

СТАН ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ТА ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

© Двудіт З.П., Злотнік М.Л., 2018

Стан розвитку зовнішньоекономічної діяльності України великою мірою залежить від темпів розвитку її інфраструктури. Чинниками, що мають найбільшу силу впливу на експортно-імпорту та транзитну діяльність є перевезення вантажів всіма видами транспорту, а зокрема, залізничним.

Актуальність обраної теми зумовлена вагомою часткою обсягів перевезень залізничним транспортом у структурі розподілу вантажообігу за видами транспорту. Статистичні дані діяльності транспорту України за 2006-2015 рр. свідчать про те, що впродовж десяти років поспіль найбільша частка вантажних перевезень припадає саме на залізницю в порівнянні з автомобільним, трубопровідним, морським, річковим, авіаційним видами транспорту. Мало місце зростання його питомої ваги від 49% в 2006 р. до 59% в 2015 р. Незначні спади в межах 2% спостерігалися в 2009, 2013 і 2015 рр. [1]. Наведені статистичні дані підтверджують значення перевезень українськими залізничними шляхами у внутрішньому та міжнародному вантажообігу. Подальше дослідження обраної теми є доцільним для формування рекомендацій щодо напрямів розвитку експортно-імпорту та транзитних залізничних перевезень в Україні, що може сприяти покращенню євроінтеграційних процесів.

ПАТ «Українська залізниця» є основним гравцем на ринку залізничних перевезень в Україні. Важливим кроком для товариства стало підписання Закону «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», що дозволив оновити застарілу систему, пом'якшити державний контроль і передати вантажні вагони у приватне розпорядження. Це рішення сприяло усуненню надмірної монополності даного сегменту і підвищенню його конкурентоспроможності на європейському ринку транспортних послуг [2].

Завдяки членству в Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), ПАТ «Українська залізниця» отримало можливість вийти на міжнародну арену та взяти активну участь у розробці й прийнятті документів, що регламентують правила міжнародного співробітництва.

У структурі вантажних перевезень традиційно переважають марганцева та залізна руда, кам'яне вугілля, будівельні вантажні, зерно, продукти перемолю та чорні метали. В результаті зупинки українського виробництва азотних добрив та після рішення Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі про скасування заборонювальних мит щодо російських компаній, український ринок продовжує насичуватися російськими добривами.

Імпорту вантажні перевезення залізницями України за 2017 р. становили 22,8 млн. тонно-кілометрів. В цьому ж році експортні вантажні перевезення сягнули рівня 79 млн. тонно-кілометрів. Не менш важливим показником зовнішньоекономічної діяльності ПАТ «Українська залізниця» є обсяг транзитних перевезень, що у 2017 р. склав 14,4 млн тон [1].

Наразі зростання українського експортного потенціалу стримується збитками від військового конфлікту на сході, штучними обмеженнями російського експортного попиту, низькими цінами на сировинні товари та ослабленням фінансового сектора. В експорті найбільше зросли обсяги перевезення зернових вантажів, та мінеральних будівельних матеріалів. На збільшення обсягів перевезень зернових вантажів залізницею окрім врожаю впливає заборона руху транспортних засобів масою понад 40 тон автомобільними дорогами, що була прийнята Кабінетом Міністрів України наприкінці 2016 р. Основними країнами споживачами українського експорту (відповідно до перевізних документів) є: Швейцарія (23% від загального експорту), КНР (10%), Туреччина (7%), Польща (6,5%), Білорусь (6%) [1,3].

Для мінімізації наслідків блокування перевезень вантажів через територію РФ та можливості торгівлі з країнами Азійського регіону було проведено роботу щодо розвитку транспортного коридору «Новий Шовковий шлях» з метою подальшої інтеграції можливостей української, казахської, азербайджанської та грузинської залізниць, збільшення вантажної бази, та зростання обсягів вантажопотоку. Ставши частиною цього транспортного коридору, ПАТ «Укрзалізниця» отримала можливість впливати на стратегію його розвитку і позиціонування.

Характер зовнішньоекономічної діяльності ПАТ «Українська залізниця» полягає не лише у перевезенні вантажів, а й у сполученні пасажирів. Завдяки розвитку міждержавного залізничного сполучення, зокрема, призначенню швидкісних поїздів Київ – Перемишль та Здолбунів – Холм, кількість пасажирів у міжнародному сполученні зросла на 16 % в порівнянні з 2016 р. [1].

Важливим нововведенням 2018 р. є договірна кампанія ПАТ «Українська залізниця», що пропонує клієнтам здійснювати укладення контрактів в електронному вигляді. Це суттєво полегшує організацію перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт, імпорт) у вагонах перевізника, вагонах залізниць інших держав та/або вагонах замовника й проведення розрахунків за ці послуги.

Огляд літературних джерел за даною проблемою дозволив нам виокремити основні напрями підвищення конкурентоспроможності українських залізничних перевезень на зовнішньому ринку [4-6]:

- підвищення пропускної спроможності мережі залізниць України;
- подолання технічного і технологічного відставання українських залізниць від залізниць європейських країн;
- посилення державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і підвищення рівня інвестиційної привабливості;
- забезпечення прозорості діяльності ПАТ «Українська залізниця», через формування вертикально-інтегрованої системи управління компанією відповідно до принципів, закладених в директивах Європейського Союзу;
- оптимізація конкурентного тарифоутворення;
- активна участь у міжнародних транспортних проектах, таких як «Новий шовковий шлях», «Вікінг» тощо.

В межах Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у частині залізничної інфраструктури передбачено, що Україна інтегруватиме свою мережу в інтермодальну систему європейського транспорту. Основним завданням для успішного розвитку зовнішньоекономічної діяльності ПАТ «Українська залізниця» є запровадження європейських гармонізованих стандартів та технічних регламентів й ефективна система управління експортно-імпортними та транзитними перевезеннями. Дослідження літературних джерел та аналізування статистичних даних щодо експортно-імпортної та транзитної діяльності ПАТ «Українська залізниця» показало, що дане товариство відіграє значну роль у зовнішньоекономічній діяльності України та має вплив на прискорення євроінтеграційних процесів. Найвагомими позитивними змінами для ПАТ «Укрзалізниця» вбачаються зміна форми правління, часткове оновлення рухомого та технічного складу, участь у міжнародних організаціях та масштабних транспортних проектах. В результаті діагностики сучасного стану експортно-імпортних та транзитних перевезень залізницями України визначено основні напрями для підвищення конкурентоздатності підприємства на зовнішніх ринках в процесі євроінтеграції.

1. Довідник основних показників роботи регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (2002-2017 роки). К.: Укрзалізниця, 2018. 36 с.
2. Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.55.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху» від 21 жовтня 2015 р. № 869. Київ.

4. Швиданенко Г. О. Система управління інфраструктурою підприємства / Г. О. Швиданенко, А. Ю. Рикуніч // Проблеми економіки. 2013. С. 153-159.
5. Економіка залізничного транспорту: навч. посібн. Ю.Ф.Кулаєв. К.: «Фенікс», 2012. 240 с.
6. Ейтутіс Г.Д. Оцінка економічної ефективності інвестицій на залізницях України в умовах обмежених ресурсів // Г.Д. Ейтутіс. Залізничний транспорт України. 2006 р. № 6. с. 75-79.

З.П. ДВУЛІТ, Л.П. КОСТЮЧЕНКО
Національний університет "Львівська політехніка"
Національний авіаційний університет

СИСТЕМА ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

© Двудіт З.П., Костюченко Л.П., 2018

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» за показником експлуатаційної залізничної мережі є одним з найбільших у Європі та становить, згідно офіційних даних за 2017 р., 19790,8 км. Проте, якщо порівнювати його з 2002 р., то він за 15-річний період зменшився на 10,36%. Територією України проходять міжнародні транспортні коридори: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; поширена мережа TEN-T, коридор Європа – Кавказ – Азія. Впровадження євроінтеграційного курсу та імплементація положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (ЄС) [1] ставить перед вітчизняними залізницями конкретні пріоритети їх розвитку.

Наявний стан залізничної галузі не цілком відповідає вимогам такого курсу України та її інтеграції в транс'європейську транспортну мережу. Низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність вітчизняних залізничних підприємств, обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. За рейтингом конкурентоспроможності Україна знаходиться на 85 місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5% транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-учасниць ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30 разів [2].

Україна не має достатньої кількості вагонів для перевезення продукції промисловості і сільського господарства. При цьому, вони старіють і виходять з ладу куди швидше, ніж надходять нові. Прогнозований дефіцит тягових потужностей залізниць України до 2022 р. за прогнозами досягне 35%, в середньому це коштуватиме нашій економіці 4,8% недовироблення валового внутрішнього продукту на рік за висновками дослідження економістів IMF group Ukraine, незалежного аналітичного центру, який спеціалізується на прогнозуванні українських макропоказників. Але ще гірша ситуація з рухомим складом без термінових заходів із заміни старих локомотивів на нові – виробництво і експорт опиняться під загрозою спаду. А транспортний комплекс країни може опинитися в стані колапсу вже в 2019-2020 роках. Через що країна втрачатиме близько 4,8% ВВП на рік [3].

Система планування експортно-імпортних перевезень ПАТ «Українська залізниця» здійснюється відповідно до встановлених правил перевезень [4]. Планування перевезення експортних, імпортних вантажів здійснюється у електронній системі АС МЕСПЛАН з урахуванням вимог чинних нормативних документів.

Проаналізуємо експортно-імпортні перевезення, здійснені ПАТ «Українська залізниця» за період з 2002 р. по 2017 р., що були систематизовані та опрацьовані згідно офіційної статистики, поданої в Довіднику [5].