізмів мотивації та підтримки сприятливого соціального клімату серед працівників залізничної галузі тощо.

Транскордонне співробітництво у сфері управління ефективністю проектного фінансування програм розвитку залізниць передбачатиме створення можливості для:

- участі в акціонерному капіталі закордонних транспортних компаній та залучення їх інвестицій для інфраструктурного розвитку українських залізниць;

- консультування у сфері реалізації проектів за механізмами державно-приватного партнерства, в тому числі обмін методиками проведення оцінки інвестиційних проектів та визначення інвестиційного профілю потенційного партнера;

- створення спільних інвестиційних та венчурних фондів, банківських синдикатів під конкретний інвестиційний проект розвитку залізничного транспорту;

- залучення інвестиційних ресурсів міжнародних фінансових організацій та розвитку механізму лізингу технологічного обладнання;

- впровадження інструментів ринку цінних паперів, зокрема інфраструктурних облігацій;

- розвитку фінансового інжинірингу під час реалізації інфраструктурних проектів на залізничному транспорті;

- участі в інвестиційних ярмарках, організації інвестиційних турів, конференцій та рекламних роликів для позиціонування конкурентних переваг ПАТ «Укрзалізниця» і залучення зовнішніх інвестицій у галузь тощо.

**Висновок.** Динаміка транспортування транзитних вантажів залізничним транспортом України дала змогу вказати на факт різкого скорочення їхнього обсягу протягом останніх десяти років. На підставі цього вивчено причини падіння обсягів транзитних перевезень на залізницях України, які розглянуто на глобальному, національному та внутрішньогалузевому рівні. Для розвитку транзитного потенціалу українських залізниць доцільно забезпечити розширення транскордонного співробітництва шляхом, по-перше, налагодження інноваційно-технологічної співпраці, по-друге, реалізації спільних інфраструктурних проектів та поширення інжинірингу, по-третє, стимулювання та підтримання мобільності кадрів та, по-четверте, впровадження механізмів проектного фінансування за участю розвинутих європейських країн. Реалізація такого підходу до розвитку транзитного потенціалу залізничного транспорту України дасть змогу ПАТ «Укрзалізниця» не лише модернізувати інфраструктуру, технологічно оновити рухомий склад, якісно підвищити рівень компетенцій працівників та інвестиційні рейтинги, але й впровадити кращі європейські стандарти транспортно-логістичного обслуговування, стати надійним транзитером і партнером у системі євро-азійських транспортних зв'язків. Подальші дослідження мають бути спрямовані на розроблення інституційних засад розвитку транзитного потенціалу залізничного транспорту України в контексті розширення транскордонної співпраці і стосуватися формування сприятливого інституційного середовища для реалізації такого роду співробітництва.

**Список використаних джерел:**

1. Офіційний сайт United Nations Economic Commission for Europe. URL: <http://www.unece.org/trans/main/eatl.html>. – Назва з екрана.
2. «Синара» проработывает с CRRC вариант выпуска поездов для ВСМ не на СП с Siemens – РЖД. URL: [http://www.tdrzd.ru/press\\_centre/branch\\_news?rid=750&oo=2&fnid=68&newWin=0&apage=1&nm=92414](http://www.tdrzd.ru/press_centre/branch_news?rid=750&oo=2&fnid=68&newWin=0&apage=1&nm=92414). – Загл. с экрана.
3. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF> – Назва з екрана.
4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Залізничний транспорт. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichniy-transport.html> – Назва з екрана.
5. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF/page> – Назва з екрана.
6. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. 2016. № 1. С. 82–85.
7. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Коринь // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. № 38. С. 156–162.
8. Комчатних О.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О.В. Комчатних, Н.О. Редько // Економіка та управління на транспорті. 2016. № 3. С. 148–153.
9. Маров І.В. Реалізація транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України : дисер. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук; спеціальність: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Маров Ігор Володимирович. Донецьк, 2014. 217 с.
10. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг / К.М. Михайличенко, Є.В. Белашов. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>. – Назва з екрана.
11. Подп'ятніков А.Я. Механізми державного регулювання транзитного потенціалу України : дисер. на здобуття наук. ступеня канд. наук з держ. управління; спеціальність: 25.00.02 – механізми державного управління / Подп'ятніков Анна Ярославівна. Запоріжжя, 2016. 267 с.
12. Прейгер Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. 2012. № 4. С. 47–59.
13. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». Управління статистики. Довідник основних показників роботи регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (2006–2016 роки). Київ, 2017. 39 с.
14. Макаренко М. Україна – транзитна держава ? / М. Макаренко, В. Мироненко // Економіст. 2012. № 11. С. 4–8.
15. Поровозник В. Проект «Один пояс – один шлях»: можливості для України / В. Поровозник, В. Перебийніс. – Міжнародний центр перспективних досліджень, 2015. 31 с.

**Коринь М. В.**

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта

## КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КОНТЕКСТЕ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

### Резюме

В статье определено, что основным трендом современного этапа развития международной политики в сфере транспорта является расширение трансграничного транспортного сотрудничества стран. Определено, что, несмотря на огромные транзитные возможности железнодорожного транспорта, Украина не имеет возможности эффективно интегрироваться в систему трансъвропейских транспортных связей и международного инфраструктурного сотрудничества. На основе этого проанализирована динамика транспортировки транзитных грузов железнодорожным транспортом Украины и систематизированы основные причины падения его уровня, которые сгруппированы в зависимости от уровня воздействия: глобальные, национальные и внутриотраслевые. Раскрыта концепция развития транзитного потенциала украинских железных дорог в контексте расширения трансграничного сотрудничества, которая определяет ключевые направления и инструментарий его роста за счет углубления трансграничного сотрудничества.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, трансграничное сотрудничество, направления, развитие, транзитный потенциал.

**Korin M. V.**

Ukrainian State University of Railway Transport

## CONCEPT OF DEVELOPMENT OF TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINIAN RAILWAYS IN THE CONTEXT OF EXPANSION OF TRANSBORDER COOPERATION

### Summary

The article states that the main trend of the current stage of development of international transport policy is the expansion of cross-border transport cooperation between countries. It has been determined that, despite the enormous transit possibilities of rail transport, Ukraine is not able to effectively integrate into the system of trans-European transport links and international infrastructure cooperation. On this basis, the dynamics of transportation of transit cargoes by railway of Ukraine is analyzed and the main reasons for falling of its level are grouped according to the level of influence: global, national and intra-industry. The concept of developing the transit potential of Ukrainian railways in the context of expanding cross-border cooperation, which identifies key directions and tools for its growth through deepening of cross-border cooperation.

**Key words:** railway transport, cross-border cooperation, directions, development, transit potential.