Е.А. **Петренко**, канд. экон. наук, доц.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ УКРАИНЫ

В работе выполнен анализ состояния железнодорожных транзитных перевозок в Украине и рассмотрены проблемы использования и развития украинских международных транспортных коридоров.

This work contains the analysis of the current condition of the railway transit transportation in Ukraine and the main problems in the issue of utilization and development of the Ukrainian international transport corridors are discussed

Ключевые слова: транзит, международный транспортный коридор, железнодорожный транспорт, грузовые перевозки.

Keywords: trunk-to-trunk, international transport corridor, zhe-leznodorozhnyy transport, freight transportations.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

Для повышения эффективности внешнеторговых и транзитных связей, международные организации и заинтересованные европейские и азиатские страны приступили к формированию системы международных транспортных коридоров (МТК). В условиях расширения международного сотрудничества и углублении интеграционных процессов, формированию МТК принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры.

Вопросам управления транспортными процессами и развития международных транспортных коридоров посвящены работы Ф.Г. Аракелова, В.И. Арсенова, И.И. Батищева, И.В. Белова, Н.Н.Громова, А.А. Зенкина, Д.В. Зеркалова, Л.В. Канторовича, Г.Н. Ковшова, Т.Ю. Кондратенко, Б.М. Лапидуса, В.Н. Лившица, С.В. Милославской, В.Ф. Митина, Б.Ф. Новосельцева, Ф.С. Пехтерева, Л.П. Рыжовой, В.А. Соболина, В.Г. Фомина, Ю.В. Шишкова и др.

В последние годы наметилась тенденция ослабления транзитного потенциала Украины. В то же время продолжается разработка и реализация крупных международных транспортных проектов, предусматривающих создание евроазиатских связей в обход территории Украины на основе образования новых коридоров, альтернативных украинским. Все это может нанести значительный ущерб как экономике страны, так и ее политическим интересам.

Настоящая работа посвящена анализу состояния железнодорожных транзитных перевозок и проблем использования и развития украинских МТК.

Украина занимает 13-е место в мире и 5-е в Европе (после России, Франции, Германии и Польши) по протяженности железной дороги — 22,5 тыс. км, из которых электрифицировано 40%, и 4-е место в мире (после США, России и Канады) по густоте железнодорожных путей.

Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Украины; на него приходится 83% грузооборота и почти 43% пассажирооборота. По объемам перевозимых грузов украинские железные дороги занимают четвертое место на Евразийском континенте (после Китая, России и Индии) и шестое место в мире. Инфраструктура коридоров, проходящих по территории Украины, позволяет обеспечить пропуск существующих и перспективных грузопотоков, а показатель их грузонапряженности в 3 - 5 раз выше, чем в развитых европейских странах [1]. Так, например, перевозочная работа, осуществляемая на них, почти равна объему суммарных железнодорожных перевозок всех стран ЕС вместе взятых, в то время как их общая протяженность примерно в четыре раза меньше.

Железнодорожные пути сообщения вместе с другими видами транспорта образуют территориальные соединения путей, технических средств и служб перевозок, включающие все виды взаимодействующего транспорта. В транспортной системе Украины железнодорожный транспорт тесно взаимодействует с автомобильным транспортом (с трассой Харьков – Ростов-на-Дону, шоссе Харьков - Севастополь и др.), речным (с портами на Днепре, Десне, Дунае), морским (в портах Одесса, Николаев, Херсон) и другими видами транспорта. Скоординированность действий всех видов транспорта обеспечивает эффективные смешанные связи, в которых растет роль контейнерных перевозок как самого прогрессивного способа доставки продукции.

Железные дороги Украины являются не только весомой частью народнохозяйственного комплекса страны, но также служат значительным транзитным коридором между Востоком и Западом. Сегодня украинские железные дороги непосредственно граничат и взаимодействуют с железными дорогами России, Беларуси, Молдовы, Польши, Румынии, Словакии, Венгрии, обеспечивают работу по 40 международным железнодорожным переходам, а также обслуживают 18 украинских морских портов Черноморско-Азовского бассейна.

Основные транспортные связи между Украиной и другими государствами осуществляются по направлениям международных транспортных коридоров (МТК), поэтому их развитие является приоритетным направлением деятельности железных дорог Украины, как основы интеграции украинского железнодорожного транспорта в европейскую и мировую транспортные системы.

Благоприятное географическое положение Украины обеспечивает ее значительный транзитный потенциал, осуществляя перемещение грузов преимущественно с востока на запад. Основой грузопотока украинских железных дорог является перевозка массовых грузов: каменного угля, нефтепродуктов, минеральных удобрений, черных металлов и др.

Для более полного использования преимуществ географического положения Украины и укрепления ее роли в мировой хозяйственной системе, необходимо дальнейшее развитие украинских МТК, органично входящих в международную евроазиатскую транспортную инфраструктуру.

На сегодняшний день транзитная индустрия является самой выгодной торговой отраслью в мире, и страны, расположенные на транзитном пути, могут получать значительную прибыль.

Еще в 1980-х годах Еврокомиссия выступила с инициативой проекта развития транспортных коридоров, целью которого является оптимизация транспортных потоков в Западной Европе. При этом акцент был сделан на развитии транспортной инфраструктуры стран Восточной Европы для обеспечения растущего грузопотока между Европой и странами Юго-Восточной Азии. Использование для этих целей портов Болгарии, Румынии и Украины позволяет разгрузить от автотранспорта дороги Западной Европы. На это направлена и общая стратегия ЕС по повышению экологических стандартов и увеличению доли наиболее экологичных видов транспорта: железнодорожного и водного. В странах ЕС 44% от общего объема перевозок приходится на автомобильный транспорт, 41% - на морской, 8% - на железнодорожный и 4% - на внутренний водный. В Украине в последние годы доля железнодорожного транспорта составляет 50-55%, морского - около 25%, автомобильного – 20-25%.

Через территорию Украины проходят четыре из десяти международных транспортных коридоров: №3 - Берлин (Дрезден)-Вроцлав-Краков-Львов-Киев; №5 - Триест-Будапешт-Львов; №7 - Дунайский (водный); №9 - Хельсинки-С.-Петербург-Киев-Александруполис (Греция). Кроме того, через Украину проходят шесть коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД): №3 – Польша-Украина-Россия, общая протяженность 2209 км; №4 – Чехия-Словакия-Польша-Венгрия-Украина, общая протяженность с ответвлениями 2711 км; №5 – Венгрия-Словакия-Украина-Россия-Казахстан-Грузия-Азербайджан-Молдова-Китай-Кыргызстан, протяженность основной трассы составляет 11486 км; №7 – Польша - Украина, протяженность 1520 км; №8 – Украина-Россия-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан, общая протяженность 5115 км; №10 – Грузия-Азербайджан-Туркменистан-Узбекистан-Кыргызстан-Таджикистан-Казахстана (наземная часть), с использованием паромных переправ из Болгарии, Румынии и Украины в Грузинский морские порты, общая протяженность коридора – 8847 км [2].

Трансъевропейская железнодорожная магистраль Е-30, берущая начало в Берлине, пересекает Украину по маршруту Мостиска-Львов-Киев и идет дальше до Москвы. Она же на территории Польши пересекается со скоростными магистралями Е-59 и Е-65, и создает возможность скоростного железнодорожного сообщения почти между всеми государствами Европы [3].

В 1996 г. Украина присоединилась к МТК Европа-Кавказ-Азия (TRACECA), совместно с Польшей началась реализация проектов МТК Гданьск-Одесса, а также

Европа-Азия (через пограничные переходы в Донецкой и Луганской областях с направлением на Казахстан).

В настоящее время общая протяженность сети железнодорожных транспортных коридоров на территории Украины составляет 3,2 тыс. км, по которым перевозится более 60% всех транзитных грузов.

В последние годы большую часть транзита, свыше 70%, составили грузы России, затем следует Казахстан (16% транзита за год) и Беларусь (6%).

В номенклатурной структуре транзита преобладали две позиции – угольные грузы (24%) и нефтегрузы (26%). Рудные грузы сформировали 17% годового объема транзита «Укрзалізниці», насыпные удобрения - 11%. Транзит черных металлов составил порядка 4 млн. тонн. Доля транзита грузов зерна не превысила 2% (около 0,9 млн. тонн).

Несмотря на рекордное количество транспортных коридоров и значительные потенциальные возможности, в последние годы на рынке железнодорожных транзитных перевозок Украина начала терять свои лидирующие позиции (см. рис.1).

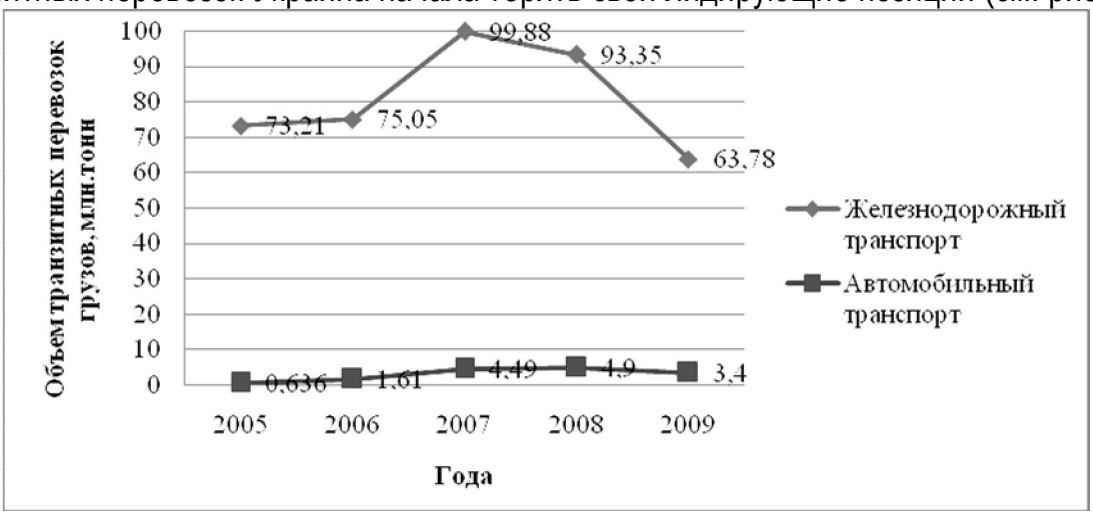


Рис. 1. Динамика объема транзитных перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом Украины за 2005 – 2009 гг., млн.тонн [4].

Таким образом, в период с 2005 по 2009 гг. объемы транзитных перевозок по украинским железным дорогам не обнаружили устойчивой положительной динамики. Наиболее успешным оказался 2007 г., когда было перевезено почти 100 млн. тонн грузов – наибольший объем за весь период существования «Укрзалізниці».

Спад этого показателя произошел уже в «докризисном» 2008 году, а по итогам 2009 года, в связи с мировым экономическим кризисом, объем транзитных перевозок грузов по железным дорогам Украины, по сравнению с 2008 г., уменьшился на 31,7% и составил 63,78 млн. тонн.

Динамика объемов транзитных перевозок автомобильным транспортом, приведенная для сравнения на рис.1 показывает, что по тенденции и темпам роста, как и во многих странах мира, в транзитных перевозках украинский

железнодорожный транспорт проигрывает в конкуренции с автомобильным транспортом. В связи с этим следует указать, что правительства стран Европы начали принимать кардинальные меры по содействию железнодорожным перевозкам даже за счет дискриминации автоперевозчиков. С этой целью в развитие железнодорожной инфраструктуры, строительство терминалов вкладываются значительные средства.

На заседании СНБО Украины, которое состоялось в октябре 2009 года, отмечалось, что «транзитный потенциал Украины, который по своим объемам оборота, инфраструктуры транспортных коммуникаций является наибольшим в Европе, используется только на 60%». Доходы от транзита и комплекса связанных с ним услуг составляют около 6% ВВП. Для сравнения: в странах Балтии этот показатель равен примерно 30%. Из-за неполноценного использования транзитного потенциала Украина ежегодно недополучает около 2,5 млрд. долл. Решением СНБО был предусмотрен ряд мер по выходу из создавшейся ситуации. Основная из них является чисто организационной — это создание национального агентства по транзитным перевозкам, основной функцией которого «должно стать изучение и планирование транзитных потоков, а также стратегическое и текущее управление всей системой транзитных перевозок» [5].

В то же время в условиях финансового кризиса перед железнодорожниками должна стоять задача привлечения дополнительных перевозок в конкурентных сегментах транспортного рынка, и в первую очередь организация контейнерных и контрейлерных перевозок.

На международной конференции «Восток-Запад: транзит 2010», состоявшейся 28 января 2010 года в городе Чоп, отмечалось, что Украина рассчитывает на наращивание объемов перевозок в направлении сухопутных западных границ Украины. При этом на сегодня одной из приоритетных задач «Укрзалізниці» является организация мультимодальных перевозок грузов, в частности, товаров из Китая в Западную Европу с использованием международных транспортных коридоров, которые проходят по территории Украины.

«Укрзалізниця» активно участвует в разработке технических, технологических и тарифных условий организации контейнерных поездов из Китая в страны Западной Европы и в обратном направлении. Ведомство также работает над организацией контрейлерных перевозок. В частности, с 2003 г. в Украине функционируют поезда комбинированного транспорта «Викинг» (Ильичевск—Клайпеда) и «Ярослав» (Луганск—Славкув), а к концу первого квартала 2010 года заработает в полном режиме комбинированный поезд «Зубр» (Таллинн (Эстония) - Рига (Латвия) - Минск (Беларусь) - Одесса/Ильичевск) [6, 7].

Железнодорожный транспорт испытывает конкуренцию не только со стороны автомобильного транспорта. Значительная конкуренция в сфере железнодорожного транзита происходит также со стороны соседних государств, в частности, Республики Беларусь. В последние годы из 6,5-7 млн. т транзитных объемов грузоперевозок

«Укрзалізниці» около 40 млн. т приходилось на перевозки в/из портов Украины и 25-30 млн. т — на сухопутные пограничные переходы на западной границе. За этот же период объемы железнодорожного транзита через Беларусь составили 50,6 млн. т, т.е. в два раза больше, чем сухопутный транзит Украины. Причем львиная доля этого грузопотока идет через один пограничный переход — Брест.

Ситуация с Беларусью показывает, что к соседним государствам ушли многие традиционные грузопотоки, которые теоретически было бы выгоднее направить через Украину. Например, транзит пиломатериалов из Сербии в Российскую Федерацию, а вина из Болгарии в Россию следуют намного более длинным путем — через Румынию, Венгрию, Словакию, Польшу и Беларусь.

Переориентация транзита из Балканских стран на Беларусь несет прямые потери для МТК №5, у которого, казалось бы, не должно быть конкурентных маршрутов при перевозках из стран Южной Европы.

Для железнодорожного транзита «узким местом» остается однопутный Бескидский тоннель, построенный еще в 1886 г. во времена Австро-Венгрии. Проблема этого тоннеля существует давно, однако о проектировании его реконструкции «Укрзалізниця» объявила только в июне 2008 г. Этот проект предполагается осуществить с участием ЕБРР с предоставлением кредита в 40 млн. долл.

Помимо состояния автомобильных и железных дорог, не менее значимым для МТК является конкуренция в сфере терминального бизнеса в приграничных районах на стыке Украины, Словакии и Венгрии. Необходимость перегруза из европейских вагонов в вагоны широкой колеи (и наоборот), а также неудовлетворительное состояние украинских автомобильных дорог и большие транзитные расстояния, предполагающие более оптимальный вариант доставки грузов из Европы автотранспортом с дальнейшим перегрузом на железнодорожный транспорт, способствовали развитию в регионе логистических центров. В районе Чопско-Батевско-Мукачевского транспортного узла основными логистическими центрами являются терминалы «Карпаты», «Закарпатинтерпорт», «ПАКОБО», «Лиски». Подобные терминалы работают в Венгрии и Словакии.

В 2008 г. для украинских терминалов в Закарпатье появилась серьезная конкурентная угроза. 25 ноября был подписан договор между ОАО «ТрансКонтейнер» (дочернее предприятие РЖД) и компанией «Карго Словакия» о передаче российским железнодорожникам контейнерного терминала «Добра» (10 км от границы с Украиной) в аренду сроком на 15 лет. Как было заявлено, «удобное географическое положение и инфраструктура терминала позволяют перерабатывать на нем более 250 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера) в год». Планируется, что из портов стран АТР контейнеры будут морем доставляться в порты Копер и Триест, а оттуда — регулярными блок-поездами на терминал «Добра». Там планируется осуществлять перегрузку контейнеров с платформ европейской колеи на платформы колеи 1520 мм и далее блок-поездами (оператор — ОАО «ТрансКонтейнер») отправлять их в Россию транзитом через Украину».

Такой достаточно сложный маршрут доставки контейнеров в Россию показывает, что РЖД скорее нацелены на создание плацдарма в Словакии, чем на более удобные перевозки через порты Адриатики: проще доставлять контейнеры на недогруженные терминалы в Одессу или Ильичевск, из которых курсируют регулярные контейнерные поезда в Москву и другие регионы России. РЖД имеет также планы реализации подобного проекта и в Венгрии, на приграничной станции Захонь.

Наиболее оптимальным вариантом транзита из Болгарии-Румынии на Словакию-Польшу-Германию является МТК: №4 Берлин-Констанца (благодаря участку узкой (европейской) колеи протяженностью 113 км между Чопом и румынской станцией Халмеу). До повышения тарифов в начале 2009 г. на этом участке ежемесячно перевозилось до 1 млн. т грузов. Из-за непродуманной тарифной политики сейчас этот грузопоток практически иссяк и переориентировался на Венгрию.

Таким образом, дальнейшее развитие МТК на территории Украины, которые имеют большое государственное значение, является сложной проблемой и включает в себя комплекс различных технических, организационных, экономических, юридических и других вопросов. Для достижения согласованности действий всех структур, принимающих участие в формировании коридоров и заинтересованных в их эффективном функционировании, необходимы единые методические установки, обеспечивающие максимальный учет общественных интересов и должную объективность принимаемых решений. И здесь представляется необходимым усиление регулирующей роли государства.

По прогнозам Ассоциации европейских компаний — операторов грузовых перевозок (ERFA), к 2015 году доля железнодорожных перевозок в пределах Евросоюза вырастет до 35%. Поэтому Украина может занять одно из ведущих мест в разделе всего европейского или даже евроазиатского пространства транзитных железнодорожных перевозок.

Литература:

1. Державна программа реформування залізничного транспорту (Проект) від 27 грудня 2006 року N 651-р / Кабінет Міністрів України. – Офіц. вид. – К: Парлам. вид-во, 2007. – 22 с.
2. А. Глонти. Международные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог /А. Глонти // Бюллетень ОСЖД. - 2009.- №4-5.- С. 32 – 34.
3. В Мельничук. Железнодорожный транспорт Украины/ В. Мельничук // Бюллетень ОСЖД. - 2008.- №3.- С. 1 – 9
4. Державний комітет статистики України. – Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/
5. А. Арбузов. Украина стала «камнем на дороге» европейского транзита /А. Арбузов// Комментарии. - 2010. - №6 (206). – 19 февраля.
6. В. Черный. «Укрзалізниця» в 2009 году снизила перевозку транзитных грузов на 35% - до 45,4 млн. тонн. – Режим доступа: http://www.apk-inform.com/showart.php?id=88836. – 01.02.2010
7. «Зубр» заработает в полную силу в I квартале 2010 г. //Информационный портал «Транспортный бизнес». – 2009. – 3 декабря. - Режим доступа: http://tbu.com.ua/news/zubr_zarabotaet_v_polnuu_silu_v_i_kvartale_2010_g____ekspert_.html