

Головкова Л. С.

д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів та економічної безпеки
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені
академіка В. Лазаряна

Ляшко Д. Ю

к.е.н., доцент, доцент кафедри фінансів та економічної безпеки
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені
академіка В. Лазаряна

**ТЕНДЕНЦІЇ ТА ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ПРОЦЕС ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ
TENDENCIES AND FACTORS OF INFLUENCE TO PROCESS OF
RAILWAY TRANSPORTATION IN UKRAINE**

У статті розглянуто тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень. Існуюча динаміка процесу вказує на загальне зниження обсягу транспортних перевезень та зміну структури обсягу перевезень серед існуючих видів транспорту. Тенденція зміни структури ринку перевезень пов'язана з євроінтеграційними процесами, оскільки у структурі ринку перевезень Європи залізничний транспорт не має домінуючої позиції. Прослідковується тенденція зростання ВВП України, але при цьому знижується індекс його фізичного обсягу, що викликано фактором зниження обсягу промислового виробництва. Зниження обсягу транспортних перевезень за рахунок зниження обсягів промислового виробництва може бути компенсовано за рахунок участі в існуючих і відкритті нових транспортних коридорів між Північною і Східною Європою та Китаєм.

Ключові слова: *транспорт, залізничний транспорт, процес перевезень, вантажообіг, обсяг перевезень, динаміка перевезень, види транспорту.*

В статье рассмотрены тенденции и факторы влияния на процесс железнодорожных перевозок. Существующая динамика процесса указывает на общее сокращение объема транспортных перевозок, а также на изменение структуры объема перевозок среди существующих видов транспорта. Тенденция изменения структуры рынка перевозок связана с процессами евроинтеграции, поскольку в структуре рынка перевозок Европы железнодорожный транспорт не имеет доминирующей позиции. Прослеживается тенденция роста ВВП Украины, но при этом снижается индекс его физического объема, что вызвано фактором снижения объема промышленного производства. Снижение объемов транспортных перевозок за счет снижения объемов промышленного производства может быть компенсирован за счет участия в существующих и открытия новых транспортных коридоров между Северной Европой, Восточной Европой и Китаем.

Ключевые слова: *транспорт, железнодорожный транспорт, процесс перевозок, грузооборот, объем перевозок, динамика перевозок, виды транспорта.*

The article discusses tendencies and factors of influence to railway transportation process. The current dynamics indicates about general decreasing of transport shipping and changing of shipping structure between current types of transport. The tendency of changing in the structure of traffic market relates with eurointegration processes, so far as railway transport does not have dominate position in the structure of European traffic market. The reistendency of Ukrainian GDP in creasing but in such time the index of actual volume decreases; the cause of it is factor of industrial production volume decreasing. Traffic volume decreasing at the expense of industrial production volume decreasing possible becom pensate dat the expense of participation in existent and opening new transport passages between North Europe, East Europe, and China.

Key words: *transport, railway transport, transportation process, cargo turnover, volume of freight turnover, traffic dynamics, and types of transport.*

Постановка проблеми. Як відомо, показники процесу транспортних перевезень є одними з індикаторів, що надають відповідну інформацію про стан економіки країни та тенденції в ході економічних процесів, які виникають під впливом існуючих факторів зовнішнього та внутрішнього характеру. На теперішній час національне господарство України перебуває у процесі інтеграції до світових економічних структур. Даний інтеграційний процес передбачає з однієї сторони появу додаткових можливостей для розвитку і активізації економічних процесів в Україні, а з іншого боку виникають додаткові небезпеки щодо розвитку національних підприємств та ефективності взаємодії галузей національного господарства. Сьогодні світові процеси глобалізації надають галузям, регіонам та національному господарству України в цілому нові можливості розвитку та напрями переходу на новий рівень технологічного устрою, що призведе в майбутньому до активізації господарських процесів і в першу чергу до інтенсифікації процесу транспортних перевезень. З іншого боку, разом з можливостями виникають і загрози які спрямовані на призупинення, переформатування або повне розірвання існуючих господарсько-економічних зв'язків, що в поточній та середньо-терміновій перспективі призводить до зниження ринкової активності, зниження обсягів транспортних перевезень та виникнення кризових ознак у суб'єктів господарювання. Не зважаючи на все вказане, Україна обрала вектор економічного розвитку спрямований на інтеграцію з європейською спільнотою та входження національних господарських структур як до структур Європейського Союзу так і до світових економічних структур. Така позиція вимагає визначення власних напрямків розвитку та інтенсифікації господарських процесів, які з одного боку враховують потенціал національних суб'єктів господарювання, а з іншого боку – інтегрують у процеси глобалізації, відповідно до світових

вимог. Саме тому однією з передумов для вирішення вказаного завдання є визначення тенденцій та факторів впливу на процес перевезень залізничним транспортом в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням в сфері транспортної галузі та інтенсифікації процесу транспортних перевезень залізничним транспортом в Україні присвячені праці таких українських вчених-економістів як Бакаєва Л.О., Гаєвської Л.М., Головкової Л.С., Гненного О.М., Диканя В.Л., Дикань О.В., Ейгутіса Г.Д., Макаренка М.В., Міщенко М.І., Остапюка Б.Я., Пшійська О.М., Садловської І.П., Цвєтова Ю.М., Чорного В.В. та інших. Разом з тим постійна зміна зовнішнього середовища, розвиток економічних відносин та виробничих технологій вимагають постійного дослідження тенденцій які виникають під впливом факторів різного характеру у різних сферах національної економіки, в тому числі і процесі залізничних перевезень. Все це вказує на актуальність даної теми дослідження.

Постановка завдання. Процес транспортних перевезень є одним з основних процесів, які забезпечують стабільне функціонування системи господарських відносин будь-якої країни. Інтенсифікація перевезень свідчить про зростання економіки країни, а зниження обсягу транспортної роботи є індикатором кризових явищ. Відповідно до цього, метою статті є визначення видів і змісту тенденцій, що виникають у процесі залізничних перевезень в Україні під впливом факторів різного характеру для створення теоретичного обґрунтування щодо забезпечення ефективного управління і розвитку залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогодні система залізничного транспорту України має достатньо розвинену залізничну мережу серед європейських країн. За обсягами транспортних перевезень залізниця займає приблизно 60% національного ринку транспортних послуг. Цей фактор виводить залізничний транспорт на позицію одного з основних національних транзитних перевізників. Україна займає четверте місце в

Європі за довжиною залізничної колії і тринадцяте місце в світі за цим показником. Загальна довжина залізничної колії дорівнює 21,7 тис. км. За фактором географічного розташування Україна має кордони з Республікою Білорусь, Молдовою, Польщею, Російською Федерацією, Румунією, Словаччиною, Угорщиною. На пунктах перетину державного кордону функціонують 40 залізничних переходів. Основу системи залізничного транспорту в Україні формує ПАТ «Укрзалізниця», (дата державної реєстрації 21.10.2015р.), яка включає Донецьку, Львівську, Одеську, Придніпровську, Південну, Південно-Західну залізницю. Основним джерелом доходів залізничного транспорту є вантажні перевезення, частка яких в доходах залізниці приблизно дорівнює 90%, а у структурі ринку транспортних послуг – 60%. Частка інших учасників ринку транспортних послуг не перевищує 40%. Якщо порівняти дану ситуацію зі структурою ринку Євросоюзу, то можна визначити, що в Європі частка вантажних перевезень залізничного транспорту не перевищує 11% [1]. Це вказує на наявність фактору дисбалансу в структурі ринку вантажних перевезень в Україні.

При інтеграції транспортної системи України до транспортної системи Євросоюзу можна припустити, що вплив даного фактору буде спрямований на усунення дисбалансу за рахунок зміни структури ринку транспортних перевезень в Україні і зниження ринкової частки залізничного транспорту. Вказана тенденція проявляється на протязі 2014, 2015, 2016 років (табл.1, рис. 1). Частка ринку вантажних перевезень залізничного транспорту знижується в середньому на 2% при середньорічному загальному зниженні на 2% вантажообороту транспортної системи України в цілому.

Тенденція зниження обсягу вантажних перевезень також прослідковується у 2014, 2015 та 2016 роках. За цей період загальний обсяг перевезених вантажів скоротився на 46,7 млн. т, тобто з 671,2 млн. т до 624,5 млн. т. Основна частка зниження вантажних перевезень, 92%, припадає на залізничний транспорт, яка складає 42,9 млн. т.

Таблиця 1

Показники вантажообороту транспортної системи України 2014-2016 рр.

Показник вантажообороту по видам транспорту	2014 р.		2015 р.		2016 р.	
	Обсяг робіт, млн. ткм	Частка ринку, %	Обсяг робіт, млн. ткм	Частка ринку, %	Обсяг робіт, млн. ткм	Частка ринку, %
Транспорт	335151,7	100	328788,2	100	323473,9	100
залізничний	209634,3	62,5	194321,6	59,1	187215,6	57,9
трубопровідний	82050,9	24,5	94378,9	28,7	94378,9	29,2
автомобільний	37764,2	11,3	34431,1	10,5	37654,9	11,6
водний	5462,3	1,6	5434,1	1,6	3998,6	1,2
авіаційний	240,0	0,1	225,9	0,1	225,9	0,1

Джерело: розроблено автором за даними[2,3]

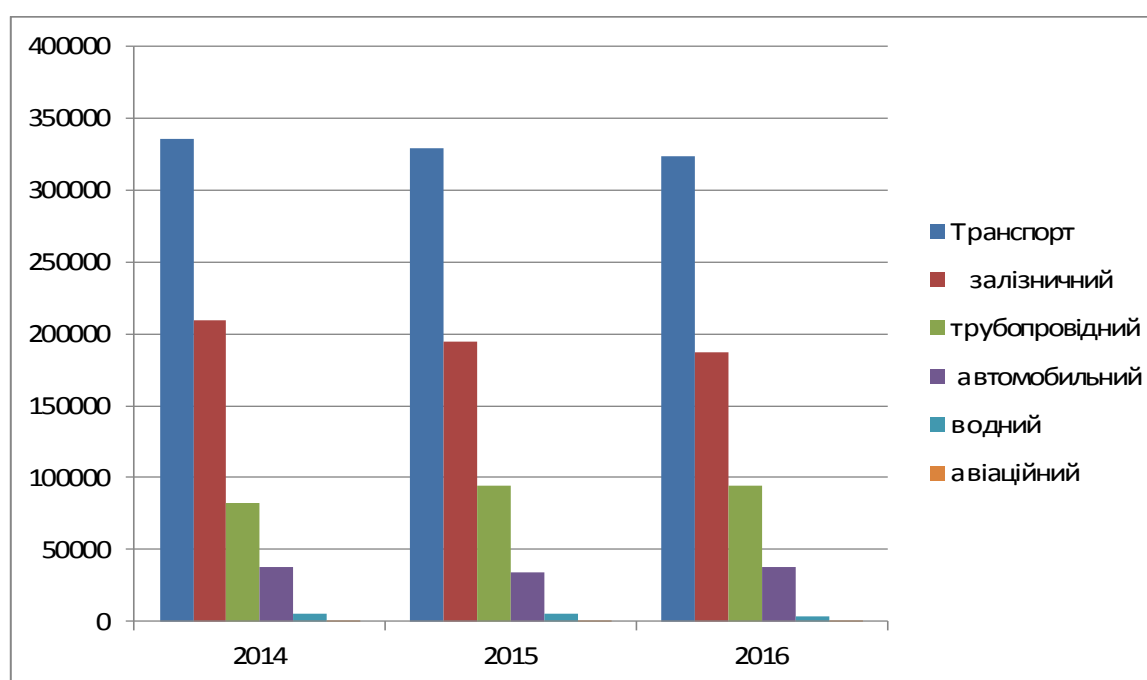


Рис. 1. Динаміка вантажообороту транспортної системи України 2014-2016рр., млн. ткм.

Джерело: розроблено автором за даними[2,3]

При цьому доля залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень скоротилася у 2016р. на 2,5% в порівнянні з 2014 (табл. 2, рис. 2).

За даними Державної служби статистики України можна визначити тенденцію зростання національного ВВП представленого у фактичних цінах. З 2013 року по 2015 рік цей показник виріс з 1465198 млн. грн. до 1988544 млн. грн., при цьому індекс фізичного обсягу ВВП України за той же період має тенденцію до зниження і у 2015 році він склав 90,2 відсотки до

попереднього періоду. Визначені тенденції вказують на наявність значних інфляційних процесів та зниження фактичного обсягу виробництва[3].

Таблиця 2

Показники процесу перевезення вантажів транспортної системи України
2014-2016 рр.

Показник перевезення вантажів по виду транспорту	2014 р.		2015 р.		2016 р.	
	Обсяг робіт, млн. т	Частка ринку, %	Обсяг робіт, млн. т	Частка ринку, %	Обсяг робіт, млн. т	Частка ринку, %
Транспорт	671,2	100	601,0	100	624,5	100
залізничний	387,0	57,6	350,0	58,2	344,1	55,1
автомобільний	178,4	26,6	147,3	24,5	166,9	26,7
трубопровідний	99,7	14,9	97,2	16,2	106,7	17,1
водний	6,0	0,9	6,4	1,1	6,7	1,1
авіаційний	0,1	0,01	0,1	0,01	0,07	0,01

Джерело: розроблено автором за даними[2,3]

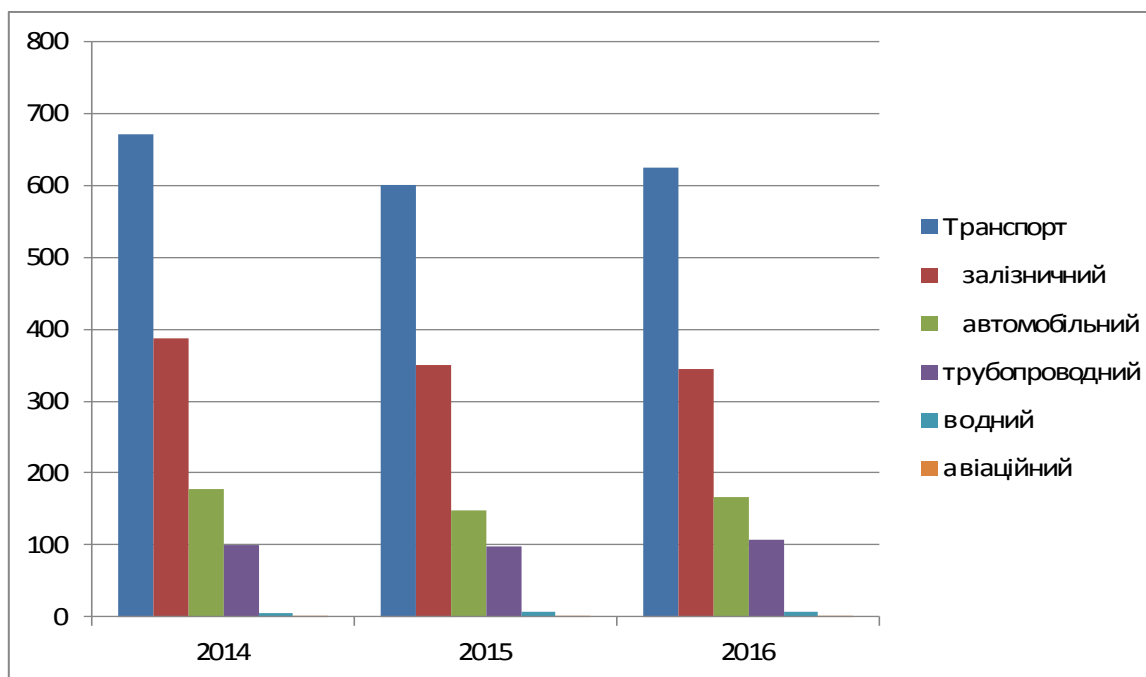


Рис. 2. Динаміка перевезення вантажів транспортною системою України 2014-2016рр., млн. т.

Джерело: розроблено автором за даними[2,3]

Структура промисловості в Україні історично сформована таким чином, що більша частка виробленої продукції це сировина, напівфабрикати, енергетичні ресурси. Така продукція є масовим вантажем і формує значний обсяг перевезень залізничного транспорту. Тому фактор зниження фактичного обсягу виробництва є однією з основних причин зниження

обсягу вантажних перевезень та вантажообороту як залізничного транспорту, так і транспортної системи України.

Аналізуючи тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень в Україні необхідно враховувати той факт що починаючи з 2014 року, відповідно до Європейського вектору розвитку, з'явилася тенденція децентралізації влади та формування регіонами власної регіональної політики. Відповідно до концепції розвитку ЄС стабілізація економіки країни повинна здійснюватися на регіональному рівні за рахунок виявлення галузей і регіонів які мають потенціал формування самодостатніх господарських комплексів, що є основою формування регіональних ресурсів стабілізації та розвитку [5].

За період з 2014 по 2016 роки на регіональному рівні прослідковувалося загальне падіння промислового виробництва. Ситуація на Сході України призвела до значних втрат у машинобудуванні, гірничо-металургійному комплексі, хімічних підприємствах та процесі перевезень залізничного транспорту[6]. Компенсація зазначених втрат та розвиток системи транспортних перевезень може відбутися за рахунок активізації експортно-імпортних перевезень та участі у міжнародних транзитних перевезеннях [7].

Активізація експортно-імпортних перевезень та розвиток міжнародних транзитних транспортних коридорів по території України повинна відбуватися з урахуванням існуючих тенденцій які виявляються при аналізі структури як експорту, так і імпорту.

Аналіз експортних операцій за період з 2005 по 2015 роки дає можливість визначити стійку тенденцію зміни структури експорту України. Суттєво зросла, з 23, 4% до 32,5%, доля експорту в країни Азії, де основною країною яка отримує експорт виступає Китай. Значне зростання, майже вдвічі, з 5,4% до 9,9%, відбулося по експорту в країни Африки. Разом з тим прослідковується стійка тенденція зниження експорту до Російської Федерації (РФ). Так з 2005р. по 2015 експортні поставки до РФ скоротилися

майже на третину і їхня доля у структурі експорту зменшилася з 18,7% до 12,7%. Таким чином експорт у РФ і країни СНД з 2015 року складає приблизно 21% у загальній структурі експорту України (рис.3, рис.4).

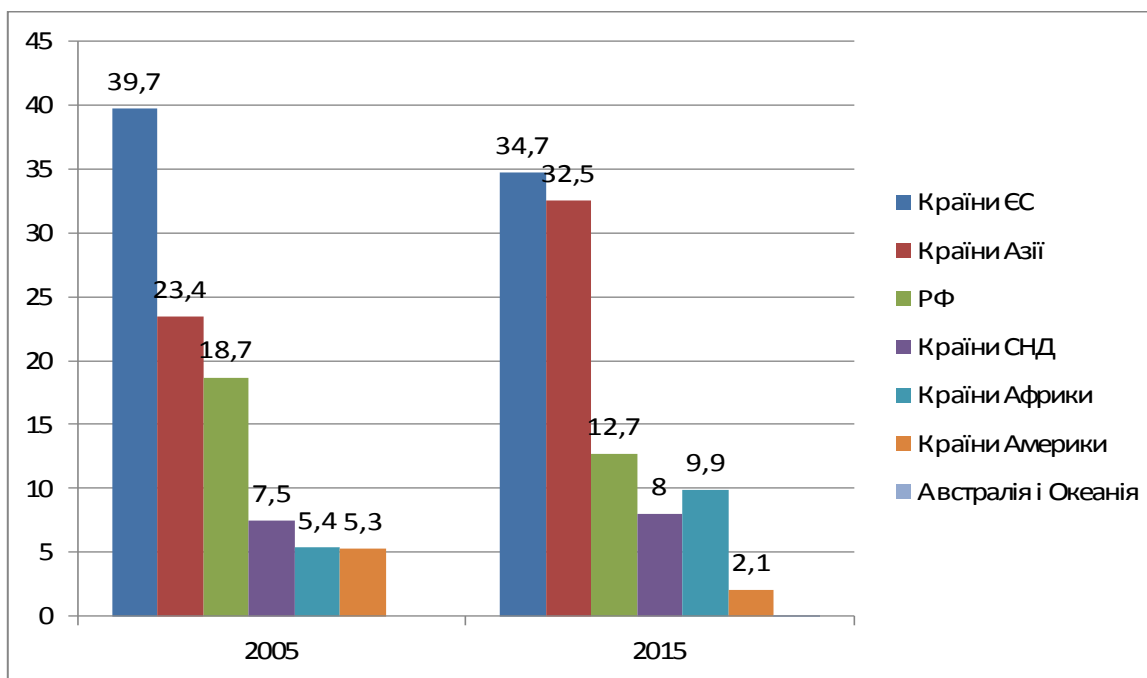


Рис. 3. Динаміка зміни структури експорту України за 2005-2015рр., %
Джерело: розроблено автором за даними[3,4]

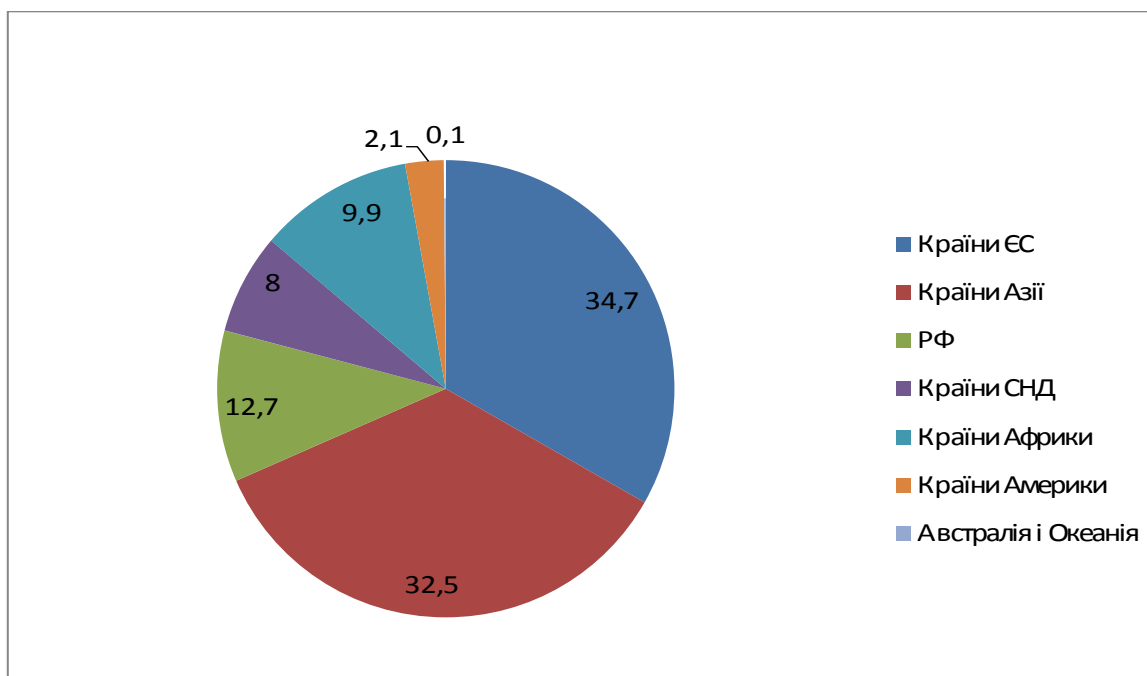


Рис. 4. Структура експорту України за 2015рр., %
Джерело: розроблено автором за даними[3,4]

Основний експорт, 79%, здійснюється у країни Європи, Азії та Африки.

Стійкі тенденції зміни структури імпорту також прослідковуються при аналізі імпортних операцій України за період 2005-2015рр.(рис.5, рис.6).

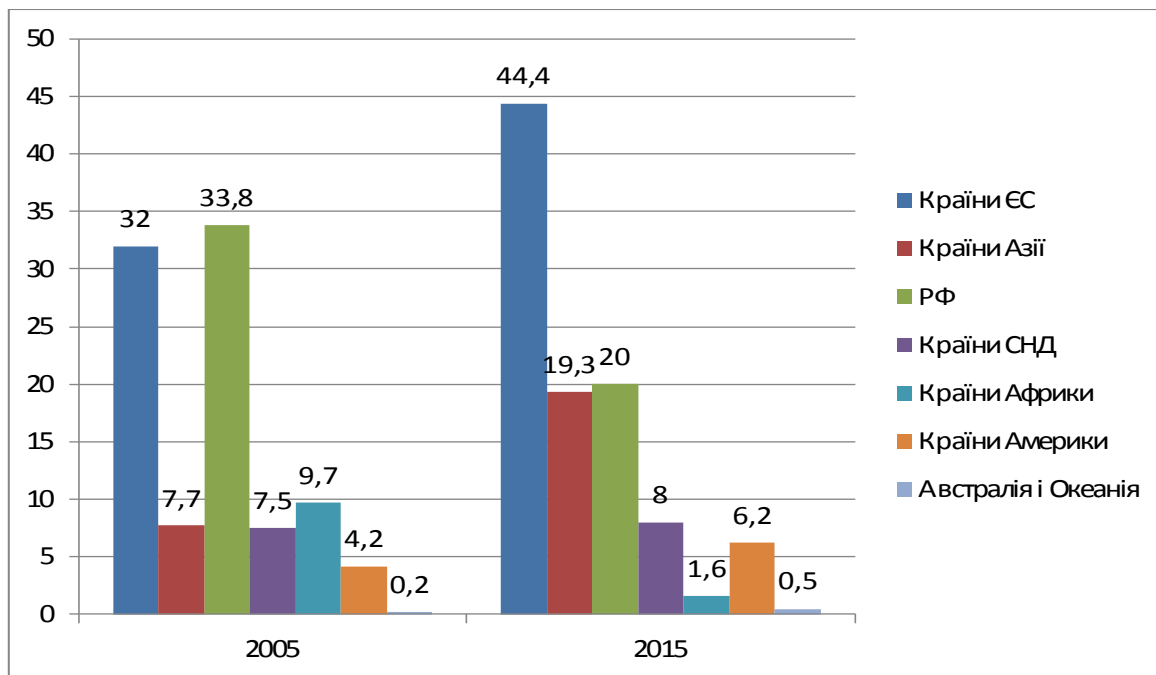


Рис. 5. Динаміка зміни структури імпорту України за 2005-2015рр., %
Джерело: розроблено автором за даними[3,4]

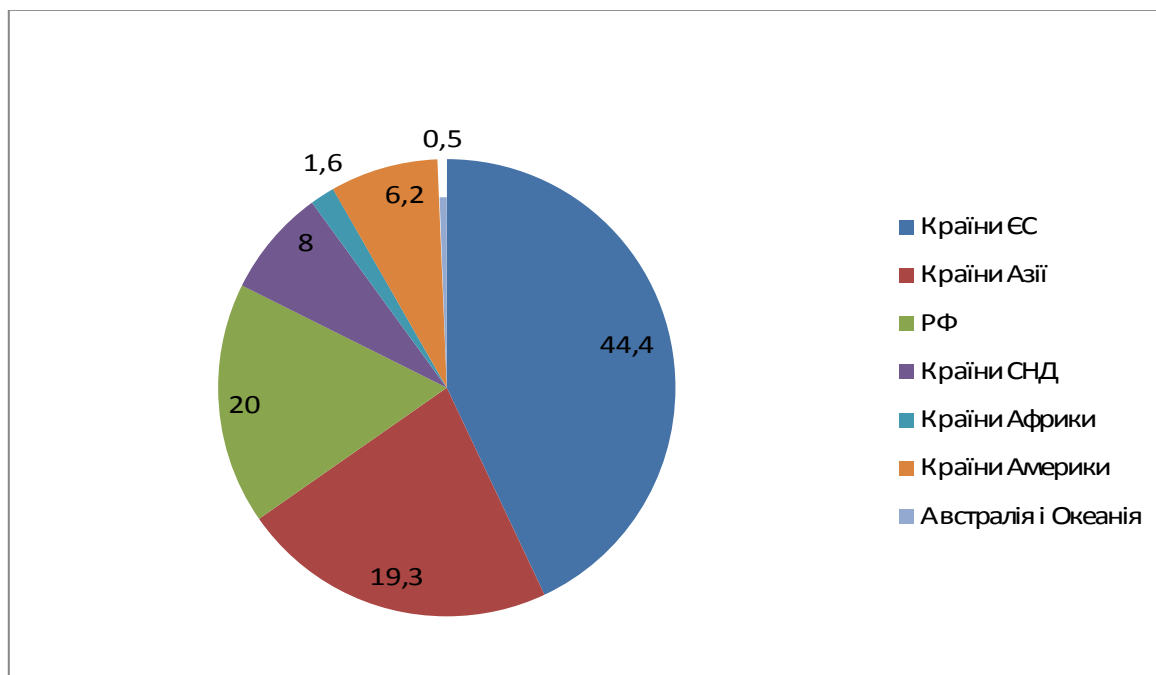


Рис. 6. Структура імпорту України за 2015рр., %
Джерело: розроблено автором за даними[3,4]

Доля РФ в структурі імпорту України знизилася майже на третину, з 33,8% до 20%. Тобто, з 2015 року імпорт РФ займає третю за обсягом позицію і не є критичним для України. В той же час значно зросла доля

імпортних операцій з Європою, з 32% до 44,4%, що вивело долю Європи на перше місце. На другому місці в структурі імпорту України знаходяться країни Азії. Їхня доля збільшилася майже більш як в два рази і змінилася з 7,7% до 19,3%. Починаючи з 2015р, обсяг імпорту з Європи, Азії і Африки складає приблизно 65%, на імпорт в РФ і країни СНД припадає приблизно 28%.

Результати аналізу експортно-імпортних операцій України вказують на стійку тенденцію підвищення взаємодії з Європою та Азією та зниженням долі РФ та країн СНД в даному процесі перевезень. На підставі даних тенденцій виникає гостра потреба в активізації існуючих міжнародних транзитних коридорів та розробки нових транспортних коридорів, які з'єднують України, Північну і Східну Європу з країнами Азії і Китаєм, що надасть можливість підвищення рівня транспортних перевезень в Україні.

Висновки з проведеного дослідження. Тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень в Україні, які були визначені в даному дослідженні є теоретичним підґрунтям для прийняття відповідних рішень та реалізації коригуючих заходів як на державному рівні, так і на рівні Укрзалізниці з ціллю підвищення якості та обсягу перевезень.

Наявність фактору дисбалансу в структурі ринку вантажних перевезень України вимагає зміни структури ринку та розробку нової технології взаємодії автомобільного і залізничного транспорту. В межах цієї технології передбачається створення залізничних пунктів концентрації вантажів в містах з розвиненою системою автомобільних доріг і максимально наближених до кордонів Європейських країн. До цієї технології необхідно додати нову систему пакування вантажів, яка забезпечить мінімальні витрати часу на процедуру перевантаження.

Існуючи тенденції зміни структури експортно-імпортних операцій і домінування в них зав'язків з країнами Європи і Азії вказує на необхідність удосконалення існуючих міжнародних транзитних коридорів перевезень та розробки нових шляхів від країн Північної і Східної Європи до Китаю через

територію України. Це буде сприяти розвитку національної, регіональної активності, відновленню промислового виробництва, зростанню ВВП та збільшенню обсягів перевезень як залізничного транспорту, так і всієї транспортної системи України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

- 1.Огляд ринку залізничних перевезень: аналітика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/analytical/articles/12826/>.– Назва з екрана.
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mtu.gov.ua. – Назва з екрана.
- 3.Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua – Назва з екрана.
4. Промисловість і промислова політика України 2013 : актуальні тренди, виклики, можливості : науково-аналітична доповідь / О. І. Амоша, В. П. Вишневський, Л. О. Збаразська та ін.; за заг. ред. В. П. Вишневського; НАН України. —Донецьк: Інститут економіки промисловості, 2014. —200 с.
- 5.Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ. – К.: НІСД, 2015. – 92 с.
6. Бюджетний моніторинг: Аналіз виконання бюджету за 2014 - 2016 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ibser.org.ua> – Назва з екрана.
- 7.Дикань В. Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості . —2013. —Вип. 42. —С. 144 —149.