

- Режим доступу
<http://www.zakon.rada.gov.ua/go/1560-12>
2. Боровик Ю.Т. Стратегічне планування на будівельних підприємствах залізничного транспорту в ринкових умовах / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 167–170.
 3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Підручник / В.Л.Дикань, Ю.Т.Боровик, О.М. Полякова, Ю.М. Уткіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 415с.
 4. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 13-18.
 5. Єлагін Ю.В. Основні умови ефективного реформування залізничного транспорту//Ю.В. Єлагін, В.С. Лебедська //Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2012 - № 37. – С. 115-117.
 6. Єлагін Ю.В. Реформування та оптимізація організаційних структур залізничного транспорту України/Ю.В. Єлагін, Н.В. Гриценко //Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010. – № 31. – С.
 7. Каличева Н. Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства / Н. Є.Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості – № 33. – 2011. – С. 45-49.
 8. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
 9. Назаренко І.Л. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навчальний посібник / І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна під ред. В.Л. Диканя. – Харків, 2011. – 222 с.

УДК 338.31.4.[656.23:656.225] DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i60.121321>

ЗАГАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ОБСЯГ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Веприцький Р.С., д.ю.н., професор (РФ “ Південно- Західна залізниця”
ПАТ Укрзалізниця”)*

*Ейтутіс Г., д.е.н., професор,
Артем'єва С., магістр (ДУІТ)*

Стаття присвячена дослідженню загальних тенденцій щодо обсягів вантажних перевезень в умовах трансформації національної економіки.

Виявлені результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності України за останні роки та тенденції розвитку.

Проведено аналіз динаміки вантажних перевезень за різними видами транспорту та окреслені фактори впливу на обсяги вантажних перевезень за видами сполучень.

Визначено взаємозв'язок між макроекономічними показниками країни та обсягами вантажних перевезень.

Ключові слова: вантажні перевезення, конкурентоспроможність, транзит, імпорт, експорт, внутрішні перевезення, вантажообіг, номенклатура вантажів.

ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ И ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Веприцкий Р.С., д.ю.н., профессор (РФ "Юго-Западная железная дорога" ПАО Укрзализныця ")

*Ейтутис Г., д.э.н., профессор,
Артемяева С., магистр (ГУИТ)*

Статья посвящена исследованию общих тенденций по объемам грузовых перевозок в условиях трансформации национальной экономики.

Выявленные результаты рейтинга глобальной конкурентоспособности Украины за последние годы и тенденции развития.

Проведен анализ динамики грузовых перевозок по различным видам транспорта и намечены факторы влияния на объемы грузовых перевозок по видам сообщений.

Определена взаимосвязь между макроекономическими показателями страны и объемами грузовых перевозок.

Ключевые слова: грузовые перевозки, конкурентоспособность, транзит, импорт, экспорт, внутренние перевозки, грузооборот, номенклатура грузов.

GENERAL TRENDS AND FACTORS INFLUENCE ON FREIGHT TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

Vepritskiy R.S., Doctor of Law, Professor (Regional Branch "South-Western Railway" JSC UZ)

*Eitatus G., Ph.D., Professor,
Artemyeva S., Master (State University of Infrastructure and Technology)*

The article is devoted to the study of general tendencies in terms of volumes of freight transportation in the conditions of transformation of the national economy. The results of the rating of global competitiveness of Ukraine in recent years and development trends are revealed. The analysis of the dynamics of freight traffic in different modes of transport and the factors influencing the volumes of freight transportation by types of combinations are outlined. The relationship between macroeconomic indicators of the country and volumes of freight transportation is determined.

Key words: freight transportation, competitiveness, transit, import, export, internal transportation, cargo turnover, cargo nomenclature.

Постановка проблеми. Успішна конкурентоспроможність та реалізація транспортної стратегії до 2020 інтегрованості потребує здійснення року, підвищення не лише результативної, а й ефективної

господарської діяльності залізничного транспорту. Посилення конкуренції між видами транспорту вимагає широкого використання маркетингових принципів формування попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом. Саме тому виникає необхідність дослідження та запровадження заходів, перш за все у секторі вантажних перевезень, як основного джерела доходів залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних вчених аналізу обсягів вантажних перевезень були присвячені праці Кірпи Г.М., Колеснікової Н.М., Кулаєва Ю.Ф., Пасічника В.Л., Чорного В.В. та інших [6-10].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність розробок, проблема підвищення ефективності вантажних перевезень завжди є актуальною на кожному відрізку часу, особливо у період трансформаційних змін на залізничному транспорті країни.

Метою даної статті є висвітлення загальних тенденцій та факторів впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Транспорт належить до базової галузі

національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення тощо.

На сьогодні транспорт в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у вантажних перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості перевезень, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам. Серйозними проблемами транспорту є значний знос основних засобів, в першу чергу рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість господарського механізму, низький рівень використання транзитного потенціалу, що в цілому погіршує глобальну конкуренцію держави[1].

Всесвітній економічний форум опублікував щорічний рейтинг конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index (табл. 1)

Таблиця 1

Індекс глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index)

Позиція України та деяких країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності	2015-2016 (з 140 країн)	2016-2017 (з 138 країн)
Україна	79	85
Грузія	66	59
Туреччина	51	55
Росія	45	43
Польща	41	36

В цілому Україна у 2017 році опустилася на шість позицій й зайняла 85 місце [2].

Слід зазначити, що транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку, в основу якого покладені сучасна прогресивна організаційна

структура та ефективна економічна модель розвитку, побудована на принципах конкуренції, запровадженні ефективних механізмів державного регулювання ринку, використанні інституту державно-приватного партнерства в реалізації великих інвестиційних проєктів, активізації інновацій в транспортній сфері, інтеграції національної транспортної системи до європейської та азійської транспортних систем, підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи на світовому ринку обслуговування транснаціональних маршрутів [4].

Напрямки пріоритетів розвитку транспорту регламентовані у Транспортній стратегії України на період до 2020 року, а саме [1]:

1. Модернізація транспортної інфраструктури.
2. Оновлення рухомого складу.
3. Поліпшення інвестиційного клімату.
4. Забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг.
5. Інтеграція вітчизняного транспорту до ЄС.

Тому важливим є встановлення причин та обґрунтування пріоритетних напрямків подолання системної кризи у транспортній галузі конкретно по кожному виду транспорту та забезпечення їх динамічного розвитку, в першу чергу вантажних перевезень, від ефективності яких залежить фінансова стійкість галузі.

У табл.2 та рис.1.приведено динаміку вантажообігу та його розподіл за видами транспорту [3].

Таблиця 2

Вантажообіг за видами транспорту, млрд ткм

Види транспорту	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Увесь транспорт	494,6	510,2	507,7	395,7	418,7	445,7	412,6	399,6	353,6	334,7	344,2
Залізничний	240,8	262,5	257,0	196,2	218,1	243,9	237,7	224,4	210,2	195,1	187,6
Трубопровідний	194,5	182,1	179,6	141,9	137,3	136,8	111,7	111,6	81,8	80,7	94,4
Морський	12,1	12,9	11,3	5,2	5,2	5,1	3,6	3,2	4,1	3,9	2,5
Річковий	6,3	5,7	4,5	2,8	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5
Авіаційний	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції національної економіки, падіння обсягів вантажних перевезень демонструють практично всі види транспорту (крім автомобільного).

Не зважаючи на те, що питома вага залізничного транспорту у загальному вантажообігу магістрального транспорту (без трубопровідного) у 2016 році складала 75,1 %, допущено його зменшення за 10 років на 22 %. Найбільше

зменшення прослідковується по морському та річковому транспорті, відповідно 79 % та 71 %. Автомобільний транспорт збільшив цей показник на 43 %, це є своєрідним сигналом для залізничників щодо прийняття адекватних заходів на транспортному ринку. Розглянемо причини і фактори, які вплинули у 2016 році на обсяги вантажних перевезень.

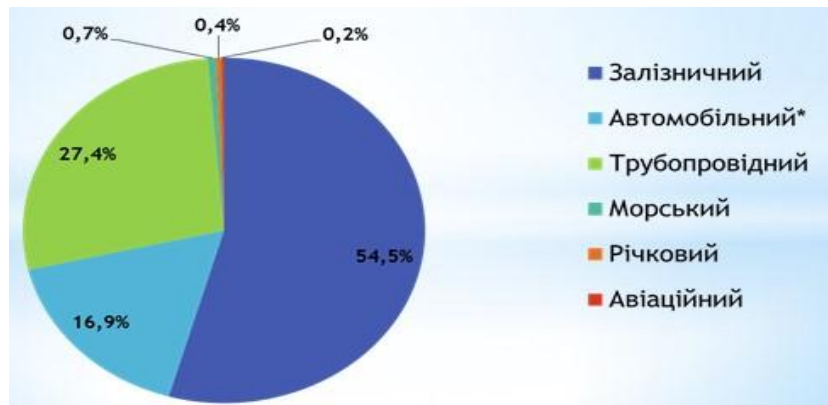


Рис. 1. Розподіл вантажообігу за видами транспорту, %

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції національної економіки, падіння обсягів вантажних перевезень демонструють практично всі види транспорту (крім автомобільного).

Не зважаючи на те, що питома вага залізничного транспорту у загальному вантажообігу магістрального транспорту (без трубопровідного) у 2016 році складала 75,1 %, допущено його зменшення за 10 років на 22 %. Найбільше зменшення прослідковується по морському та річковому транспорті,

відповідно 79 % та 71 %. Автомобільний транспорт збільшив цей показник на 43 %, це є своєрідним сигналом для залізничників щодо прийняття адекватних заходів на транспортному ринку. Розглянемо причини і фактори, які вплинули у 2016 році на обсяги вантажних перевезень.

Основні кількісні показники вантажних перевезень залізничним транспортом за 2016 рік надано у табл.3[5].

Таблиця 3

Основні кількісні показники вантажних перевезень залізничним транспортом за 2016 рік

Найменування показників	2016 р.	2015р.	"+/-" до 2015р	% до 2015 р.
Перевезення, млн тонн, у т.ч.	343,43	349,99	-6,56	98,1
Транзит	16,93	24,17	-7,24	70,0
Імпорт	37,73	36,19	1,54	104,2
Експорт	114,47	127,77	-13,30	89,6
Внутрішнє сполучення	174,31	161,86	12,44	107,7
Вантажообіг, млн ткм	187 557, 5	195 059,4	-7 496, 9	96,2
Транзит	19 661,8	26 615,7	-6 953,9	73,9
Імпорт	18 864,9	18 255,8	609,1	103,3
Експорт	77 940,9	86 053,6	-8 112,7	90,6
Внутрішнє сполучення	71 089,8	64 129,3	6 960,5	110,9

За рік залізницями перевезено 343,4 млн. тонн вантажів, що менше за аналогічний період минулого року на 6.6 млн тонн, або 1,9 %.

Структуру вантажообігів та обсягів перевезень надано на рис 2, 3.

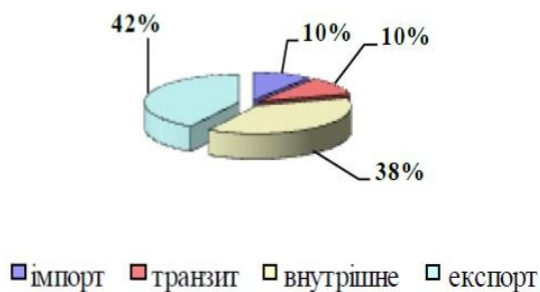


Рис. 2. Структура вантажообігу за видами сполучення за 2016 рік

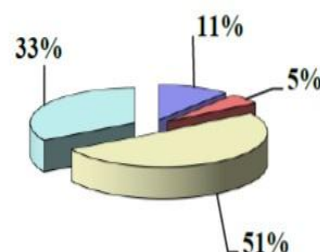


Рис. 3. Структура обсягів перевезень за видами сполучень за 2016 рік

Відбулося зменшення транзитних та експортних перевезень, відповідно на 30 % та 10,4 %. При цьому, збільшились

перевезення у внутрішньому сполученні (+ 12,4 млн тонн або на 7,7 %).

Динаміка обсягів перевезень за сполученнями надана на рис.4

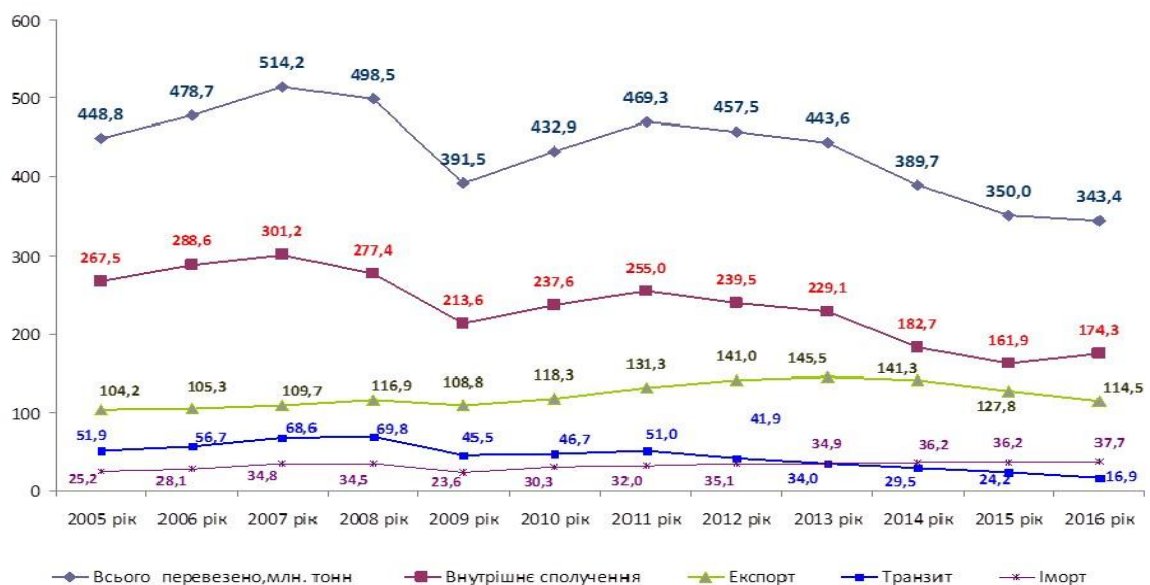


Рис. 4. Динаміка обсягів перевезень за сполученнями

На економічну ситуацію в Україні і відповідно на залізничні перевезення вантажів крім внутрішніх факторів вплинули і зовнішні.

Слід зазначити, що у 2016 році почалося відновлення економіки України з найнижчого рівня, і за підсумками року очікується зростання ВВП на 1% після 10-

відсоткового зниження в 2015 році, що обумовлено ослабленням військового конфлікту в східній Україні поряд з проведенням реформ, які стабілізували економіку країни і зменшили її дисбаланс.

За оцінками НБУ, основним фактором зростання економіки в 2016 році є збільшення внутрішнього споживання та інвестиційного попиту. Про що свідчить також збільшення внутрішніх перевезень (+7,7 %) та імпорتنих (+4,3 %), які у 2016

році є найбільшими за усі попередні роки. У той же час, темпи відновлення залишаються невисокими через повільні структурні реформи і військові дії на сході України.

Таким чином, можна зробити висновок: динаміка експортно-імпорتنих і внутрішніх вантажних перевезень насамперед залежить від динаміки ВВП країни (рис 5).

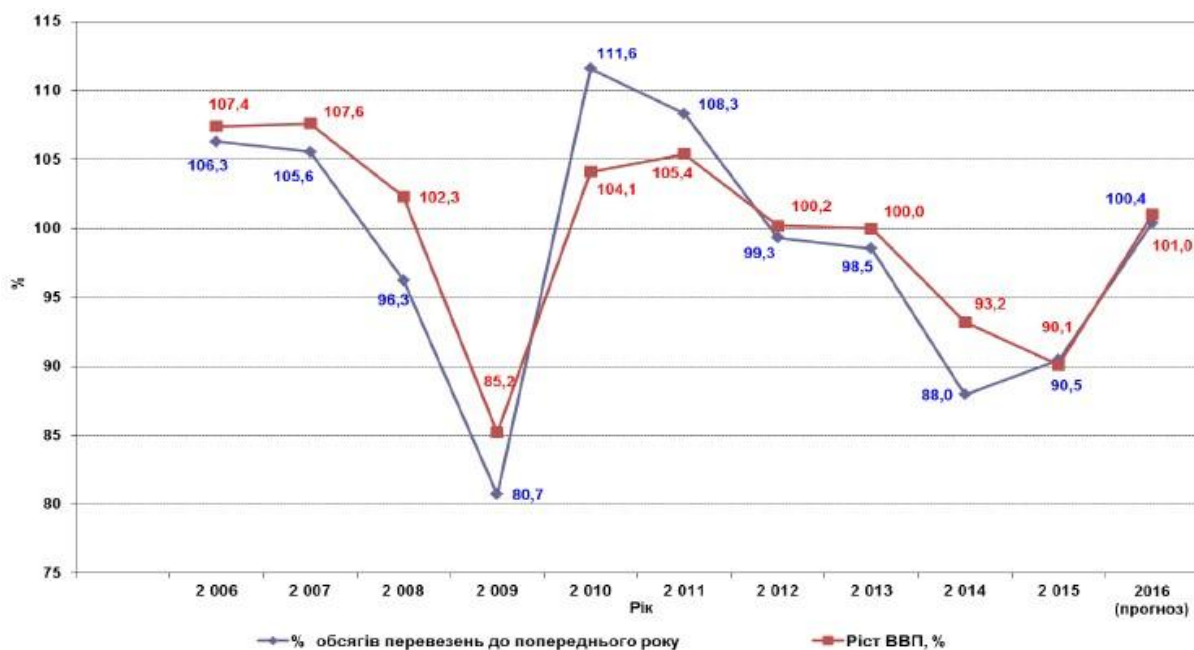


Рис.5. Динаміка зміни обсягів вантажних перевезень в межах України та темпи росту ВВП (до попереднього року)

Разом з тим зростання українського експортного потенціалу стримується збитками від військового конфлікту на сході (втратою 20 % виробничих потужностей), анексією Криму, штучними обмеженнями російського експортного попиту, невисокими цінами на сировинні товари та внутрішніми проблемами національної економіки.

Найбільше експортні перевезення знизилися у бік Російської Федерації через дискримінаційні обмеження та заборони на перевезення вантажів російською

стороною, які призводять до штучного погіршення умов торгівлі України, як з Росією так і з третіми країнами, крім того порушуються зобов'язання РФ, які взяті в рамках СОТ та Договору про зону вільної торгівлі.

Зокрема, з 1 січня 2016 року Росія припинила дію Угоди про зону вільної торгівлі (ЗВТ) з Україною через набрання чинності угоди про ЗВТ між Україною та Європейським Союзом. Уряд Росії включив Україну до переліку країн, з яких заборонено ввезення сільгосппродукції,

сировини та продовольства. Також підписано указ, який забороняє прямі транзитні перевезення вантажів з України в Республіку Казахстан і Киргизьку Республіку. Законодавчі зміни також передбачають повну заборону транзиту товарів, які знаходяться "під ембарго".

У свою чергу у відповідь на дії РФ Постановою КМУ від 30.12.2015 № 1146 Україна до 31 грудня 2017 року скасувала торгові преференції щодо товарів з Росії, з яких відтепер стягуватимуть мита відповідно до Митного кодексу України. Слід зазначити, що під дію заборони підпадають різні харчові продукти, а також обладнання для залізниць, дизельні локомотиви.

Також намітилася тенденція зниження експортних перевезень до

Китайської Народної Республіки, де в результаті перевиробництва товарів почало призупинятися виробництво, що викликало виникнення ланцюгової реакції фінансових негараздів по всьому світу.

У сегменті транзитних перевезень також виникла негативна тенденція, яка складалася у попередні роки та загострилася у поточному році. Показник обсягів транзитних перевезень – найнижчий за останні 20 років. Основна причина – послідовна політика РФ щодо максимальної переорієнтації російського, а також казахстанського експорту на російські порти за рахунок скорочення частки обсягів перевезень сусідніх держав (України та країн Балтії).

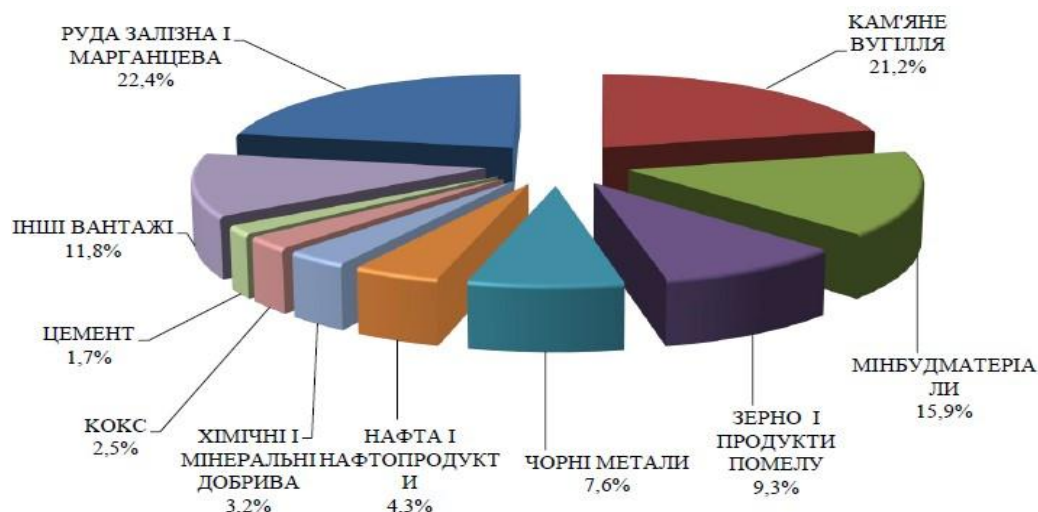


Рис.6. Структура перевезень вантажів залізницями України за основною номенклатурою

Основне зменшення обсягів перевезень відбулося за наступними номенклатурними позиціями (рис.6):

- руда залізна і марганцева - 77,1 млн. тонн (- 7,7 млн. тонн);
- нафта і нафтопродукти - 14,9 млн. тонн (-2,1 млн. тонн);
- мінбудматеріали - 54,7 млн.тонн (- 1,6 млню тонн);

– брухт чорних металів - 2,6 млн. тонн (-0,6 млн.тонн).

Суттєве збільшення перевезень відбулося по зерновим вантажам - 31,9 млн. тонн (+2,6 млн. тонн), хімміндобрива - 11 млн.тонн (+ 0,9 млн. тонн) та чорним металамм - 26.2 млн.тонн (+0,7 млн. тонн).

Висновки. У ході проведеного дослідження було визначено, що крім

внутрішніх факторів впливу на обсяги вантажних перевезень, на сучасному етапі діють і зовнішні фактори. Динаміка обсягів вантажних перевезень є дзеркальним відображенням макроекономічних показників країни.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни, а також пов'язано із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту.

Більш детально і аргументовано автори даної статті приведуть результати досліджень щодо тенденції та факторів впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах по всіх видах сполучень (імпорт, експорт, транзит, внутрішні перевезення) у наступних виданнях.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

2. Статистичний збірник. Транспорт і зв'язок. Державна служба

статистики України.

К.: Держаналітінформ, 2017.

3. Собкевич О.В., Михайличенко К.М. / Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.

4. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія / Г.М. Кірпа. – Д.: Вид. – во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.

5. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.

6. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: / Ю.Ф. Кулаєв. – 2-е вид., переробл. і доповн. – К.: “Фенікс”, 2012. – 240 с.

7. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: Навчальний посібник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.

8. Чорний В.В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень / В.В. Чорний // Вісн. Черніг. держ. технолог. ун-ту. Серія “Економічні науки”. – 2012. - №1(56). – С. 140 – 146.

УДК656.027(477)

ОСОБЛИВОСТІ СТВОРЕННЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ МЕРЕЖІ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ МАГІСТРАЛЕЙ

Зайцева І.Ю., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Майбутнє залізничного транспорту України пов'язане з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інноваційних проектів. Найбільш актуальною проблемою сьогодні є організація швидкісного пасажирського руху.