

## Раздел 1. НАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 338.37

Абдулгасис В. С.

### ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

*Аннотация.* Проведен анализ состояния и основных тенденций развития железнодорожной транспортной системы Украины, а также динамики структуры транзитного грузооборота страны по видам транспорта, определена роль железнодорожного транспорта; обоснована необходимость трансформации действующей системы международных отношений в сфере международных железнодорожных перевозок; определено место Украины в международной системе железнодорожных сообщений; обозначена необходимость формирования комплексного механизма сбалансированного использования транспортно-транзитного потенциала Украины с определением ведущих факторов и адаптивных возможностей каждой составляющей; выделены аспекты повышения эффективности использования железнодорожного транспорта в реализации транзитного потенциала Украины.

*Ключевые слова:* международные железнодорожные перевозки Украины, транзитный потенциал Украины, грузооборот, транзитный грузооборот, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, Соглашение о международных железнодорожных перевозках.

Абдулгасис В. С.

### ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

*Анотація.* Проведено аналіз стану і основних тенденцій розвитку залізничної транспортної системи України; проведено аналіз динаміки структури транзитного вантажообігу України по видах транспорту та визначено роль залізничного транспорту; обґрунтовано необхідність трансформації діючої системи міжнародних стосунків у сфері міжнародних залізничних перевезень; визначено місце України в міжнародній системі залізничних сполучень; позначено необхідність формування комплексного механізму збалансованого використання транспортно-транзитного потенціалу України, з визначенням провідних чинників і адаптивних можливостей кожної складової; виділено аспекти підвищення ефективності використання залізничного транспорту в реалізації транзитного потенціалу України.

*Ключові слова:* міжнародні залізничні перевезення України, транзитний потенціал України, вантажообіг, транзитний вантажообіг, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, Угода про міжнародні залізничні перевезення.

Abdulgazis V. S.

### FEATURES OF UKRAINE RAILWAY SYSTEM TRANSPORT POTENTIAL REALISATION IN INTERNATIONAL TRANSPORT

*Summary.* The analysis of the state and basic tendencies of Ukraine's railway transport system is held; the analysis of dynamics of Ukraine's transit traffic structure on the types of transport is conducted and the role of railway transport is defined; the necessity of transformation of the operating system of international relations in the field of international railway transportations is proved. The necessity of modernization of railways and investing into their development; the necessity of revision of legal frameworks of adjusting international railway transportations is distinguished for Ukraine. The position of Ukraine is determined in the international system of railway transportations; the necessity of forming complex mechanism of the balanced use of transport-transit potential of Ukraine is marked, with determination of leading factors and adaptive possibilities of every constituent; the aspects of railway transport use efficiency increase are distinguished in realization of transit potential of Ukraine.

*Key words:* international railway transportations of Ukraine, transit potential of Ukraine, turnover of goods, transit traffic of goods, Agreement on International Goods Transport by Rail, Agreement on international railway transportations.

**Постановка проблемы.** На современном этапе развития международной экономики особое место занимает транспортная система государств. Развитие и совершенствование транспортного комплекса Украины, его качественное использование на международном уровне является стратегически важным вопросом для Украины, который позволит ей заявить о себе как о самостоятельной и конкурентоспособной державе. Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, поскольку осуществляя перевозку грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех ее отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт – жизненно важная отрасль хозяйства, которая обеспечивает экономическую безопасность и целостность государства. Исследование роли данного вида транспорта в развитии международных отношений, динамики и основных направлений развития, а также рассмотрение необходимых трансформационных вопросов являются первостепенной задачей в реализации международных железнодорожных сообщений Украины.

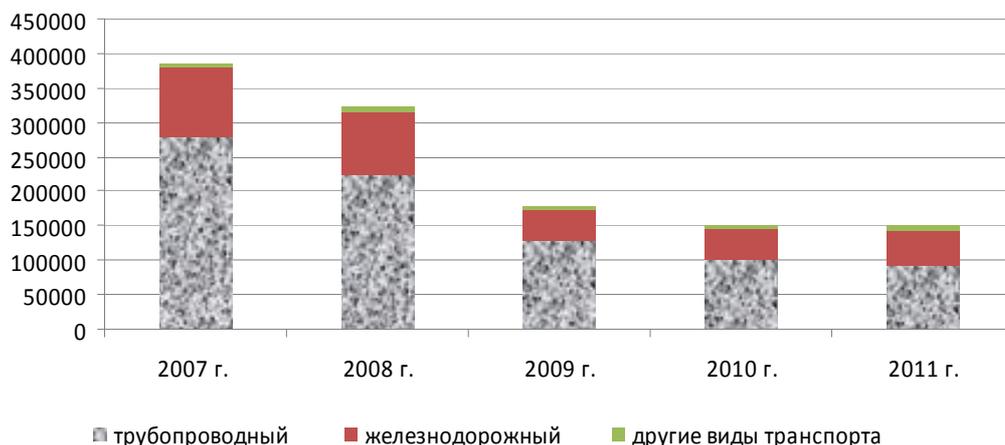
**Анализ литературы.** На современном этапе экономических исследований изучению данной проблемы было уделено много внимания. Исследование особенностей реализации и развития транзитного потенциала Украины, изучение международных транспортных коридоров нашли

свое отражение в работах В. В. Третяк, Л. И. Диденко [1], Т. О. Воченко [2], О. В. Бойко [3], Д. А. Прейгер [4] и др. Однако исследование трансформационных вопросов, направленных на совершенствование и приведение в соответствие с европейскими стандартами, а также динамика развития международных перевозок железнодорожным транспортом заслуживают особого внимания и требуют более глубокого изучения.

**Цель статьи** – исследование особенностей реализации транспортного потенциала железнодорожной системы Украины в международных перевозках.

**Изложение основного материала.** Транспортная отрасль Украины является одной из важнейших отраслей национальной экономики. Именно транспортный потенциал является важнейшим инструментом в реализации геостратегической политики Украины и основой её участия в международной экономике. Основой данного утверждения является фактическое прохождение через территорию Украины шести международных транспортных коридоров, соединяющих Европу с Азией, Восток с Западом и Север с Югом. Таким транзитным потенциалом не обладает ни одна Европейская страна.

Однако, изучив структуру транспортной системы Украины, нами было отмечено, что основными видами транспорта, реализующими этот потенциал, являются трубопроводный и железнодорожный транспорт (рис. 1).



**Рис. 1. Динамика структуры транзитного грузооборота Украины по основным видам транспорта за 2007–2011 гг. (тыс. т)\*.**

\*Составлено автором.

Таким образом, учитывая, что основным товаром, который поставляется трубопроводным транспортом, является газ, и в незначительной степени нефть и нефтепродукты, единственным развитым видом транспортного сообщения в Украине, обеспечивающим транзитный грузопоток

является железнодорожный транспорт. Именно он обеспечивает основную часть транзитных потоков (если не учитывать трубопроводный транспорт – порядка 90,2% от всего грузооборота). Динамика грузопотока последнего, как видно из рис. 1, резко сократилась в последние годы.

Рассмотрим состояние, динамику, преимущества и недостатки данного вида транспорта, а также особенности его участия в международных транспортных перевозках.

Как уже было отмечено ранее, железнодорожный транспорт имеет особое значение для развития всех отраслей народного хозяйства, так как не только служит средством доставки готовых товаров к месту дальнейшей реализации, но и является связующим звеном множества промышленных предприятий. Существует также особенность эксплуатации железнодорожного транспорта в международных перевозках. Очевидно, что правовые и технологические нормы перевозочного процесса в международном железнодорожном сообщении значительно более сложны, поскольку при их разработке необходимо учитывать интересы нескольких стран, особенности их национальных нормативных актов, условий работы железных дорог и технологические особенности перевозок за рубежом.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, которые обеспечивают своевременную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и качество предоставленного для перевозки груза.

Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов заключается в том, что по территории страны он доставляет значительную часть товаров к/из портов для дальнейшего их отправления морским и речным транспортом.

Украине на современном этапе развития международных отношений, связанном с усилением евроинтеграционных стратегий, крайне необходимо трансформировать, совершенствовать и адаптировать систему ведения международных железнодорожных перевозок, для повышения уровня её конкурентоспособности и возможности реализации её потенциала в международном масштабе.

Руководители железнодорожных администраций стран СНГ, в том числе и Украина, стремясь обеспечить бесперебойную работу железных дорог, в январе 1992 г. подписали Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы железных дорог стран СНГ в переходный период. Основным нормативным актом, который регламентирует условия международных перевозок грузов на территории бывшего СССР, за исключением стран Прибалтики, осталось СМЖГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении), которое вступило в силу 1 ноября 1951 года [5].

Страны же Западной Европы являются участниками Международной конвенции по перевозке грузов по железным дорогам – МГК. Это соглашение было заключено еще в 1890 г. в Берне (Швейцария), и потому его часто называют Бернской конвенцией. В то время в качестве ее участников выступили 33 государства, большинство из которых – страны Европы (и в частности Восточной Европы), а также ряд стран Азии и Северной Африки [5]. В соответствии с данной конвенцией во время перевозки грузов применяется накладная единственного образца – накладная CIM, реквизиты которой приблизительно аналогичны накладной СМЖГС.

Весной 1980 года в Берне участниками МГК было принято Соглашение о международных железнодорожных перевозках (COTIF); в части, касающейся организации перевозок, она базируется на положениях МГК, за исключением отдельных вопросов [6, с. 484]. Так, был упрощен порядок применения правил о группировке партий грузов, сокращенных сроках доставки грузов, а также были введены специальные положения о порядке предоставления мелких отправок к перевозке.

Поскольку страны СНГ не являются участниками COTIF, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении невозможны. Поэтому на современном этапе они осуществляются с помощью «посредников», которые занимаются переотправлением внешнеторговых грузов и составлением на пограничных станциях новых перевозочных документов. В соответствии с СМЖГС функции посредников взяли на себя железные дороги стран-участниц СМЖГС, которые, в свою очередь, участвуют в COTIF. Это страны Восточной Европы (Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния), которые участвуют как в СМЖГС, так и в COTIF.

В перспективе подписания Украиной и ЕС Ассоциации о свободной торговле и в связи с этим увеличение торговых отношений между ними неминуемо приведет к возрастанию числа железнодорожных перевозок. Очевидно, что подписание Украиной Соглашения о международных железнодорожных перевозках (COTIF) станет необходимым и важным инструментом внешней торговли и позволит не только снизить железнодорожные затраты, связанные с привлечением международных посредников, но и выступить самой в качестве такого международного посредника, соединяя страны бывшего СНГ (Россию, Белоруссию, Азербайджан, Армению, Казахстан и другие).

На сегодняшний день украинский железнодорожный комплекс имеет 6 основных линий-

направлений железных дорог, взаимодействующих с 7 соседними странами через 56 пунктов прохождения границ и 13 основных морских портов Чёрного и Азовского морей. Главным товаром украинского транзита (порядка 95%) являются каменный уголь, нефть и нефтепродукты, железная и марганцевая руды, чёрные металлы и минеральные удобрения. Всего в 2011 г. через территорию Украины прошло 151,2 млн. тонн транзитных материалов. Основным видом транспорта для проведения этих перевозок был железнодорожный [7].

Украина занимает 13-е место в мире и 5-е место в Европе (после России, Франции, Германии и Польши) по протяжённости железных дорог – 22,5 тыс. км, и 4-е место в мире по густоте железных колеи. На железные дороги в Украине приходится 85% всего грузооборота. Они не только являются важнейшей частью развития народного хозяйства страны, но и служат транзитным коридором между Востоком и Западом: сегодня украинские железные дороги имеют непосредственные границы с железными дорогами России, Белоруссии, Молдовы, Польши, Румынии, Словакии, Венгрии. Кроме этого, они обслуживают и обеспечивают работой 40 международных железнодорожных переходов.

Однако вследствие монополизации железнодорожных перевозок и чрезмерного вмешательства государства, действующая система управления железной дорогой в Украине не сопряжена с рыночными принципами, основанными на совершенствовании и развитии. В результате, мы имеем снижение темпов роста железнодорожного грузооборота за последние три года в среднем на 38,2%.

На сегодняшний день очевидным является необходимость создания благоприятных условий для железнодорожных перевозок через территорию Украины, естественно с привлечением инвестиций и финансовых вложений, нежели перевозок с помощью других путей, через другие страны. Как, например, вино из Болгарии в Россию везут в обход Украины, через Румынию, Венгрию, Словакию, Польшу и Белоруссию.

Железные дороги требуют реконструкции и повышения качества их обслуживания – 80% железных дорог Украины находятся в обветшалом состоянии и не соответствуют европейским требованиям и стандартам. Однако дополнительные капиталовложения и приведение дорог в надлежащее состояние позволят Украине стать полномасштабным участником международных железнодорожных перевозок. Это становится особенно актуальным в связи с ограниченностью проходимости Суэцкого канала и необходимостью перевозок в направлении Центральной

Азии именно железнодорожным транспортом. А самый короткий путь в этом направлении проходит через территорию Украины.

Украина нуждается не только в реконструкции железных дорог, ремонта и строительства колеи и путей, она нуждается в полной реконструкции всей транзитной системы. Речь идёт о формировании комплексного механизма сбалансированного использования транспортно-транзитного потенциала Украины с определением ведущих факторов и адаптивных возможностей каждой составляющей. Именно такой механизм позволит Украине максимально реализовать транзитный потенциал и усилить свою роль в международных отношениях в роли мощного транзитного государства.

**Выводы и перспективы дальнейших исследований.** Вопросы, связанные с изучением состояния, динамики и структуры использования железнодорожного транспорта Украины в международных перевозках, а также определение возможных дальнейших перспектив реализации его транзитного потенциала, формирование эффективного механизма управления им являются одной из важнейших задач Украины на современном этапе её развития, связанном с усилением евроинтеграционных стратегий.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Третяк В. В. Особливості реалізації та розвитку транзитивного потенціалу України / В. В. Третяк, Л. І. Діденко // Часопис економічних реформ. – 2013. – № 1(9). – С. 45–54.
2. Войченко Т. О. Альтернативи транспортної складової транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / Т.О. Войченко. – Режим доступа : [www.nbuv.gov.ua/portal/.../20\\_Alternatyvy\\_transportnoi\\_skladovoi\\_potencialu\\_ukraini.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/.../20_Alternatyvy_transportnoi_skladovoi_potencialu_ukraini.pdf).
3. Бойко О. В. Сучасні тенденції розвитку ринку транзитних перевезень в Україні / О. В. Бойко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємство. – 2012. – № 2. – С. 17–23.
4. Прейгер Д. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України: аналітична записка [Електронний ресурс] / Д. Прейгер, О. Собкевич, О. Ємельянова. – 2011. – Режим доступа : <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>.
5. Железнодорожные перевозки: правовая основа [Електронний ресурс] / ООО «Армада-Транс» 2010. – Режим доступа : <http://negabarit.com.ua/novosti/99-geleznodorognie-perevozki.html>.
6. СОТІФ // Внешнеэкономическая деятельность предприятия: Англо-русский словарь-справочник / под ред. проф. Л. Е. Стровского. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – Т. 3. – 508 с.
7. Статистичний щорічник України за 2011 рік : статистичний збірник [Електронний ресурс] / [ред. О. Г. Осауленка]. – К. : Держкомстат України, 2011. – 560 с.