

економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів [Текст]: монографія : у 2 ч. – Ч. 1 / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 389 с.

3.Гейць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку. / В.М. Гейць– К.: Ін-т. екон. та прогноз. НАН України, 2009. – 864с.Гонта О.І. Формування політики транснаціоналізації економіки регіонів: теорія, методологія, практика. / О.І. Гонта– Луцьк: Луцький держ.техн.ун-т, 2008. – 590с.

4.Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л.Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - №38. – С.156-162

5.Дикань В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни світових центрів економічної та політичної влади / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №41. – С.11-16

6.Дикань В.Л. Перспективи розвитку України в глобальній економічній системі / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - №34. – С. 141-147

7.Згуровський М.З. Геоелектронічні сценарії розвитку України: моногр. / М.З.Згуровський, Ю.М.Пахомов, А.С.Філіпенко. – К.: Академія, 2010. – 328 с.

8.Лукінов П.І. Економічні трансформації наприкінці 20-го століття [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakoni.com.ua/node/660>.

9.Мініна О.В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі [Текст] / О.В.Мініна // Український соціум. - №4. – 2010. – С. 155-166.

10. Прейгер Д. Реализация транзитного потенциала Украины как фактор укрепления экономических связей между Европой и Азией [Текст] / Д.Прейгер, Я.Жалило, О.Собкевич, Е.Емельянова // Економіка України. – Київ: ДГВП «Зовнішньоторгвидав України». – 2012. - №4 (597). – С.47-59.

11. Рокоча В.В. Чи змінюється роль держави в умовах глобальної економіки? / В.В. Рокоча // Вчені записки: зб.наук.пр. – К.: Університет економіки і права «Крок», 2008. – С.146-153.

12. Хахлюк А.М. Транспортна інфраструктура держави: регіональний аспект [Текст] / А.М.Хахлюк // Політика і час. - 2003. - №2.

13. Хвестик М.А., Сундук А.Н. Управление развитием национальной экономики в контексте действия глобальных процессов / М.А. Хвестик, А.Н. Сундук // Экономика Украины. – 2013. - №3. – С. 4- 16.

14. Шипко О.С. Конкурентоспроможність України в умовах глобалізації / О.С. Шипко– К.: Ін-т. екон. та прогноз. НАН України, 2009. – 326с.

*Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656. 025. 4 (4+5)

### ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ В ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент,  
Пурлиев Е. Ч., магистр (УкрГАЗТ)*

*Формируя собственную транспортную политику, Украине необходимо использовать геополитические и геоэкономические тенденции развития мировой экономики, которые оказывают определяющую роль на уровень транзита украинскими железными дорогами.*

*Ключевые слова: грузовые перевозки, транзит, геополитические и геоэкономические факторы, Таможенный союз, Европейский союз.*

### ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ В ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ

*Елагін Ю.В., к.е.н., доцент,  
Пурлієв Е. Ч., магістр (УкрДАЗТ)*

*Формуючи власну транспортну політику, Україні необхідно використовувати геополітичні та геоелектронічні тенденції розвитку світової економіки, які здійснюють визначальну роль на рівень транзиту українськими залізницями.*

*Ключові слова: вантажні перевезення, транзит, геополітичні та геоелектронічні чинники, Митний союз, Європейський союз.*

PROBLEMS AND PROSPECTS OF UKRAINE IN TRANSIT TRAFFIC BETWEEN EUROPE AND ASIA

Elagin Yu.V.,  
Purley E.Ch.

*Forming its own transport policy, Ukraine needs to use the geo-political and geo-economic trends in the world economy that have a decisive role to the level of Ukrainian transit railways.*

*Keywords: freight transportation, transit, geopolitical and geo-economics factors, the Customs Union, the European Union.*

**Постановление проблемы.** Современный этап развития мировой экономики характеризуется стремительным развитием международной торговли, производственной кооперации и трудовой миграции между Азией и Европой.

Глобализация экономики, расширение Европейского союза (ЕС), создание Таможенного союза (ТС) ведут к ускоренному развитию транспортного рынка и транспортных связей в направлении Азия – Европа и сопредельных территорий.

Украина находится на транспортной оси между Азией и Европой, и в соответствии с международной оценкой занимает первое место в Европе по коэффициенту транзитности, который определяется на основе геоэкономического положения страны, уровня развития транспортных сетей и потенциальных объемов грузопотоков.

В тоже время, несмотря на все эти потенциально положительные факторы, транзит грузоперевозок через Украину постоянно снижается на протяжении более 10 последних лет, что приводит к значительной потере прибыли от грузовых перевозок ГП «Укрзалізниця».

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследованием проблем интеграции транспортной системы Украины и функционирования международных транспортных коридоров разносторонне занимались такие ученые как Бакаев А.А., Винников В.В., Данько Н.И., Дикань В.Л., Новикова А.М. [1-4] и многие другие.

В большинстве статей рассматривались транзитные преимущества Украины, необходимость развития логистической инфраструктуры на направлениях международных транспортных коридоров (МТК), деятельность транспортно-логистических центров внутри Украины и их инвестиционная привлекательность. Вместе с тем на развитие транзитных потоков через Украину все большее влияние оказывают внешние факторы: геополитические и геоэкономические, которые намного сложнее контролировать и регулировать государству по сравнению с внутренними, и которые недостаточно учитываются в транспортной политике Украины.

**Цель статьи.** Для определения стратегии и тактики развития транзитных перевозок через территорию Украины необходимо провести анализ

внешнеэкономических причин и факторов, влияющих на динамику и тенденции транзитных перевозок в средне- и долгосрочной перспективе.

**Изложение основного материала.** В 2012 году транзит грузов в Украине железнодорожным транспортом снизился на 17,9%, до 41,9 млн т. В частности это касается угля, нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений. В результате объемы перевалки транзитных грузов в портах сократилась на 6 млн т, до 33,8 млн т. Наибольшее падение этих объемов наблюдается в морских торговых портах Одесса и Южный, что обусловлено в первую очередь снижением более чем на 3 млн т объема поставок казахской нефти, которая до сих пор экспортировалась через Украину, а теперь переваливается в российском порту Тамань. Россия целенаправленно исключает Украину из транзитных потоков, поскольку стратегия развития транспортной инфраструктуры России направлена на увеличение перевалки грузов через российские порты. Кроме того, свою роль оказывает и создание ТС, отрицательно сказываясь на объемах транзита из Казахстана, через Беларусь и на южные порты России. Именно перевод грузов в российские порты является основной проблемой сокращения объемов транзита.

Кроме переброски грузопотоков с Украины на порт Тамань и ТС, существует еще, пожалуй, наиболее значительная причина - снижение спроса на сырье и продукцию из основных стран происхождения транзитных потоков через Украину - России и Казахстана. Необходимо учесть, что тарифная политика ГП «Укрзалізниця» абсолютно конкурентоспособна: отечественные тарифы на транзитные перевозки лояльны и сопоставимы с их уровнем в странах СНГ, но при этом значительно ниже, чем в соседних странах ЕС. К тому же, для стимулирования определенных грузопотоков УЗ предоставляет скидки. Так, в августе 2012 г. было принято решение о снижении до конца года стоимости перевозок мазута из России в Одесский и Севастопольский порты, на перевозку азотных удобрений в порт «Южный», а также на транзит цемента из Молдовы в России.

В этих условиях существующий уровень тарифов мало влияет на изменение объемов транзита железнодорожных грузов через Украину. В то же время задержки на таможенное оформление грузов и

прохождение таможенных процедур более значимы, особенно если используется арендованный подвижной состав.

Таким образом, из вышеизложенного следует, что в значительной степени на уровень транзита территорией Украины влияет геополитический вектор развития ТС, а неопределенность Украины в отношениях с ЕС и ТС не способствует ее «классификации» как стратегического партнера ни в ЕС, ни в ТС.

Другая группа факторов, влияющая на перспективы транзита грузов, связана с тенденциями развития геоэкономических связей в направлении Азия – Европа.

Анализ экономического развития ясно показывает, что наиболее вероятный сценарий – весьма значительный рост перевозок между Европой и Азией. Этот рост будет результатом интеграции расширяющегося круга стран Центральной и Юго-Восточной Азии в мировой и региональный рынки, которые больше не будут ограничиваться движением между Дальним Востоком и Западной Европой.

Тот факт, что грузы включают энергоносители, промежуточные и сырьевые материалы, продукцию с высокой добавленной стоимостью, увеличивает объем и разнообразие потребностей в транспорте. Можно предположить, что не следует исключать более сильный, чем когда бы то ни было, рост спроса на основных магистралях, связывающих Европу и Азию. Таково следствие нынешнего этапа глобализации, как это иллюстрируют в прошедшее десятилетие быстрая интеграция новых стран-членов в Европейский Союз и успех Азиатских стран.

Удвоение грузопотока каждые 10-12 лет на протяжении свыше четырех десятилетий неизбежно оказывает давление на транспортный рынок и напрягает провозные способности транспортных систем. Это давление проявляется неравномерно вдоль всей цепи, где некоторые звенья лучше других способны нести нагрузку. Прежде всего это касается следующих факторов:

– Тарифы морских грузоперевозок: основной вопрос – как повлияют на тарифы увеличение спроса и цен на нефть. Повышение нефтяных цен начало давить на тарифы судоходства, которые остались очень низкими несмотря на упоминавшийся стойкий рост перевозок. Спрос на нефть, вероятно, будет и впредь возрастать теми же темпами, что и мировая экономика, из-за быстрого развития в Азиатских странах. Потребляемая Китаем доля мировых поставок нефти за двадцать лет увеличится в четыре раза.

– Затормозены на наземных подходах к портам: значительную часть портовых грузов нужно доставить на все возрастающие расстояния отдаленных от портов территорий, – в особенности контейнеры, предназначенные для внутренних регионов и средних стран Европы и Азии.

Одним из решений в этой связи будет развитие альтернатив морским перевозкам – по возможности, консолидированных рейсов по внутренним железным дорогам. Эффективная доставка по железной дороге становится наилучшей гарантией выходов из порта в глубинные районы.

– Уязвимость и безопасность маршрутов морских перевозок: уязвимость проистекает из риска террористических нападений и существования узловых пунктов судоходства, а также обязанности проходить определенные пункты на маршрутах между портовыми терминалами Европы и Азии. Уязвимость судоходных трасс лишь повышает ценность диверсификации маршрутов и организации альтернатив наземного базирования, хотя и они не свободны от риска.

Еще один возникающий вопрос – перспективы трансасиатских маршрутов: с этой точки зрения существующее положение слабо отражает возможности в будущем, учитывая что качественная двухпутная железная дорога способна перевезти примерно 50-100 миллионов тонн, если и не больше.

Что касается скорости, то трансасиатский рейс между Европой и Китаем мог бы потребовать приблизительно 20 дней, тогда как на судах он занимает более полутора месяцев.

Что касается цен, то существующее положение следующее: при чрезвычайно конкурентных тарифах нынешних морских магистралей наземная доставка, гораздо дороже – вдвое или втрое, кроме путей доступа к портам, которые сравнимы с перевозкой на расстояния свыше 300 км до погрузки на суда или после разгрузки.

Для достижения экономии примерно в десять дней, если не больше, определенно имеется новый транспортный рынок Европа-Азия, промежуточный между морскими и воздушными грузоперевозками.

Но, что еще важнее, как показывает анализ железнодорожных издержек в Европе, если подвижной состав используется производительнее, эксплуатируется эффективно в течение 6-7 часов в день и если, в соответствующих случаях, формируются тяжеловесные поезда, то на дальних пробегах издержки можно значительно снизить. Это очевидным образом относится к перевозкам на несколько тысяч километров через Россию или Азиатские страны.

Таким образом, эффективная эксплуатация железнодорожных линий Восток-Запад обеспечила бы значительную добавочную провозную способность (несколько миллионов ТЕУ) по ценам, которые были бы конкурентными для многих маршрутов между регионами в Европе и Азии.

**Выводы.** Анализ геоэкономических тенденций показывает, что в ряде случаев железнодорожные соединения могут составить жизнеспособную альтернативу морским перевозкам,

существенно повысит транспортную доступность стран через которые проходят, и взять на себя довольно значительную часть прогнозируемого большого роста перевозок, особенно контейнерных.

Нельзя сказать, что трансазиатские железнодорожные перевозки решат проблему доступа к портам в Западной Европе или даже в Азии, но они определенно могли бы улучшить доставку во многие внутренние регионы и принять на себя существенную часть увеличения числа контейнеров в обороте между Европой и Азией.

Формируя собственную транспортную политику, Украине необходимо использовать геополитические и геоэкономические тенденции развития мировой экономики, которые оказывают определяющую роль на уровень транзита украинскими железными дорогами.

Необходимо развивать транспортно-экспедиционное партнерство с соседними государствами и странами, не имеющими выхода к основным морским торговым портам в Европе и Азии. Несмотря на более высокую стоимость, железнодорожные перевозки имеют существенные преимущества в скорости и времени доставки и перевозки грузов между стремительно развивающимися странами, по пути следования не имеющих выхода к основным морским торговым путям, таких как Азербайджан, Казахстан, Иран,

Туркменистан и других стран Центральной Азии и Европы.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакаев О.О., Пирожков С.І., Евенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niutg.gov.ua>

2. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.

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

4. Дикань В.Л. Модель інноваційного конгломерату, як інструмент забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Збірник наукових праць: Вісник економіки транспорту та промисловості. – Вип. 31. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – С. 12-18.

5. Закон України про транзит вантажів // Відомості Верховної Ради України. – 1999. - № 51. – С. 446.

*Рецензент д.э.н., профессор Кирдина Е.Г.*

*Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЖТ Якименко Н.В.*

УДК 656.2.078

### СУЧАСНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Зова В.А., к.э.н., доцент (ДонІЗТ)*

*У даній статті висвітлені сучасні напрямки розвитку сфери послуг на залізничному транспорті, проаналізована діяльність вокзальних комплексів, яка спрямована на задоволення потреб користувачів і споживачів.*

*Ключові слова: напрямки, розвиток, сфера послуг, залізничний транспорт.*

### СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Зова В.А., к.э.н., доцент (ДонИЖТ)*

*В данной статье представлены современные направления сферы услуг на железнодорожном транспорте, проанализирована деятельность вокзальных комплексов, которая направлена на удовлетворение потребностей пользователей и потребителей.*

*Ключевые слова: направления, развитие, сфера услуг, железнодорожный транспорт.*