

**АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ОБСЯГІВ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

*Веприцький Р.С., д.ю.н., професор
(РФ "Південно-Західна залізниця" ПАТ "Укрзалізниця")
Ейтутіс Г.Д., д.е.н., професор,
Артем'єва С.В., магістр (ДУИТ)*

Наведено результати аналізу обсягів вантажних перевезень України різними видами транспорту за останні роки та тенденції їх розвитку. Надані показники конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України. Здійснено оцінку обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України. Визначені основні напрямки покращення потенціалу транзитних перевезень залізничним транспортом: розроблення та гармонізація нормативно-правової бази до міжнародних норм щодо транзитних перевезень; забезпечення пріоритетності розвитку вітчизняного виробництва та збільшення експортного обсягу різновидів сировини і товарів; стимулювання розвитку транспортних послуг; державна підтримка експортно-імпортних операцій; забезпечення гнучкої тарифної політики щодо транзитних та експортно-імпортних перевезень; розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень залізничним транспортом.

Ключові слова: транзитні перевезення, конкурентоспроможність транспортної інфраструктури, номенклатура вантажів, вантажовідправник, експортно-імпортні перевезення, експортний потенціал.

**АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ**

*Веприцкий Р.С., д.ю.н., профессор
(РФ "Юго Западная железная дорога" ПАО "Укрзализныця")
Ейтутис Г.Д., д.э.н., профессор,
Артемьева С.К., магистр (ДУИТ)*

Приведены результаты анализа объемов грузовых перевозок Украины различными видами транспорта за последние годы и тенденции их развития. Представлены показатели конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Украины. Осуществлена оценка объемов транзитных перевозок железнодорожным транспортом Украины. Определены основные направления улучшения потенциала транзитных перевозок: разработка и гармонизация нормативно-правовой базы с международными нормами о транзитных перевозках; обеспечение приоритетности развития отечественного производства и увеличения экспортного объема разновидностей грузов и товаров; стимулирование развития транспортных услуг; государственная поддержка экспортно-импортных операций; обеспечение гибкой тарифной политики по транзитным и экспортно-импортным перевозкам; расширение международного сотрудничества в сфере транзитных перевозок железнодорожным транспортом.

© Веприцький Р.С.,
Ейтутіс Г.Д.,
Артем'єва С.В.

Ключевые слова: транзитные перевозки, конкурентоспособность транспортной инфраструктуры, номенклатура грузов, грузоотправитель, экспортно-импортные перевозки, экспортный потенциал.

ANALYSIS AND EVALUATION OF TRANSIT TRANSPORT BY RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

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

Eitutis G.D., Professor,
Artemieva S.K., Master (State University of Infrastructure and Technology)

It is proved that in recent years there are negative trends, which are associated with a significant drop in the volume of transit freight cargoes by the Territory of Ukraine. The reasons for such a fall are the consequences of the global financial crisis, the events of Crimea and the east of Ukraine, as well as the late timing of the adoption and implementation of both technical and organizational and financial decisions on modernizing the infrastructure of the Ukrainian transport system. Realistic estimation of volumes of transit transportations by railway of Ukraine on the basic nomenclature of cargoes. It was established that in the structure of transit transportation of goods the first place takes coal, the second - iron ore and manganese ore, the third - oil and petroleum products. The share of the specified types of cargo in the total volume of transit traffic by rail is 77%. It was noted that the greatest reduction of transit is observed in the transportation of petroleum products. According to the order of the ship, the main countries of departure and destination, as well as the industrial enterprises involved in transportation, are established. The results of the analysis of volumes of freight transport of Ukraine by various types of transport in recent years and trends of their development are presented. The indicators of competitiveness of the country's transport infrastructure are revealed. Estimates of volumes of transit transportations by railway of Ukraine are estimated. The main directions of improvement of transit potential are defined: development and harmonization of legal norms to international standards for transit transportation; ensuring the priority of development of domestic production and increasing the export volume of materials and goods; promotion of transport services; state support for export-import operations; provision of flexible tariff policy for transit and export-import transportations; expansion of international cooperation in the field of transit traffic by rail.

Keywords: transit traffic, competitiveness of transport infrastructure, nomenclature of cargoes, shipper, export-import transportations, export potential.

Постановка проблеми. За останні роки зростання темпів росту обсягів вантажних транзитних перевезень автомобільним транспортом, в порівнянні з залізничними перевезеннями є прямим підтвердженням необхідності проведення досліджень та запровадження маркетингових принципів у сфері транспортних послуг на залізничному транспорті в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних вчених

аналізу та синтезу обсягів вантажних перевезень присвячені праці Диканя В.Л.[2], Кірпи Г.М.[10], Кулаєва Ю.Ф.[12], Колесникової Н.М.[11], Пасічника В.І.[13], Пасічника А.М.[4], Прейгера Д.К.[3], Чорного В.В.[14] та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на наявність розробок з покращення ефективності транзитних перевезень, данна проблема завжди є актуальною,

особливо під час трансформаційних змін у транспортній інфраструктурі країни.

Метою даної статті є комплексне дослідження тенденцій розвитку транзитних перевезень залізничним транспортом України та визначення напрямків покращення транзитних перевезень залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, від якості функціонування якого залежать стан і розвиток промисловості, сільського господарства та обороноздатності країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення [2, С. 13; 3, С. 47; 8].

За останніх 7 років загальний обсяг вантажних перевезень скоротився майже на 13%, в тому числі скорочення обсягів вантажних перевезень відбулося по залізничному транспорту на 22% та морському і річковому транспорту у 2,5 рази при одночасному збільшенні на автомобільному транспорті на 11%, що призвело до нового розподілу часток перевезень у транспортній галузі.

Слід зазначити, що у 2017 році досягнута позитивна динаміка загального обсягу вантажних перевезень, так у цілому обсяг перевезень виріс на 4,73 млрд тонн (+1,0 %), вантажообіг - відповідно на 7,88 % (+3,5 %) , що свідчить про початок росту національної економіки (табл.1).

Таблиця 1

Обсяги вантажних перевезень за видами транспорту (2010-2017 р.р.)

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1. Перевезено вантажів-всього, млн.т	594,69	650,61	638,49	629,24	569,68	498,86	511,94	516,67
з них залізничним транспортом	432,90	469,31	457,45	443,60	389,70	349,99	343,43	339,6
Внутрішнє сполучення	237,63	254,95	339,51	229,12	182,66	161,86	174,30	160,0
Імпортні перевезення	30,31	32,04	35,09	34,93	36,21	36,19	37,73	43,9
Експортні перевезення	118,28	131,32	140,96	145,52	141,32	127,77	114,47	116,1
Транзитні перевезення	46,68	50,99	41,89	34,03	29,51	24,17	16,93	19,6
Морським і річковим транспортом	3,49	2,90	1,94	2,04	1,48	1,51	1,54	1,4
Автомобільним транспортом	158,20	178,30	179,00	183,50	178,40	147,30	166,90	175,6
Авіаційним транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,1
Вантажообіг, млрд.ткм	257,18	282,67	279,31	266,94	250,74	229,69	226,25	234,13
З них залізничним транспортом	218,10	243,86	237,72	224,43	211,23	195,05	187,55	191,90
Внутрішнє	80,41	88,68	83,69	78,77	67,49	64,13	71,09	68,90
Імпорт	14,50	16,83	18,53	17,84	18,95	18,26	18,86	22,90
Експорт	77,17	87,08	93,20	93,92	94,17	86,05	77,94	79,80
Транзит	46,02	51,27	42,30	33,90	30,62	26,61	19,66	20,30
Морським і річковим транспортом (УДП + АРП)			2,05	1,75	1,51		0,82	0,76
Автомобільним транспортом	38,70	38,44	39,19	40,49	37,76	34,43	37,65	41,2
Авіаційним транспортом	0,38	0,37	0,35	0,27	0,24	0,21	0,23	0,27

Процеси інтеграції та гармонізації міждержавних і транснаціональних світової економіки, створення виробничих об'єднань ставлять до

транспортної системи нові вимоги, реалізувати які у рамках окремої держави вже неможливо [11, С 135].

У сьогочасних умовах функціонування ринкової економіки, в силу геополітичного розташування України та її регіонів, характерної актуальності набувають питання ефективного використання їх транзитного потенціалу. Транзитний потенціал України визначає її місце в системі міжнародних зв'язків і повинен ефективно реалізовуватися завдяки вигідному гео економічному та геополітичному розташуванню [10].

Наша країна протягом всієї історії була центром та найзручнішим транспортним вузлом між Європою та Азією. Україна є сусідом у залізничному сполученні з 7 країнами: Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою, Росією, Білорусією. Саме транзитні перевезення можуть надати нашій державі нові надходження зовнішніх коштів і підвищити її економічний стан. Тому розвиток транзитного потенціалу – це важлива складова у формуванні ефективної і потужної економіки України [9].

Якщо розглядати транзитний транспортний потенціал як економічну категорію, то він характеризує не тільки здатність здійснення міжнародних перевезень через територію, а і повинен забезпечувати комплексний розвиток на цій основі [14].

Поняття “транзит вантажів” визначено у Законі України “Про транзит вантажів”: “Транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України” [1, 12].

Таким чином, під транзитом слід розуміти вільне переміщення (ст. V Угоди ГАТТ/СОТ) через територію країни вантажів третіх країн під контролем митних органів держави без стягнення мита, податків і без застосування до товарів заходів тарифного і нетарифного регулювання. Транзит – це різновид

експорту транспортних послуг, які надаються вантажовласникові та перевізникові. Значна частка транзитних вантажів перевозиться у контейнерах, що вимагає наявності спеціалізованого рухомого складу та відповідних пунктів переробки (таких, як порт, станція, пункт пропуску на митному кордоні), використання інформаційних і логістичних технологій, узгодженої взаємодії експедиторів різних країн [2, С. 48; 13].

Значення різних видів транспорту можна оцінити за розміром частки в загальному обсязі транзитних перевезень. Аналіз звітних даних показує, що основний обсяг транзитних перевезень вантажів здійснюється залізничним і автомобільним видами транспорту, за 2017 р. їх частка від загального обсягу перевезень становить 81,2 % і 16,2 % відповідно [3, С. 25].

Зазначимо також, що за останні роки відмічається позитивна динаміка збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів автомобільним транспортом, який підняв свою частку до 2010 року у 2рази (на 8 пунктів), що пояснюється активізацією відносини України з країнами ЄС, а залізничний транспорт втратив свої позиції на ринку транзитних перевезень аналогічно на 8 пунктів.. Третє місце за обсягами перевезень посідає морський транспорт, яким у 2017 році перевезено 2,2 % вантажів. І зовсім незначна частка перевезень виконується річковим та авіаційним видами транспорту [6].

При цьому за останні роки відмічаються негативні тенденції пов'язані зі значним падіння обсягів транзитних перевезень вантажів територією України. Після стрімкого збільшення транзитних вантажопотоків з 2005 по 2008 роки, починаючи з 2009 року спостерігається протилежна тенденція і в період з 2010 по 2017 роки транзит зменшився практично в три рази [4, С.90]

Причинами стрімкого падіння обсягів транзитних вантажів, виявилися наслідки світової фінансової кризи, події в Криму та на сході країни, а також несвоєчасність прийняття та реалізації як

технічних так і організаційно-фінансових рішень з модернізації інфраструктури української транспортної системи [5, С.39].

Так за даними Всесвітнього економічного форуму за

конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури Україна займає 91 місце, за якістю доріг – 132, за якістю портової інфраструктури – 108 серед 140 країн світу, табл.2 [7].

Таблиця 2

Показники конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України

Індекс глобальної конкурентоспроможності	2014 – 2015 (серед 144 країн)	2015 – 2016 (серед 140 країн)	Динаміка
Позиція України за транспортною інфраструктурою:	88	91	-3
-якість усієї інфраструктури	75	82	+2
-якість доріг	139	132	-7
-якість залізничної інфраструктури	25	28	+7
-якість портової інфраструктури	107	108	-1
-якість інфраструктури авіаційного транспорту	99	97	+

Наведені результати показують, що найкращий показник України у цьому рейтингу за якістю транспортної інфраструктури є залізничний транспорт. Проте, за останні два роки він втратив три позиції і перейшов із 25 на 28 місце.

Розглянемо структуру транзиту залізничним транспортом в розрізі основних вантажів, їх динаміку, фактори впливу, а також заходи щодо покращення транзитного потенціалу [15].

У загальних обсягах вантажних перевезень частка транзитних вантажів складає 5,8%, у–загальному вантажообігу 10,6%.

Обсяг транзитних перевезень залізничним транспортом у 2017 році зменшився по відношенню до 2010 року у 2,4 рази, а до 2008 року у 3,6 рази.

Найменший обсяг транзитних перевезень виконано залізничним транспортом у 2016 році – 16930 тис.тонн (рис.1).

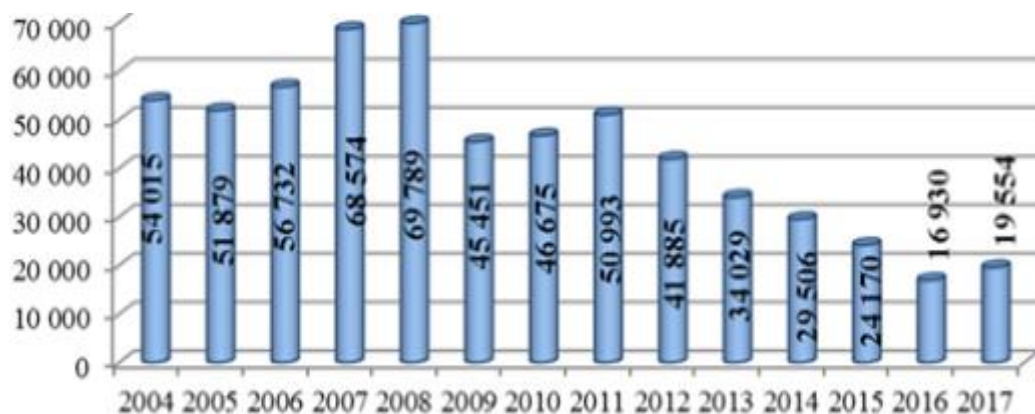


Рис. 1 Обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом, тис. тонн

У структурі транзитних перевезень вантажів перше місце посідає кам'яне вугілля – 7 958,6 тис. тонн, друге – руда залізна та марганцева – 4 662,1 тис. тонн, третє – нафта і нафтопродукти – 2 081 тис.

тонн. Питома вага вказаних родів вантажів у загальному обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом складає 77% (рис.2).

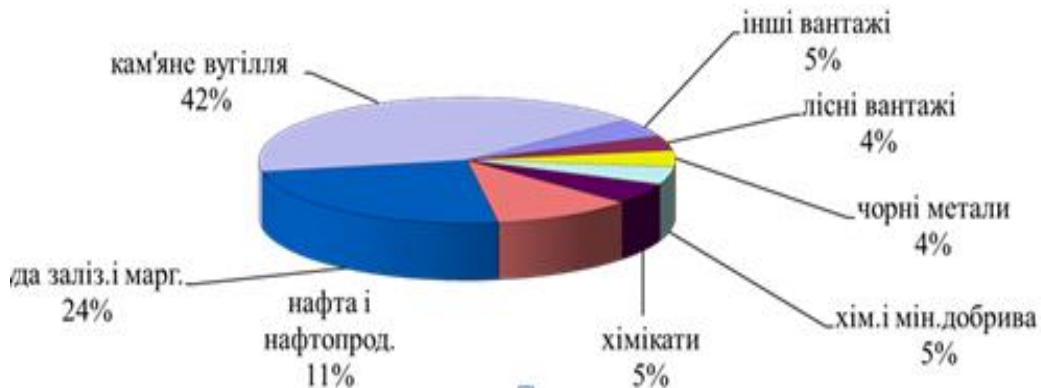


Рис. 2 Структура обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом за 2017 рік

За звітний період збільшились обсяги перевезень вугілля кам'яного (+4 258,5 тис. тонн) до 8 млн. тонн, лісних вантажів (+325,3 тис. тонн) до 716 тис. тонн та хімікатів (+291 тис. тонн) до 1 млн. тонн.

Основне зменшення спостерігається при перевезенні нафтопродуктів (1946,3 тис. тонн) до 4,7 млн. тонн.

Аналіз транзитних перевезень за основними вантажами наведено далі.

Кам'яне вугілля посідає першу позицію у структурі обсягів транзиту (40,7% від загального обсягу транзитних перевезень). Обсяги перевезень вугілля у 2017 році склали 7 959 тис. тонн, що на 4 258,5 тис. тонн або у 2 рази більше за 2016 рік. Найменші обсяги було перевезено у 2016 році – лише 3 700 тис. тонн, найбільші у 2007 році – 17 890 тис. тонн.

Мінімальні обсяги вугілля впродовж 2017 року було перевезено в лютому – 438 тис. тонн, найбільші в жовтні – 913 тис. тонн.

За даними Метал-експерт, вугілля з Росії залишається найбільш привабливим для європейських споживачів [15]. З огляду на високі ціни на паливо з ПАР, російська продукція є основною доступною альтернативою. При цьому через обмеження РЖД вантажоперевезень в порти Балтії логістика дещо змінилася. Так у 2017 році спостерігається збільшення експорту російського вугілля територією України в країни Європи. Значно збільшилися поставки в Польщу (+1 095 тис. тонн або в 3,5 рази) до 1 526 тис. тонн.

Споживачі в Польщі зіткнулися з нестачею твердого палива через скорочення видобутку вугілля в країні (на 20%) через падіння світових цін в сукупності з пресингом з боку ЄС щодо дотримання екологічних норм і складні геологічні умови залягання. Попит на вугілля в Польщі продовжить зростати, оскільки енергетичні компанії планують побудувати кілька великих вугільних електростанцій в найближчі роки.

Збільшилися експортні перевезення російського вугілля на ринки, з якими співпраця України припинена, а саме: Словаччина – на 266 тис. тонн або на 27% до 1261 тис. тонн, Угорщину – на 99 тис. тонн або 2,6 рази до 162 тис. тонн та в Болгарію – на 181 тис. тонн або 46% до 571 тис. тонн.

Другу позицію посіла руда залізна і марганцева у загальній структурі обсягів транзиту (23,8%), обсяги перевезень склали 4 662,1 тис. тонн, що на 1 946,3 тис. тонн або на 29,5% менше, ніж за 2016 рік.

У 2017 році транзит руди найнижчий за останні двадцять років. З другого кварталу 2017 року обсяги перевезень руди почали стрімко знижуватись і у грудні досягли свого мінімального показника – 211 тис. тонн.

Значно скоротились обсяги перевезень до країн ЄС: Словаччини (-1 034,5 тис. тонн), Чехії (-530,8 тис. тонн), Польщі (-442,5 тис. тонн), Угорщини (-206,4 тис. тонн), Румунії (-88,2 тис. тонн).

Відсутні перевезення до КНР (в минулому році 525,8 тис. тонн).

Підприємства КНР наразі потребують більш високих сортів руди з вмістом заліза 62% і вище. Це дає перевагу таким великим постачальникам, як бразильська Vale і австралійські BHP Billiton і Rio Tinto. Також відсутні перевезення до Туреччини (-66 тис. тонн) через порт Южний.

Австралійський департамент промисловості очікує, що середньорічна ціна залізної руди в 2018 році опуститься до \$ 52,60 за тону через зростання світової пропозиції і зниження попиту з боку найбільшого імпортера Китаю, оскільки його сталеливарний сектор знаходиться в процесі закриття старіючих, високонебезпечних сталеливарних заводів і індукційних печей, щоб прибрати надлишкові потужності. При цьому в першій половині року можливе зростання цін, а в другій половині – значне падіння. У 2017 році базові спотові ціни на ЗРС в середньому становили \$ 71,36 за тону. Залізна руда в даний час продається приблизно на рівні \$ 75 за тону.

Основний вантажовідправник залізної руди є Лебединський ГЗК, який збільшив навантаження у 2017 році в 1,5 рази до 4,2 млн. тонн. На внутрішній ринок РФ комбінат реалізував 642 тис. тонн (+365 тис. тонн), експортував 2,9 млн. тонн (+0,6 млн. тонн) на ринок ЄС, внутрішньохолдингові відправлення склали 610 тис. тонн.

Збільшились обсяги перевезень і з Михайлівського ГЗК (+724 тис. тонн), в основному за рахунок нових обсягів до Сербії (591,6 тис. тонн) і Польщі (163,5 тис. тонн) та збільшенню обсягів до Угорщини (+146,4 тис. тонн).

Також відбувалися незначні перевезення з Качканарського та Якілівського рудників.

Зменшення спостерігається за рахунок втрати перевезень зі Стойленського ГЗК (-3,3 млн. тонн), в рамках стратегії розвитку Групи НЛМК, переорієнтував постачання продукції на підприємство «Новолипецький МК», і до 2022 року така тенденція збережеться,

відповідно будуть відсутні і транзитні перевезення українською територією.

У 2017 році транзит руди найнижчий за останні двадцять років. З другого кварталу 2017 року обсяги перевезень руди почали стрімко знижуватись і у грудні досягли свого мінімального показника – 211 тис. тонн. Нафта і нафтопродукти у 2017 році посіли третю позицію у загальній структурі обсягів транзиту їх частка склала 10,6%.

Обсяги транзиту нафтопродуктів склали 2 081 тис. тонн, що на 497,5 тис. тонн або на 19,3% менше за 2016 рік.

Найбільше зменшилися за 2017 рік обсяги транзитних перевезень енергетичних газів – на 660,7 тис. тонн або на 31,3% до 1 450,2 тис. тонн, при цьому у структурі нафтопродуктів вони залишаються на I місці. Причинами зменшення транзитних перевезень енергетичних газів є наступні: не відбувались перевезення з РФ до Болгарії (-85,6 тис. тонн), Туреччини (-10,1 тис. тонн) (частково переорієнтувались на порти Тамань та Таганрог) та Сербії (-16 тис. тонн). Зменшилися перевезення енергетичних газів з РФ до Польщі (-208,4 тис. тонн або -35,9%), Угорщини (-94,5 тис. тонн або -34,2%) та Румунії (-63 тис. тонн або -65,1%). Також зменшилися перевезення з Казахстану до Туреччини (-171,3 тис. тонн або -31,7%) – через переорієнтацію з українського порту Одеса в порт Тамань, до Польщі (-43,2 тис. тонн або -22,2%) та Румунії (-8,5 тис. тонн або -11,6%).

За інформацією інтернет-видання OilNews, перевезення енергетичних газів з Казахстану в Туреччину через Одеський порт відбуваються згідно з укладеним контрактом між казахстанськими виробниками з турецьким Augaz (контракт передбачає відвантаження близько 25 тис. тонн газу на місяць)[16].

При загальному зменшенні збільшилися перевезення газів енергетичних з Білорусії до Польщі (+38,5 тис. тонн або в 5,3 рази) до 47,5 тис. тонн та

до Угорщини (+7,3 тис. тонн або в 2,6 рази) до 11,8 тис. тонн.

Також, у липні – жовтні 2017 року відбувались перевезення енергетичних газів зі Словаччини в Росію 7,4 тис. тонн, яких не було з 2014 року.

Проте обсяги транзитних перевезень мазуту збільшилися на 186,6 тис. тонн або на 77,3%, що складає 428 тис. тонн.

Всі перевезення мазуту відбувались з Білорусі. Найбільші обсяги перевезень відбувались до Сербії – 375,1 тис. тонн. Перевезення до Великобританії відбувались лише у січні і лютому місяці та склали 43,5 тис. тонн – лишилися на рівні 2016 року. З травня 2016 року припинилися перевезення до Нідерландів.

На нашу думку в середньостроковій перспективі істотних поліпшень в сегменті залізничних перевезень нафти і нафтопродуктів не очікується.

Далі надаємо короткий аналіз решті транзитних вантажів, що складають 23% від загального обсягу транзитних перевезень.

У структурі транзиту *хімікати* посідають четверте місце. Обсяги перевезень збільшилися на 291 тис. тонн або на 39,4% та склали 1 028,6 тис. тонн.

Найбільші обсяги перевезень у загальній структурі хімікатів склали сірка (45%) та метанол (38%).

Обсяги перевезень *сірки* у порівнянні з 2016 роком збільшилися на 322 тис. тонн або в 3,3 рази і склали 460,8 тис. тонн.

Починаючи з серпня 2016 року по лютий 2017 року (включно), перевезення сірки транзитом через Україну не відбувались. Але, з березня 2017 року ТОВ «Тенгізшевройл», завдяки встановленню конкурентоспроможних тарифів, відновив перевезення сірки територією України.

Наразі сірка прямує через МТП Чорноморськ (в якому є спеціалізований комплекс з перевалки сірки) до Бермудських островів.

У грудні 2017 року на світовому ринку сірки був зафіксований сталий попит на продукцію. Через відсутність у

близькосхідних виробників достатніх обсягів сірки, її вартість збільшилася на 10-11 дол., до 185-195 дол. за тону FOB. У країнах СНД експортна ціна продукції на вільному ринку виросла на 5-10 дол. Зараз вона варіюється в діапазоні 120-135 дол. за тону FOB Чорне море.

Обсяги перевезень *метанолу* зменшилися на 52,4 тис. тонн або на 12% і склали 382,6 тис. тонн. Метанол транспортується з Російської Федерації і спрямований через західні прикордонні переходи до Словаччини, Польщі та Румунії.

Зменшення перевезень метанолу відбулось з ВАТ «Щекіноазот» (-4,1 тис. тонн) та з ВАТ «Новомосковська АК «Азот» (-48,3 тис. тонн) до Польщі (-31 тис. тонн), Словаччини (-13 тис. тонн) та Румунії (-8,8 тис. тонн).

Причиною падіння обсягів перевезень метанолу є зниження попиту на продукт з боку основних споживачів у країнах Європейського союзу. На даний час перспектив до пожвавлення ринку метанолу немає. На думку експертів, відновлювати постачання метанолу через порт Южний російські експортери не планують. Основними портами відвантаження російського метанолу є порти Вентспілс (Латвія) та Силамяе (Естонія) компанії «Єврохім».

Хімінідобрива посідають п'яту позицію у структурі обсягів транзиту, їх частка складає 4,5%.

Обсяги перевезень у 2017 році склали 877,3 тис. тонн, що на 5,8 тис. тонн або на 0,7% більше, ніж у 2016 році.

У звітному періоді найбільшу частку перевезень (57%) склали *калійні добрива* – 501,5 тис. тонн, що у порівнянні з 2016 роком більше на 82,5 тис. тонн або на 19,7%.

У 2017 році зросли обсяги перевезення як з Республіки Білорусь (+75,4 тис. тонн), так і з Російської Федерації (+7,1 тис. тонн).

Слід зазначити, що, за оцінками аналітиків «Хім-Кур'єр», в 2017-му «Уралкалій» і «Білоруськалій»

відвантажили підприємствам АПК і промисловим споживачам близько 384 тис. тонн добрива, це на 24% більше, ніж в 2016 році.

У 2018 році «Уралкалій» і «Білоруськалій», швидше за все, будуть нарощувати обсяги випуску хлористого калію. Проте очікувати значного зростання попиту агрокомпаній не слід, так як ціна добрива особливо не зміниться.

Слід зазначити, що в 2018 році на ринку РФ з'явиться новий гравець. «Єврохім» планує виробити в наступному році 265-300 тис. тонн хлористого калію на «Волгакалій» і 400-600 тис. тонн - на Усольському комбінаті. Однак більша частина випущеного добрива буде поставлена на заводи «Єврохіму» для подальшої переробки в комплексні добрива.

Обсяги перевезень *змішаних добрив* (27% у структурі добрив) у 2017 році склали 236 тис. тонн, у порівнянні з 2016 роком перевезення збільшились на 2,1 тис. тонн або на 0,9%.

Змішані добрива транзитом територією України перевозились переважно з Російської Федерації до Молдови та Угорщини.

Основне збільшення відбулось з ВАТ «Балаківські міндобрива» (ст. Юліївка Прив) (+16,6 тис. тонн).

Але при загальному збільшенні значно зменшились перевезення з ВАТ «Міндобрива» (ст. Россош Ю-Вост) (-30,6 тис. тонн) за рахунок припинення перевезень змішаних добрив до Сербії та ОАЕ через переорієнтацію їх на порти Росії.

Обсяги перевезень *азотних добрив* складають 139,2 тис. тонн (16%), у порівнянні з 2016 роком вони зменшились на 77,1 тис. тонн або на 35,6%.

Транзитні перевезення азотних добрив відбувались переважно з Російської Федерації до Молдови.

Обсяги перевезень зменшились відповідно до укладених контрактів з таких підприємств як: ВАТ «Новомосковська АК «Азот» (-23,7 тис. тонн), ВАТ

«Міндобрива» (-16,1 тис. тонн), ЗАТ «Куйбишевазот» (-14,3 тис. тонн), ВАТ «Салаватнафтооргсинтез» (-11 тис. тонн) до Туреччини та Румунії, до Сербії постачання припинились.

За попередніми оцінками «Хім-Кур'єр», у грудні з російських підприємств було відвантажено на ринок РФ 70-75 тис. тонн продукції, на зовнішні ринки – близько 600 тис. тонн сечовини. Сечовина з РФ поставлялася на ринки Бразилії, Канади, Туреччини, Сербії, країн Європи. З чого видно, що перевалка добрив відбувалась переважно через порти РФ.

Чорні метали посідають шосту позицію у структурі обсягів транзиту (їх частка складає 4%). Обсяги перевезень чорних металів у 2017 році склали 788,2 тис. тонн, що на 90,1 тис. тонн або на 12,9% більше у порівнянні з 2016 роком.

На початку року транзит чорних металів був мінімальним – 24 тис. тонн.

Протягом року перевезення зростали і досягли максимуму у грудні – 105 тис. тонн.

Основні транзитери чорних металів: РУП «Білоруський МЗ», ВАТ «Оскольський ЕМК», ВАТ «Молдавський МЗ».

У 2017 році обсяги транзитних перевезень чорних металів зросли з Білоруського МЗ (+261,2 тис. тонн або у 1,8 раз), Молдавського МЗ (+54,7 тис. тонн або у 36,5 раз) та ВАТ «Оскольський ЕМК» (+12,3 тис. тонн або +16%).

При загальному збільшенні транзитних перевезень чорних металів відбулось значне зменшення перевезень чавуну. У 2017 році його обсяги склали 9,3 тис. тонн, що на 149,6 тис. тонн або на 94,1% менше, ніж за аналогічний період минулого року.

Протягом багатьох років основний вантажопотік чавуну формувався на підприємстві ВАТ «Тулачормет» та прямував через МТП Чорноморськ до США та Італії. У 2016 році зазначені перевезення чавуну почали стрімко зменшуватись та з квітня 2016 року повністю припинились.

Наразі вантажопотік чавуну

переорієнтований на російський порт Новоросійськ відповідно до транспортної стратегії РФ (пріоритет – російські порти), а також через більш привабливі (у порівнянні з українським напрямком) тарифні умови. Деяка частина чавуну транспортується через литовський порт Клайпеда. За даними «Метал-Експерт», у 2017 році завод відвантажив 2,2 млн. тонн чавуну, що відповідає рівню 2016 року. Основний обсяг було традиційно відправлено на експорт – біля 2 млн. тонн. Поставки до США збільшились на 0,2 млн. тонн до 1,2 млн. тонн, до Туреччини – на 247 тис. тонн до 3580 тис. тонн. При цьому відгрузки до Південної Європи, які займали біля 30% значно знизилась – у 3,3 рази до 206 тис. тонн.

Висновки. У ході проведення дослідження визначені основні напрямки покращення транзитного потенціалу:

- розроблення та гармонізація нормативно-правової до міжнародних норм щодо транзитних перевезень залізничним транспортом;
- забезпечення пріоритетності розвитку вітчизняного виробництва та збільшення експортного обсягу матеріалів і товарів;
- стимулювання розвитку транспортних послуг;
- державна підтримка експортно-імпортних операцій;
- забезпечення гнучкої тарифної політики щодо транзитних та експортно-імпортних перевезень;
- розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень залізничним транспортом.

Вказані напрямки покращення транзитних перевезень залізничним транспортом засновані на конкретних аргументах і заходах, які застосовуються фахівцями ПАТ «Укрзалізниця».

Відомо, що основною країною зародження транзиту для України є Російська Федерація (формується 76,5% транзиту). Транзит з неї у 2017 році у порівнянні з 2016 роком збільшився на 1,4 млн. тонн або на 10,5% та склав 15 млн.

тонн.

Перевезення з РФ через порти України (70% від загального обсягу) у 2017 році склали 6,3 млн. тонн. У порівнянні з 2016 роком перевезення зросли на 62,2% або на 2,4 млн. тонн. Збільшення спостерігається лише за рахунок перевезень кам'яного вугілля (+2,7 млн. тонн або у 2,3 рази) та руди залізної (+98,6 тис. тонн або +8,6%). По інших вантажах продовжується тенденція до зменшення обсягів перевезень, що пов'язано зі скороченням частки України та країн Балтії в загальному обсязі перевалки російських вантажів. Так, за інформацією Федерального агентства морського і річкового транспорту вантажообіг російських морських портів за підсумками 2017 року зріс у порівнянні з показником попереднього року на 9% і досяг 786,97 млн. тонн, експортних вантажів перевантажено 606,5 млн. тонн (+6,9%).

Збільшились також транзитні перевезення з Республіки Білорусь (11,3% формування українського транзиту) – на 0,9 млн. тонн або на 65,7% за рахунок збільшення перевезень лісних вантажів (+288 тис. тон або у 1,8 раз), чорних металів (+261,1 тис. тонн або у 1,8 раз) та нафтопродуктів (+230,9 тис. тонн або у 1,7 раз). На третьому місці Казахстан (6,3%) – перевезення збільшились на 130 тис. тонн або на 11,9% до 1,2 млн. тонн. На четвертому місці по обсягах транзитних перевезень Молдова (2,6%) (+191 тис. тон або +60,6%).

При цьому, досвід роботи залізниць в нових економічних умовах свідчить про роль залізничного транспорту як одного з основних ланок світового логістичного процесу. Розвинена транспортна інфраструктура України дозволяє забезпечити практично будь-які обсяги транзитних перевезень. Залізничні прикордонні переходи на західному кордоні України з перевантажувальними терміналами по обидва боки кордону виконують передачу вантажу з колії 1520 мм на колію 1435 мм і зворотно, забезпечуючи тим самим безперервність

маршрутів. Залізнично-поромна переправа з'єднує Україну з Грузією, що дозволяє здійснити просування вантажів з Європи через Чорне море і в зворотному напрямку без перевантаження.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про транзит вантажів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, N 51, ст.446). { Із змінами, внесеними згідно із Законами N 1297-IV (1297-15) від 20.11.2003, ВВР, 2004, N 14, ст.193 N 1721-IV (1721-15) від 18.05.2004, ВВР, 2004, N 36, ст.428 N 959-V (959-16) від 19.04.2007.
2. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни. УкрДАЗТ. -№30.- С 13.
3. Прейгер Д.К. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д.К. Прейгер, Я.І. Жаліло, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // Економіка України. – 2012. - №4. - С. 47-59.
4. Пасічник А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник СХУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). - Ч. 1. – С. 218–223.
5. Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мирошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті.- 2016.- №12.- С. 88-97.
6. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2015-2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-0>.
8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua./laws/show/2174-2010-%D1%80>.
9. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О.В.Собкевич, К.М. Михайличенко– К.: НІСД, 2014. – 60 с.
10. 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. – 248с.
11. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
12. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: / Ю.Ф. Кулаєв. – 2-е вид., переробл. і доповн. – К.: “Фенікс”, 2012. – 240 с.
13. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: Навчальний посібник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.
14. 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.
15. Причини падіння загального видобутку вугілля в Росії року [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www/rzd-partner.ru>
16. Свежий взгляд на энергетику [Електронний ресурс]- режим доступу/ <http://enkorr.com.ua/a/publications>