

УДК 656.022.8:339.92

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СИСТЕМІ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Якименко Н.В., к.е.н., докторант (УкрДАЗТ)

Встановлено основні причини незадовільного стану залізничного транспорту в умовах кризи. Удосконалено поняття «транспортний потенціал залізничного транспорту». Розглянуто заходи, що забезпечать збереження та розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасні тенденції розвитку системи міжнародних економічних відносин передбачають зміну традиційних поглядів і підходів до проблем розвитку національного транспортного комплексу. В першому десятиріччі XXI ст. поряд зі збереженням класичних задач, які стоять перед транспортом – задоволення потреб народного господарства в перевезеннях, забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків держави, актуальність і значення яких перманентно, роль та значення транспорту зазнають змін. Саме тому набуває актуальності питання ефективного використання транспортного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретичним та методологічним основам розвитку транспорту, транспортного та транзитного потенціалу присвячені дослідження таких науковців як: Голикова А. П., Дергаусова М., Диканя В.Л., Кірпи Г. М., Новикової А. М. [1-5] та ін. Вони визначають основні напрямки розвитку транспорту, фактори підвищення ефективності його діяльності, обґрунтовують необхідність розбудови транзитного потенціалу транспортної системи України та визначають причини, що стримують цей процес. Незаперечною результатом їх дослідження, все ж таки, необхідно ще раз зупинитися на розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту, що обумовлено його ключовою позицією при встановленні шляхів виходу економіки України з кризи. Крім того, необхідно удосконалити саме поняття «транспортний потенціал залізничного транспорту», що викликано недостатнім його визначенням в наукових джерелах.

Виходячи з зазначеного, **мета статті** полягає у теоретичному обґрунтуванні значення розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту у підвищенні конкурентоспроможності залізничної транспортної системи; в удосконаленні поняття «транспортний потенціал залізничного транспорту» та у встановленні основних напрямків його розвитку, що дозволять підвищити ефективність діяльності залізничного транспорту в умовах кризи та створять підґрунтя скорішого виходу з неї.

Вклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт - основа усієї транспортної системи України. За результатами 2008 року ним

перевезено 56% від загального обсягу вантажів, що перевозяться в країні. Залізничний транспорт продовжує зберігати статус лідера на ринку вантажоперевезень. Це підтверджується часткою залізниць в транзитних перевезеннях, де вона перевищує 95 % (без урахування трубопровідного транспорту). Таким чином, саме залізничний транспорт залишається основним транспортною ланкою, на яку покладаються основні надії по реалізації національного транспортного потенціалу.

Економічна криза суттєво впливає на роботу та фінансове становище залізничного транспорту. Серед причин можна назвати:

1) економіка України виявилася найбільш чутливою к впливу кризи, що підтверджується найбільшим в світі падінням рівня економічних показників. Зростання реального ВВП України в 2008 році до попереднього року склало 2,1 %, тоді як у 2007 році цей показник склав 7,6 % (тільки у листопаді 2008 року падіння склало 14,4 % по відношенню до листопада 2007 року). Причин такого становища декілька, але головна полягає в односторонній спрямованості економіки України, де головним лідером був гірничо-металургійний комплекс, діяльність якого в основному орієнтувалася на експорт та світовий ринок, а отже виникла залежність від кон'юнктури світових ринків;

2) залізничний транспорт України історично орієнтувався на перевезення вантажів гірничо-металургійного комплексу та сировинних галузей (металургія, хімічна промисловість та ін.). Проте вони найбільш постраждали від економічної (фінансової) кризи. Так, виробництво сталі у жовтні 2008 р. скоротилося на 59,6 % порівняно з жовтнем 2007 року, виплавка чавуну – на 57 %, випуск прокату на 51 %. Виробництво усіх видів продукції хімічної промисловості у цілому за рік скоротилося на 10 % обсягів 2007 року. Внаслідок зазначеного тільки у листопаді 2008 року обсяги вантажоперевезень залізничним транспортом скоротилися та досягли рівня 1998-1999 рр., що були найменшими за усю історію існування «Укрзалізниця», що спричинило отримання збитку у сумі 0,8 млрд. грн.;

3) негативним фактором фінансового положення залізничного транспорту стала консервація рівня транспортних тарифів для основних вантажовиробників, що прийнята Урядом у

відповідності з програмами підтримки підприємств металургійної, хімічної, будівельної галузей. Однак це виявилось не вигідним для «Укрзалізниці», так як хоча й були передбачені пільги на продукцію цих галузей для потреб залізничного транспорту, але її вартість постійно зростає, що створює умови, коли «Укрзаліниця» все більше погіршує фінансове становище;

4) відбувається затримка проведення реформування тарифної системи залізничного транспорту України, що, як передбачалося, забезпечить баланс інтересів власників вантажів та залізниць, розвиток залізничної галузі та конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень, приведе у відповідність з вимогами діючого законодавства ціноутворення на послуги об'єктів природних монополій.

Вищезазначене також негативно позначається на *транспортному потенціалі залізничного транспорту*, під яким пропонується розуміти системну єдність технічних, технологічних, інфраструктурних, інформаційних ресурсів, яка використовується для забезпечення обсягів перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні.

Більш ефективно використання транспортного потенціалу залізничного транспорту повинно допомогти подолати наслідки світової економічної кризи та створити передумови конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень (Рис.). Нажаль сьогодні транспортний потенціал

залізничного транспорту України вкрай недостатньо задіяний в обслуговуванні транзитних потоків, що ускладнюється скороченням державних витрат щодо інвестиційного забезпечення залізничної галузі. Це потребує зміни стосовно фінансування проєктів, перспективних будівельних транспортних об'єктів, які створюють робочі місця, забезпечують територіальний розвиток та зростання реального сектору.

В умовах, що склалися, одним з напрямків поліпшення ситуації в галузі залізничного транспорту є інтеграційні процеси, які охоплюють як відносини між залізничним та іншими видами транспорту, так й відносини з транспортним машинобудуванням, металургійним комплексом, будівельною промисловістю та відносини більш глобального масштабу, які передбачають взаємодію з іншими залізницями та організаціями транспорту. Ще одним з пріоритетних напрямів інтеграційних процесів на транспорті є інтеграція з наукою, так як рівень науково-технічного прогресу напряму визначає конкурентоспроможність транспортних систем. Основними напрямками, на яких необхідно очікувати вирішального прориву, є: тотальна інформатизація транспорту, створення економічних та екологічних удосконалених транспортних засобів, створення логістичних транспортно-розподільчих систем, оснований на застосуванні логістичних технологій, створення термінальних систем доставки вантажів, формування мультимодальних логістичних центрів, розвиток контейнерних та контрейлерних систем транспортування.

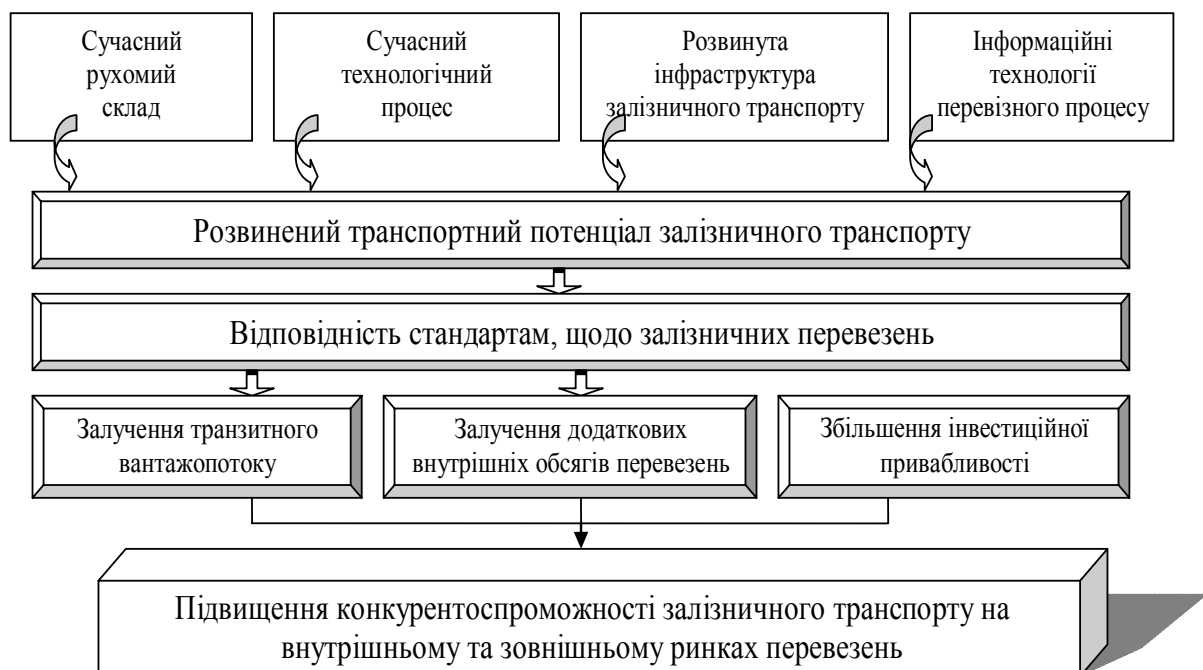


Рисунок - Роль транспортного потенціалу залізничного транспорту в підвищенні конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень

Як приклад інтеграційних тенденцій з метою розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту - активізація контейнерних та контрейлерних перевезень за маршрутом «Європа-Азія», що планується та передбачає використання переваг у вигляді ділянок широкої колії, які проходять через територію України в Польщу, Угорщину та Словаччину.

В межах міжкордонної взаємодії у лютому 2009 року відбулася зустріч керівництва «Укрзалізниці» та Львівської залізниці з представниками PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. (ТОВ «ПКП Металургійна Ширококолійна Залізниця», Польща). Сторони вирішували проблему «реанімації» комбінованого потяга «Ярослав» (Луганськ-Київ-Славкув), рух якого було припинено у 2006 році у зв'язку з відсутністю попиту. Проте в період з 2003-2004 рр. ним було перевезено 3226 автопоїздів. Саме тому керівництво «Укрзалізниці» позитивно оцінює шанси такого задуму, що підкріплюється статистикою, які свідчать, що в 2008 р. через автомобільний прикордонний перехід «Ягодин» прослідувало біля 152 тис. вантажних автомобілів і ця тенденція зберігається.

Так розвиток комбінованих перевезень активно підтримується «Укрзалізницею», про що свідчать нові тарифи на вантажні залізничні перевезення, в яких вартість комбінованих перевезень зменшена у 2,8 рази. Тому пошук «Укрзалізницею» точок взаємодії з іншими видами транспорту націлений перш за все не на конкуренцію, а на взаємодію.

Ще один приклад інтеграції з іншими видами транспорту – співробітництво «Укрзалізниці» з морським транспортом з приводу розвитку припортової залізничної інфраструктури. Саме цьому було присвячено технічна рада, яка відбулася 4 лютого 2009 року в Одесі, та на якій прийнято рішення про створення робочої групи по удосконаленню організації перевезень вантажів, скорочення термінів їх доставки, впровадження електронного документообігу. Зближення позицій «Укрзалізниці» та портовиків, їх готовність розвивати транспорту інфраструктуру спільними зусиллями та скоординовано створює передумови послідовного та системного розвитку транспортної системи України.

До питань, вирішення яких залежить від інтеграції залізничного транспорту з наукою, відносяться:

1) встановлення шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринку перевезень;

2) аналіз нормативно-правової транспортної політики і системи державного регулювання діяльності залізничного транспорту та шляхи їх удосконалення;

3) роль міжнародних транспортних коридорів та їх українських ділянок в активізації впровадження українського залізничного транспорту в міжнародну транспортну систему;

4) екологічні проблеми експлуатації залізничного транспорту;

5) перспективні альтернативні види палива, які забезпечують ефективну та екологічно безпечну експлуатацію залізничного транспорту;

6) розробка пропозицій по найбільш ефективній взаємодії залізничного транспорту з іншими видами;

7) аналіз стану вітчизняних транспортних засобів залізничного транспорту та розробка пропозицій для транспортної промисловості по досягненню світового рівня їх якості;

8) шляхи забезпечення найбільш ефективних засобів і форм прямих та змішаних перевезень з урахуванням особливостей взаємодії різних видів транспорту, факторів відстані, вантажів, що перевозяться, тощо.

Висновки. Таким чином, сьогодні для підтримки залізничного транспорту України, збереження та розвитку його транспортного потенціалу необхідно:

– забезпечити зростання вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів (за рахунок вивчення потреб категорій вантажовласників, які досі користувалися послугами інших видів транспорту, та розробки таких видів послуг, які б найбільшій мірі відповідали їх потребам). Крім того, в межах цієї мети необхідна консолідація зусиль з адміністраціями залізниць інших країн, метою якої повинна стати диверсифікація ризиків;

– розвивати транзитні міжнародні перевезення, в першу чергу, з використанням потенціалу міжнародних транспортних коридорів та впровадження нових сучасних технологій перевезення вантажів. Створити сприятливі та конкурентні умови для залучення обсягів перевезень експортно-імпорتنих та транзитних вантажів. В сучасних умовах це є першочерговим та пріоритетним завданням. Це необхідно як для збереження сектора перевезень, так і для збереження тих об'єктів інфраструктури, які задіяні в транзитних перевезеннях. В умовах більш швидкого (порівняно з Україною) виходу з кризи світових експортоорєнтованих економік Україна повинна бути готовою запропонувати транзитний потенціал з конкурентним строками транзиту, відповідним сервісом та тарифами;

– розвивати інтермодальні контейнерні та контрейлерні перевезення, які дозволяють реалізувати ключовий принцип на ринку транспортних послуг – принцип доставки вантажів «від дверей до дверей». Це дозволяє підвищити економічну ефективність та екологічні стандарти

на залізничному транспорті та конкурентоспроможність порівняно з іншими видами транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Голиков А. П. Международные интермодальные транспортные системы: место и роль в них Украины /А. П. Голиков // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: III международная научно-практическая конференция, 23-27 июня 2008 г.: материалы. – Судак, 2008. – С. 364—366.

2. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук.

праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 13. – С.13 - 20.

3. Дергаусов М. Особливості розвитку транзитних перевезень і завдання, які вирішуються в умовах глобалізації економіки / М. Дергаусов // Схід. – 2003. - № 7. – С.12-18.

4. Кирпа Г. М. Стратегія взаємодія / Г. М. Кирпа // Залізничний транспорт України. – 2003. - № 2003. - № 6. – С. 2-7.

5. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Рада національної безпеки і оборони України; Національний ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 494 с.

6. Хахлюк А. М. Україна-транзитна держава / А. М. Хахлюк // Економіка України. – 1999. - № 7. – С.34 – 37.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.