

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
ФАКУЛЬТЕТ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ, ПРАВА
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

*Кафедра міжнародних відносин
і політичного менеджменту*

Єсипович Юлія Вікторівна

БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему

**“Міжнародні вантажні залізничні перевезення:
стан та перспективи”**

Спеціальність: 292 “Міжнародні економічні відносини”

Допускається до захисту
Протокол № _____
від _____
завідувач кафедри
міжнародних відносин
і політичного
менеджменту
д.н. держ.упр., доц.
В.Ф. Загурська-Антонюк

(підпис)

Науковий керівник
к.е.н., доц. Юрківський О.Й.

(підпис)

Рецензент
д.е.н., проф. Романчук К.В.

(підпис)

**Житомир
2023**

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. СУТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	7
1.1. Сутність, види та значення вантажних залізничних перевезень	7
1.2. Особливості організації міжнародних залізничних перевезень вантажів	14
1.3. Правове регулювання ринку міжнародних залізничних вантажних перевезень	22
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ I	29
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ЗА 2019-2021 РР.	30
2.1. Аналіз ринку вантажних залізничних перевезень в Україні	30
2.2. АТ «Укрзалізниця» як головний суб'єкт ринку вантажних залізничних перевезень	41
2.3. Обґрунтування основних проблем функціонування міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні	52
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ II	58
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	59
3.1. Сучасний досвід функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень за кордоном	59
3.2. Шляхи удосконалення міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні	65
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ III	71
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	72
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	75
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність дослідження. Залізничний транспорт є однією з основних галузей економіки України. Він відіграє головну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну – у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На залізниці припадає більшість вантажних і пасажирських перевезень. Цей вид транспорту поєднує важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу транспортну швидкість, високу продуктивність і вантажопідйомність. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Міжнародні вантажні залізничні перевезення характеризуються вражаючими масштабами переміщення вантажів на значні відстані, особливостями транспортної діяльності, передачею транспортних коштів у тимчасове користування перевізниками іноземних держав. Вони мають ряд характеристик, пов'язаних як з організацією міжнародних залізничних сполучень і порядком здійснення перевезень, так і з системою міжнародних джерел, що їх регулюють.

Географічні особливості України визначають базову роль залізничного транспорту в перевезеннях вантажів. Українські залізниці є лідерами дорожньо-транспортного комплексу України, забезпечуючи 82% вантажних перевезень, що здійснюються всіма видами транспорту. За обсягом перевезень вантажів українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю та Індії.

Міжнародні вантажні перевезення – необхідна деталь, яка дарує можливість реалізації комерційних відносин між державами. Це ефективний інструмент зовнішньоекономічної діяльності, без якого вона була б практично неможливою абсолютно неможливо.

Серед науковців, які займалися проблемними питаннями особливостей міжнародних вантажних залізничних перевезень, праці Єдіна О.Й., Цвєтова

Ю.М., розрахунок собівартості міжнародних залізничних перевезень розглядаються в публікаціях С.І. Внукова, В.І. Пасічник та економічна ефективність транзитного транспорту – праці Яновського П.О., Кулаєвої Ю.Ф., вплив транспортних витрат на обсяг і характер транспортної торгівлі.

В даний час залізниця в основному забезпечує потреби громадського виробництва і населення в перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниці та технологічний рівень транспорту за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що в майбутньому може стати перешкодою для більшого соціально-економічного розвитку держави.

Перед залізничним транспортом стоїть завдання оптимізації транспортного процесу, впровадження надійних систем перевезення всіх видів вантажів, надання комплексних послуг транспортного обслуговування.

Метою роботи є дослідження стану та перспектив удосконалення міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні.

Відповідно до поставленої мети було визначено наступні **завдання**:

- дослідити сутність, види та значення вантажних залізничних перевезень;
- проаналізувати особливості організації міжнародних залізничних перевезень вантажів;
- здійснити аналіз правового регулювання ринку залізничних вантажних перевезень;
- здійснити аналіз ринку вантажних залізничних перевезень в Україні;
- проаналізувати особливості функціонування АТ «Укрзалізниця» як головного суб'єкта ринку залізничних перевезень;
- обґрунтувати основних проблем функціонування міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні;
- проаналізувати сучасний досвід функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень за кордоном;
- розробити шляхи удосконалення міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні.

Об’єкт дослідження – міжнародні вантажні залізничні перевезення.

Предмет дослідження – теоретико-методичні засади, практичні заходи міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні та шляхи їх удосконалення в сучасних умовах господарювання.

Методи дослідження. У бакалаврській роботі використано теоретичні положення економічної науки, наукові праці вітчизняних та закордонних вчених, монографічна література, присвячена проблемам міжнародних перевезень залізничним транспортом. При написанні бакалаврської роботи використано загальнонаукові та спеціальні методи: узагальнення та синтезу, порівняльного, статистичного та економічного аналізу, графічні методи. Робота здійснена з використанням офісного пакету MS Office - Microsoft Excel.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних літературних джерел.

РОЗДІЛ 1

СУТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність, види та значення вантажних залізничних перевезень

Залізничний транспорт більше підходить для перевезення вантажів усередині континенту на великі відстані (кілька тисяч кілометрів). У тих випадках, коли використання морських перевезень недоцільно (пункти відправлення і доставки віддалені від морських портів), а перевезення вантажів повітряним і автомобільним транспортом будуть надмірно дорогими (через великий обсяг вантажоперевезень) залізничний транспорт стає незамінним.

Залізнична інфраструктура, як правило, досить розвинена в більшості країн Європи і деяких країнах Азії, тому проблем з вантажними перевезеннями не виникне. При цьому великі обсяги вантажів (аж до формування окремого поїзда) можуть бути одноразово доставлені в заздалегідь визначену точку доставки.

Слід відмітити, що залізничні вантажні перевезення є одним із найшвидших і безпечних способів переміщення вантажів на великі відстані. Крім того, чим більша відстань, тим дешевше коштує маршрут.

На практиці вантажні залізничні перевезення можна умовно розділити на два види:

- перевезення вантажів вагонами та залізничними платформами різного формату;
- перевезення вантажів в контейнерах. Такі перевезення здійснюються за допомогою контейнерної платформи або, рідше, перевезення контейнерів на напівпричепах.

Послуги залізничних вантажних перевезень передбачають чіткий розподіл видів вантажів за їх якістю та групами. Залізничний транспорт в Україні відправляє різні види вантажів, які відносяться до різних галузей

бізнесу та економіки. Відрізнити товар можна за призначенням. Це готова продукція, сировина, побутова хімія, обладнання та паливо, швидкопсувні та небезпечні вантажі. Також їх розрізняють за видами, враховуючи розміри, кількість, обсяг кожного елемента виробу, його громіздкість. Будь-який вантаж можна класифікувати, враховуючи його особливості та характеристики. Якщо брати до уваги спосіб розвантаження, то можна сказати, що розрізняють навалювальні та штучні вантажі, а також навалювальні вантажі. Це також говорить про його фізичну будову. Залежно від цього підбирається спеціальна тара, яка за фізичними характеристиками підходить для того чи іншого виду вантажу.

Переваги перевезення вантажів у вагонах наступні [20]:

1) можливість одноразового перевезення відносно великої партії вантажу. Критий автомобіль може перевозити близько 64 тони вантажу, що набагато більше, ніж транспортувати за допомогою 40-футового контейнера (близько 27 тони вантажу);

2) вартість перевезення одним вагоном може бути дешевшою, ніж вартість перевезення кількома контейнерами.

До недоліків залізничних вантажних перевезень (відносно контейнерів) можна віднести наступне:

1) необхідність орендувати цілий вагон, що може бути невигідно в тому випадку, якщо немає сенсу перевозити кілька десятків тон вантажу;

2) необхідність проведення додаткових вантажно-розвантажувальних робіт на окремих прикордонних пунктах і залізничних станціях. За наявності недобросовісних контрагентів ця обставина може призвести до псування вантажу (у випадку невдалого вантажу) або нестачі (у разі крадіжки).

Перевезення вантажів у контейнерах залізничним транспортом використовується як ланка в мультимодальних перевезеннях, а також, при необхідності, при перевезенні вантажу в контейнері. Тут власник вантажу і логістичний оператор отримують зручність у вигляді маневреності - контейнер можна перевантажити на автомобіль, залізничну платформу або морське судно.

При цьому вантаж залишається в тому ж контейнері і нікуди не перевантажується. Друга перевага – це можливість доставки вантажу кінцевому одержувачу безпосередньо біля дверей і без зайвих ускладнень, таких як вантажно-розвантажувальні роботи на залізничній станції.

Вантажні вагони розрізняються за кількістю колісних пар (осі): випускаються 4, 6, 8, 12, 16 і 20 осей. Основні параметри, що характеризують 22 залізничних вагони: вантажопідйомність, власна маса вагона (тара), осьове навантаження, навантаження на 1 м колії (навантаження на ходу).

Вантажні вагони також розрізняють за призначенням: вагони-платформи, криті вагони, напівпричепи, вагони-цистерни, хопери, вагони-рефрижератори та рефрижераторні секції та ізотермічні вагони або термовагони, різні спеціалізовані вагони: для перевезення контейнерів, складальних платформ, вагонів. вагони, вагони дерев'яні, вагони-бітумовози, самоскиди, транспортери, складально-роздавальні вагони, вагони для перевезення тварин, вагони для перевезення невологостійких вантажів (наприклад, паперу) тощо.

Основні види залізничних вантажних вагонів наведено на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Види вантажних залізничних вагонів [20]

Розглянемо детальніше кожен із видів вантажних вагонів [17].

Напіввагони: призначені для перевезення вантажів, що не потребують захисту від атмосферних опадів. Оскільки напівпричепи не мають даху, це дозволяє здійснювати повністю механізоване завантаження. Для перевезення сипучих вантажів існують напівпричепи з люками в підлозі, що дозволяє

механізувати розвантаження цих вантажів. Залежно від моделі вантажопідйомність 4-вісного напівпричепа коливається від 65 т до 69 т, місткість - від 73 м³ до 75 м³ (в середньому). Вони можуть перевозити вугілля, чорні метали, мінеральні добрива, будівельні матеріали, кокс і руди.

Криті вагони використовуються для перевезення вантажів, що потребують захисту від атмосферних опадів. Кузов автомобіля являє собою конструкцію, що складається з рами з підлогою, 4 стінок і даху. Завантаження і розвантаження в універсальних критих вагонах здійснюється через двері, розташовані в бічних стінках. Залежно від моделі вантажопідйомність 4-вісного критого вагона коливається від 50 т. до 68 т., місткість - від 104 м³ до 140 м³ (в середньому). У даху вагона є 4 вантажні люки для завантаження вантажів зерна. Перевезення цементу, хімікатів, мінеральних добрив у цих вагонах заборонено. Можна перевозити будівельні матеріали, чорні метали, крупи.

Хопери – різновид напівпричепа, що використовується для масових перевезень добрив, цементу, зерна та інших сипучих вантажів. Для захисту від опадів використовуються криті бункери з вантажними люками в даху.

Цистерни: використовуються для перевезення рідких вантажів, токсичних хімікатів, нафтопродуктів, зріджених газів і порошкоподібних матеріалів. Залежно від моделі вантажопідйомність 4-вісної цистерни коливається від 60 т до 67 т, місткість - від 44 м³ до 76 м³ (в середньому).

Платформи (бортові вагони) – це вагони, призначені для перевезення машин, устаткування, довгомірних вантажів, контейнерів, а також сипучих вантажів, які не потребують захисту від атмосферних опадів. Вантажопідйомність 4-вісної платформи в залежності від моделі варіюється від 60 т. до 72 т. (в середньому). Для транспортування контейнерів використовуються спеціальні платформи з вузлами кріплення. Такі платформи називаються монтажними, вони мають більш довгу основу і спеціальні кріплення для важких контейнерів - фітінги.

Ізотермічні вагони: належать до типу критих вагонів, призначених для перевезення швидкопсувних продуктів. Кузови таких автомобілів оснащені

спеціальною теплоізоляцією, до складу якої входить полістирол і пінополіуретан. Крім того, для підтримки необхідної температури ізотермічний вагон оснащений системою охолодження і примусової циркуляції повітря.

У свою чергу, кожен тип вагонів має декілька різновидів, що відрізняються за технічними характеристиками (вантажопідйомністю, способом розвантаження, власною масою, довжиною тощо) залежно від виду вантажу, для якого вони призначені.

Міжнародні залізничні вантажні перевезення можна класифікувати за іншими ознаками [18]:

- ✓ звичайні вантажі;
- ✓ небезпечно. Це особливий вид вантажу, який може завдати шкоди здоров'ю, якщо не приділити йому належної уваги, не врахувати всі його особливості та правильний спосіб транспортування. Це ризикований тип завантаження, тому тут слід застосувати всі важливі заходи безпеки. Існує ряд рекомендацій і вимог як до цього виду товару, так і до тари, в якій він буде перевозитися, і навіть до самого транспорту. Тому перевезення небезпечних вантажів залізницею може здійснювати лише спеціально навчена особа.
- ✓ швидкопсувний вантаж. Такий вантаж також необхідно постійно контролювати, оскільки важливо підтримувати правильну температуру і вологість, а також враховується швидкість доставки. Інакше такий товар може бути зіпсований, а підприємство зазнає збитків. В основному це продукти харчування;
- ✓ нестандартні вантажі. Вони мають різний ступінь тяжкості, нестандартний обсяг і нестандартний розмір. Перевозити такий вантаж вкрай складно, для цього існують нестандартні методи вирішення цього завдання, а також спеціальні маршрути для його транспортування;
- ✓ живий вантаж. Таке перевезення тварин залізничним транспортом також потребує особливої уваги та постійного огляду.

Серед основних переваг міжнародних залізничних перевезень можна виділити наступні [4]:

- доступні ціни та ефективність міжнародних залізничних перевезень на найвищому рівні;
- система залізничних ліній дозволить доставляти вантажі в будь-який куточок світу;
- в парку залізничних вагонів завжди можна знайти підходящий вагон;
- транспортна безпека значно вища, ніж на інших видах транспорту;
- просте розмитнення при перетині кордону заощадить масу часу і нервів;
- рух поїздів не боїться поганих погодних умов.

У таблиці 1.1 наведено переваги перевезень вантажів залізничним транспортом.

Таблиця 1.1

Переваги перевезення вантажів залізничним транспортом [16]

Переваги	Опис
Вартість	Для більш довгих і далеких міжнародних залізничних перевезень економічно вигідніше використовувати залізничні перевезення, ніж авіарейси або морські перевезення, а також на багато дешевше, ніж перевезення автомобілем. Тут можна побачити чітку залежність вартості від відстані, на яку необхідно перевезти вантаж, а також від кількості самого товару.
Повна безпека	Міжнародні залізничні перевезення мають мінімальний відсоток бою при транспортуванні в порівнянні з іншими видами транспорту. А все завдяки герметичним, щільним контейнерам і прямого шляху. Тут не буде так, як на дорогах або в повітрі – ризик зіткнень або аварії через погану дорогу скорочується у багато разів. На ЖД перевезеннях постійно йде строгий контроль збереження вантажу товару.
Швидкість залізничних перевезень	Поїзд ніколи не застрягне в пробці, а поломки трапляються вкрай рідко. Його швидкість перевищить дорожній транспорт, ви зможете безперешкодно пересуватися в будь-який час, навіть вночі. Потяги не залежать від поганої погоди та інших проблемних умов, яким схильні всі інші види транспорту. Потяги рідко затримуються, що робить його найбільш рентабельним варіантом для клієнтів у багатьох відношеннях.
Різноманітність вагонів	Подібно до того, як поїзд може мати різні типи вагонів, будь-який може перевозити вантаж. Є негабаритні вантажі, перевезення яких завжди складне. Але не для залізничного транспорту. Упакувати такий вантаж можна завдяки спеціальним піддонам, чого не можна зробити на автомобілі. Крім того, перевезення небезпечних вантажів залізницею дуже зручно.

Міжнародні залізничні перевезення є найефективнішим способом доставки вантажів. Цей вид транспорту характеризується економічністю та невисокою вартістю. Він є другим за популярністю, оскільки характеризується високою мобільністю та безпекою, ризик пошкодження вантажу під час транспортування мінімальний.

Але він також має ряд недоліків:

- складна і тривала процедура оформлення документів на перевезення;
- наявність великої кількості обмежень і правил користування залізничним транспортом;
- залежність пункту доставки від наявності залізниць.

Отже, міжнародні вантажні перевезення залізницею є найкращим варіантом для перевезення вантажів по всьому світу. Залізниці розгорнулися на сотні тисяч кілометрів. Будівництво нових доріг дає можливість доставляти міжнародні вантажі в найвіддаленіші населені пункти. Динаміка зростання свідчить про стабільний розвиток цього виду транспорту.

Можна зробити висновок, що міжнародні залізничні вантажні перевезення є найкращим і оптимальним варіантом доставки та перевезення вантажів на великі відстані. При цьому транспортування обійдеться недорого, а про надійність можна не хвилюватися. Цей вид транспорту підходить для промисловості, тому можна швидко та надійно транспортувати вантажі у великих обсягах, що є економічно вигідним. Малим і середнім компаніям також вигідно здійснювати перевезення з України в інші країни. Досить низька ціна дає можливість багатьом потенційним споживачам користуватися цим видом транспорту без особливої шкоди для бюджету – це хороша економія. У деяких країнах доставляти товари автомобільним транспортом швидше, але залізничні вагони набагато безпечніші, надійніші та дешевші.

1.2. Особливості організації міжнародних залізничних перевезень вантажів

Розширення міжнародного співробітництва, поглиблення інтеграційних процесів і збільшення обсягів міжнародної торгівлі вимагають створення сприятливих умов для вільного транзиту вантажопотоків, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних зв'язків. Уміння правильно оформити транспортну документацію та знання законодавчої бази є запорукою успіху в організації міжнародних вантажних перевезень.

Джерела міжнародних перевезень досить детально регулюють основні питання міжнародних вантажних перевезень. В основному йдеться про договірний характер перевезень, порядок приймання та видачі вантажів, комерційне забезпечення міжнародних перевезень, розрахунок провізних платежів, роботу прикордонних станцій при обробці міжнародних залізничних перевезень.

Міжнародні залізничні вантажні перевезення – це перевезення між двома або більше країнами, тобто місце отримання вантажу і місце доставки знаходяться в двох різних країнах. За відсутності міжнародної транспортної угоди залізничний транспорт має національний правовий характер. Такі перевезення регулюються різними договорами: по дорозі до прикордонної станції – за законодавством країни відправлення, після перетину кордону – за національним законодавством відповідної іноземної держави.

Види загального поняття міжнародних залізничних перевезень: прямі міжнародні перевезення, непрямі міжнародні перевезення, не перевантажені та перевантажені та міжнародні залізнично-поромні перевезення (табл. 1.2).

Перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні здійснюються між станціями, відкритими для вантажних перевезень відповідно до національного законодавства сторін Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [35], а у прямому міжнародному залізнично-

поромному сполученні – за участю водної ділянки колії, оголошеної сторонами для таких перевезень.

Таблиця 1.2

Різновиди поняття міжнародного залізничного перевезення

Різновид	Опис
Пряме міжнародне залізничне сполучення	Перевезення вантажів за єдиним перевізним документом за участю залізниць двох і більше держав.
Непряме міжнародне залізничне сполучення	Перевезення вантажів між залізницями України та іноземних держав з переоформленням перевізного документа на передавальних станціях.
Пряме міжнародне залізничне без перевантажувальне сполучення	Перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав без перевантаження і переоформлення перевізних документів.
Пряме міжнародне залізничне перевантажувальне сполучення	Перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав з перевантаженням без переоформлення перевізних документів.
Пряме залізнично-поромне міжнародне сполучення	Перевезення вантажів за участю залізниць і порому України та інших держав без переоформлення перевізних документів.

В умовах розвитку залізничного транспорту у межах міжнародних транспортних коридорів і збільшення обсягів вантажних перевезень важливою задачею є питання забезпечення достатнього рівня безпеки перевезень. Інтенсифікація перевізного процесу при значному зношенні основних фондів актуалізують розробку та впровадження методів підвищення безпеки залізничних перевезень небезпечних вантажів, а також технологічних і організаційних заходів, спрямованих на зниження ризиків виникнення аварійних ситуацій з ними.

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень схематично представлена на рис.1.2. [28]. По-перше, при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розроблення нормативної бази, що регулює взаємовідносини залізниць різних країн.

По-друге, у таких перевезеннях перетин кордону пов'язаний з передачею вантажів іноземним залізницям.

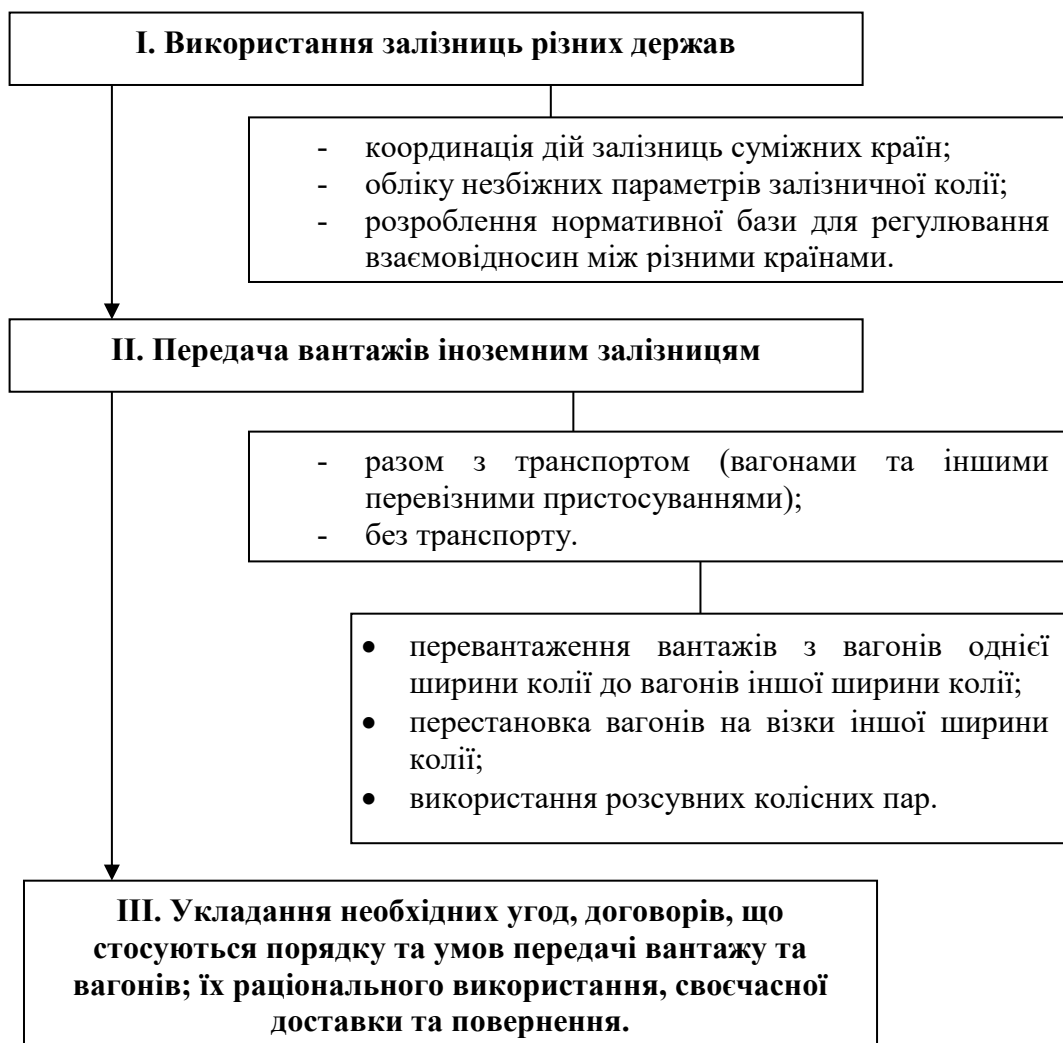


Рис. 1.2. Схема специфіки організації міжнародних залізничних вантажних перевезень

Процес передачі може здійснюватися такими способами: разом з транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями); без транспорту. Ці процедури досить складні і вимагають чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань.

По-третє, застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація цього способу пов'язана з необхідністю регламентації ряду

надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе здійснення передачі – це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їхнього раціонального використання, своєчасного повернення в цілості.

У рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, використовуваних для міжнародних перевезень, а також питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону і наявності необхідних документів.

Відправник надає вантаж до перевезення після здійснення переддоговірного узгодження перевезення. Переддоговірне узгодження перевезень здійснюється до укладення договору перевезення в такому порядку:

- між відправником і договірним перевізником – відповідно до національного законодавства;
- між договірним і наступними перевізниками – відповідно до узгодженого ними порядку [35].

Договірний перевізник – перевізник, який уклав з відправником договір перевезення відповідно до УМВС.

Основні транспортні документи, що підтверджують укладення договору міжнародного перевезення вантажу є накладна та коносамент.

- *накладна*, що застосовується при здійсненні автомобільних, залізничних і повітряних перевезень;
- *коносамент*, що застосовується при морських перевезеннях.

Накладній притаманні врегульовані в міжнародних актах певна форма, чіткий набір реквізитів і точний зміст. Що стосується коносамента, то відносно цього договору є лише вказівка на мінімальний перелік реквізитів.

Коносамент складається перевізником (капітаном морського судна), підписується тільки ним і вручається вантажо-відправнику, а накладна складається, як правило, вантажо-відправником (тільки окремі відомості вносяться до неї перевізником) і підписується обома сторонами.

Договір міжнародного перевезення вантажу можна визначити як угоду, за якою перевізник (згідно з УМВС) зобов'язується за плату перевезти довірений

йому відправником вантаж до станції призначення за маршрутом, погодженим відправником і договірним перевізником, і видати його одержувачу [35].

Вагони можуть бути завантажені до їхньої вантажопідйомності з урахуванням допустимого статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки. Статичне навантаження, що допускається, від колісної пари вагона на рейки при перевезеннях по залізницях наведено в додатку 5 «Інформаційне керівництво» до УМВС [35].

Розміщення та кріплення вантажів у вагонах колії 1520 мм проводиться відповідно до Технічних умов розміщення та кріплення вантажів (додаток 3 до УМВС) [11], якщо перевізниками не були погоджені інші умови.

Розміщення та кріплення вантажів у критих вагонах колії 1435 і 1000 мм проводиться відповідно до національного законодавства, що діє в місці навантаження, якщо перевізниками не були погоджені інші умови, а на відкритому рухомому складі – відповідно до умов, узгоджених між перевізниками, які здійснюють перевезення вантажів у вагонах цієї колії.

При пред'явленні до перевезення вантажу, розміщення та кріплення якого здійснюється з використанням багатооборотного засобу кріплення, відправник надає перевізнику акт останнього періодичного огляду, складений відповідно до посібника з експлуатації (паспортом) багатооборотного засобу кріплення.

Після завантаження вантажу перевізник чи відправник, залежно від того, ким проводиться навантаження, очищує від забруднення вантажем зовнішню частину кузова вагона, деталі вагона і написи на вагоні.

Перевірка стану, кількості місць, маси вантажу та маси тари вагона проводиться спільно перевізниками, що здають і приймають вантажі, до передачі та перевантаження вантажу у вагонах, що надаються перевізником, який здає вантаж. Якщо перевірка кількості місць вантажу без перевантаження є складною або стан упаковки вантажу без перевантаження не може бути оглянутий, перевірка здійснюється під час перевантаження. Перевірка маси вантажу, зазначеної в накладній, за погодженням між перевізниками може

здійснюватися після перевантаження, про що робиться відмітка в передавальній відомості.

Перевізник, який прийняв відправлення, негайно повідомляє перевізника, який здає вантаж, про порушення, виявлені державним адміністративним органом приймаючої сторони.

Передача вантажу між перевізниками здійснюється на передавальних станціях, що знаходяться на території держави перевізника, який приймає вантаж. За погодженням між перевізниками передача вантажу може здійснюватися на передавальних станціях, що знаходяться на території держави перевізника, який здає вантаж. Передача вантажу здійснюється щоденно та цілодобово. Передача вантажу оформляється передавальною відомістю.

При передачі вантажів у запломбованих вагонах, інтермодальній транспортній одиниці (ІТО) та автомобільному транспортному засобі (АТЗ) перевіряються стан і знаки пломб і відповідність їх відомостям, зазначеним у передавальній відомості. У разі виявлення відсутності або пошкодження пломб перевізник, який здає вантаж, накладає нові пломби та вносить до накладної відповідні відомості. Після накладання пломб перевізник, який здає вантаж, викреслює відомості про старі пломби в передавальній відомості та вносить відомості про новонакладені пломби, а також складає акт загальної форми у двох екземплярах, з яких один екземпляр залишається в перевізника, який склав акт, а інший екземпляр додається до накладної та залишається в перевізника, який видає вантаж. Про складання акта загальної форми в накладній робиться позначка [22].

При передачі вагонів з небезпечними вантажами слід дотримуватися такого порядку:

- про передбачувану передачу вагонів з небезпечними вантажами перевізник, який здає вантаж, інформує приймаючого перевізника не пізніше 12 год до передачі. В інформації повідомляється назва небезпечного вантажу, кількість, рід вагонів і станція призначення;

- при виявленні несправності вагонів або пломб, а також занаявності слідів розсипу, течі вантажу з вагонів тощо, а також у разі виявлення несправностей упаковки перевізник, у якого перебуває вантаж, вживає необхідних заходів, що забезпечують безпеку контролюючих осіб.

Перевізник, який приймає вантаж, може відмовити в прийманні вантажу, якщо [11]:

- стан, упаковка або спосіб навантаження вантажу не допускають подальшого його перевезення;

- ввезення та перевезення вантажу заборонені відповідно до національного законодавства;

- не дотримані спеціальні умови перевезень окремих видів вантажів, передбачених Правилами перевезень вантажів, небезпечних вантажів або особливі договірні умови перевезень вантажів, погоджені сторонами договору перевезення, або такі умови не погоджені перевізниками, які беруть участь у перевезенні;

- відсутня накладна, окремі її номерні листи або додаткові листи, у тому числі у відповідних випадках Відомості вагонів і Відомості контейнерів;

- повністю або частково відсутні супровідні документи, додані відправником до накладної, а перевізник, який здає вантаж, не доклав до накладної акт загальної форми, що підтверджує цей факт;

- при спільній перевірці вантажу встановлено обставину, при якій необхідно скласти комерційний акт, а перевізник, який здає вантаж, відмовляється скласти комерційний акт або підписувати комерційний акт, складений приймаючим перевізником;

- вантаж, що має перевозитися з провідником, прибув без провідника;

- вантаж прибув не на ту прикордонну станцію переходу, що зазначена в накладній, якщо відхилення від шляху прямування не було викликане перешкодою до перевезення або якщо відхилення виникло з експлуатаційних причин і не було погоджено між перевізниками, які беруть участь у перевезенні;

- перевізник, який здає вантаж, відмовляється від заміни несправних пломб або накладання пломб на місця відсутніх; не зробив позначку в накладній про заміну несправних пломб або накладання пломб на місця відсутніх чи не додав до накладної акт загальної форми; відмовляється від спільної перевірки вантажу у випадках, коли вона має проводитись; вантаж на своїх осях передається без візків, призначених для його перестановки на колію іншої ширини, якщо приймаючим перевізником не було погоджено надання візків для його перевезення по залізницях іншої ширини колії [13].

Перевізник, який приймає, оформляє відмову від приймання відправки актом загальної форми з зазначенням причин відмови у прийманні, а в передавальній відомості викреслює відомості про неприйняту відправку.

Вантажний залізничний транспорт – галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, він є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

Особливо важливою є участь залізничного транспорту в транспортному забезпеченні змішаних систем доставки масових вантажів, які на сьогодні формують структуру національного експорту. Для значної частини товарів національного експорту використання залізничного транспорту для забезпечення транспортування вантажів до морських портів не має альтернативи або його заміна автомобільним транспортом досить обмежена.

Отже, міжнародні вантажні перевезення залізницею характеризуються вражаючими масштабами переміщення вантажів на значні відстані, особливостями транспортної діяльності, передачею транспортних коштів у тимчасове користування перевізниками з іноземних держав. Вони мають ряд особливостей як щодо організації міжнародного залізничного сполучення, так і щодо порядку здійснення перевезень.

1.3. Правове регулювання ринку міжнародних залізничних вантажних перевезень

Аналіз основних характеристик організації міжнародних залізничних сполучень показує, що ці характеристики переплітаються зі встановленим порядком здійснення перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Це проявляється у системі взаємопов'язаних нормативних положень про порядок перетину перевізником кордонів і передачі пасажирів та вантажів на прикордонних станціях у залізниці іноземних держав. Головними організаційними моментами перетину вважаються визначення залізничних ліній, що застосовуються для міжнародних перевезень, та питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону та наявності необхідних документів. З приводу порядку здійснення міжнародного перевезення Аналіз основних характеристик організації міжнародних залізничних сполучень показує, що ці характеристики переплітаються зі встановленим порядком здійснення перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Це проявляється у системі взаємопов'язаних нормативних положень про порядок перетину перевізником кордонів і передачі пасажирів та вантажів на прикордонних станціях у залізниці іноземних держав. Головними організаційними моментами перетину вважаються визначення залізничних ліній, що застосовуються для міжнародних перевезень, та питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону та наявності необхідних документів. З приводу порядку здійснення міжнародного перевезення [10].

Питання про міжнародно-правову регламентацію залізничних перевезень вантажів, пасажирів та багажу постало перед Світовим співтовариством ще у другій половині XIX ст. Необхідність його рішення особливо гостро відчувалася в Європі, де на цей час мережа міжнародних залізничних сполучень набула суттєвих розмірів і обсяги вантажо- та пасажиропотоків значно зросли.

Правила залізничних перевезень у кожній державі певним чином відрізнялись, і ця відмінність ускладнювала організацію переміщення вантажів, пасажирів та їхнього багажу із однієї країни до іншої. Все це спонукало ряд європейських держав виступити з ініціативою про необхідність прийняття заходів щодо уніфікації правил залізничних перевезень.

Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою таких міжнародних договорів:

- *Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)* від 9 травня 1980 р.;

- *Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)*, чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.;

- *Службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС)*, чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.

У 1980 р. була прийнята **Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)**. У червні 2003 р. Україна приєдналася до КОТІФ, учасницями якої є здебільшого країни Західної Європи та інші держави (наприклад Австрія, Бельгія, Данія, Литва, Марокко, Норвегія, Польща, Португалія, Франція, Фінляндія, Туреччина, Туніс). Сторони, що приєдналися до цієї Конвенції як держави-члени, утворюють Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Штаб-квартира Організації знаходиться в місті Берн. Організація є юридичною особою. Вона може укладати договори, набувати і продавати рухоме і нерухоме майно, а також подавати позов і нести відповідальність у судовому порядку.

Метою КОТІФ є сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення, зокрема [13]:

- а) шляхом встановлення єдиного правопорядку в таких правових галузях:
 - договір про перевезення пасажирів і вантажів у транзитному міжнародному сполученні, зокрема додаткові перевезення, що використовують інші транспортні засоби і є предметом одного договору;

- договір про використання вагонів як транспортного засобу в міжнародному залізничному сполученні;

- договір про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні;

- перевезення небезпечних вантажів у міжнародному залізничному сполученні;

б) сприяти, з врахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший термін ускладнень щодо перетину кордонів під час міжнародного залізничного перевезення, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав;

в) сприяти інтеперабельності і технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів;

г) шляхом встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні;

д) слідкувати за дотриманням усіх правил і рекомендацій, прийнятих у рамках організації;

е) сприяти розвитку режиму єдиного правопорядку, враховуючи при цьому юридичні, економічні і технічні зміни.

Держави-члени домовляються про вживання всіх необхідних заходів для полегшення і прискорення міжнародного залізничного сполучення. Для цього кожна держава-член зобов'язується по можливості:

- а) виключати будь-яку непотрібну процедуру;

- б) спрощувати і уніфікувати формальності, які ще вимагаються;

- в) спрощувати прикордонні контрольні перевірки.

З метою полегшення і поліпшення міжнародного обміну держави-члени домовляються про надання допомоги з питань найбільшої уніфікації приписів, стандартів, процедур і організаційних методів, що стосуються залізничних

вагонів, залізничного персоналу, залізничної інфраструктури і допоміжних служб.

Держави-члени домовляються про сприяння укладанню договорів між органами управління інфраструктурою з метою оптимізації міжнародного залізничного сполучення.

Перевезення вантажів регулюється Конвенцією в доданих до неї «Єдиних правилах до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів», що застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажу за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах-членах Конвенції [13].

Ці Єдині правила застосовуються також до договорів платного залізничного перевезення вантажів, якщо місце приймання вантажу до перевезення і місце, передбачене для видачі вантажу, розміщені у двох різних країнах, принаймні одна з них є державою-членом, і якщо сторони, що домовляються про перевезення, погодилися з тим, що договір підпадає під дію цих Єдиних правил.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) була розроблена 1 листопада 1951 р. Її учасниками є країни СНД, Прибалтики, Албанія, Польща, Китай, КНДР, Монголія, В'єтнам, Болгарія, Іран – разом 25 країн [35]. До цього міжнародного документа постійно вносяться зміни та доповнення.

УМВС містить чотири розділи та шість додатків, у яких розглядаються такі питання:

- загальні положення (визначення термінів, застосування угоди, спосіб перевезення, правила перевезень вантажів та ін.);
- договір перевезення (оформлення накладної, навантаження вантажу та визначення його маси, пломбування, перевірка вантажу, термін доставки вантажу, зміна договору перевезення, видача вантажу, оформлення комерційного акта, обчислення провізних платежів, додаткові витрати,

пов'язані з перевезенням вантажу, відповідальність перевізника, оформлення претензій та ін.);

- використання вагонів, що не належать перевізнику, як транспортний засіб (перевезення вагона, відповідальність при втраті або пошкодженні вагона, претензії та позови про відшкодування за втрату або пошкодження вагона та ін.);

- заключні положення (службова інструкція до угоди, термін дії угоди та ін.);

- Правила перевезення вантажів (додаток 1), Правила перевезень небезпечних вантажів (додаток 2), Технічні умови розміщення та кріплення вантажів (додаток 3), Правила перевезення вагона, що не належить перевізнику, як транспортного засобу (додаток 4), Інформаційне керівництво (додаток 5), Керівництво з накладної ЦІМ/УМВС.

УМВС встановлює єдині правові норми договору перевезення вантажу в прямому міжнародному залізничному сполученні і прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні. Перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні здійснюються між станціями, відкритими для виконання вантажних операцій відповідно до національного законодавства сторін УМВС, а в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні – за участю водної ділянки шляху, оголошеного сторонами для таких перевезень [11].

Якщо сторони угоди є одночасно учасниками інших міжнародних угод, що встановлюють правові норми про договір перевезення вантажів залізничним транспортом, то перевезення між станціями залізниць цих сторін можуть здійснюватися за умов цих угод.

Додаток 1 до УМВС «Правила перевезення вантажів» містить дев'ять розділів і сім додатків.

Службова інструкція (СІ) до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення служить для регулювання взаємовідносин перевізників, що беруть участь у перевезенні вантажу на умовах УМВС, і не регулює

правових взаємовідносин між відправниками та одержувачами вантажів, з одного боку, і перевізниками – з іншого [30].

Положення СІ до УМВС застосовуються в тому випадку, якщо між перевізниками, що беруть участь у перевезенні вантажу на умовах УМВС, немає іншої домовленості [30].

СІ до УМВС містить основні положення про порядок оформлення акта загальної форми, комерційного акта, розшук вантажу, перевантаження вантажу при зміні ширини колії, розгляд претензій тощо.

В Україні законодавство про залізничний транспорт складається із Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

Ринок залізничних вантажних перевезень врегульований 75 нормативно-правовими актами (НПА). З яких лише 15 – це Закони України і 8 – міжнародні угоди та конвенції. Інші 52 регуляторні акти є підзаконними нормативно-правовими актами різної форми (постанови, накази, розпорядження, правила, статuti, збірники тарифів) та видані 10-ма різними суб'єктами, перелік яких включає акти кількох міністерств, АТ «Укрзалізниця», Державного комітету ядерного регулювання України та навіть органів влади СРСР.

В Україні питання, пов'язані з міжнародними вантажними залізничними перевезеннями, регулюються нормами розділу V Закону України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [25].

Відповідно до ст.18 цього Закону суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, а отже і сторонами в договорах про міжнародні транспортні перевезення є АТ «Укрзалізниця», залізниці та інші підприємства, відомства й організації залізничного транспорту загального використання.

З метою забезпечення зовнішньоекономічної діяльності українські залізниці здійснюють міжнародні перевезення в прямих залізничних, прямих змішаних і непрямих міжнародних сполученнях.

Відповідно до ст.20 Закону здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав правовий захист з питань залізничного транспорту і представлення інтересів України у відповідних міжнародних організаціях транспорту загального користування покладаються на АТ «Укрзалізницю».

Відповідно до ст.3 Закону України «Про залізничний транспорт» Кабінет Міністрів України постановою від 6 квітня 1998 р. № 457 затвердив Статут залізниць України. Статут залізниць України визначає обов'язки, права та відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом [26].

Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також відносини залізниць з іншими видами транспорту.

Згідно з п. 4 Статуту перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу та вантажобагажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення. Прогностичні оцінки розвитку світової економіки свідчать про те, що будуть значно збільшуватися товарні потоки між об'єднаною Європою та країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Інтенсивний розвиток і поглиблення інтеграційних процесів формують новий тип світових економічних відносин – інтеграційних, в яких врівноважуються і враховуються загальні потреби економічного розвитку всіх країн на Євразійському континенті. Головним фактором, що впливає на цей процес, є повна і всебічна системна взаємодія національних транспортних систем, ліквідація всіх можливих перепон економічного, політичного, правового, технологічного та іншого характеру щодо формування та розвитку єдиної інтегрованої транспортної системи на Євразійському континенті.

Отже, залізничний транспорт забезпечує міжнародні перевезення вантажів, пасажирів та їхнього багажу. Це обумовлює необхідність міжнародно-правової регламентації такої діяльності.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

У процесі дослідження було виявлено, що міжнародні залізничні перевезення є найефективнішим способом доставки вантажів. Цей вид транспорту характеризується економічністю та невисокою вартістю. Він є другим за популярністю, оскільки характеризується високою мобільністю та безпекою, ризик пошкодження вантажу під час транспортування мінімальний.

Цей вид транспорту підходить для промисловості, тому можна швидко та надійно транспортувати вантажі у великих обсягах, що є економічно вигідним. Малим і середнім компаніям також вигідно здійснювати перевезення з України в інші країни. Досить низька ціна дає можливість багатьом потенційним споживачам користуватися цим видом транспорту без особливої шкоди для бюджету – це хороша економія. У деяких країнах доставляти товари автомобільним транспортом швидше, але залізничні вагони набагато безпечніші, надійніші та дешевші.

Міжнародні вантажні перевезення залізницею характеризуються вражаючими масштабами переміщення вантажів на значні відстані, особливостями транспортної діяльності, передачею транспортних коштів у тимчасове користування перевізниками з іноземних держав. Вони мають ряд особливостей як щодо організації міжнародного залізничного сполучення, так і щодо порядку здійснення перевезень.

Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою конвенції про міжнародні залізничні перевезення, угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС). В Україні законодавство про залізничний транспорт складається із

Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ЗА 2019-2021 РР.

2.1. Аналіз ринку вантажних залізничних перевезень в Україні

Зважаючи на географічні особливості держави та структуру реального сектору економіки, особливо експортоорієнтованих сегментів, залізничний транспорт, що надає послуги, що задовольняють потреби матеріально-виробничої та невиробничої сфер (зокрема, військових та спеціальних перевезень), є ключовою ланкою всього матеріально-технічного та вантажотransпортного комплексу України, яка щорічно перевозить левову частку вантажів.

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це пов'язано з тим, що транспорт є необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, у тому числі пасажирських перевезень. Пасажирський залізничний транспорт є галуззю невиробничої сфери [36].

З одного боку, залізничний транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування тощо, а з іншого – доставляє готову продукцію до споживача або є важливим елементом логістичного ланцюжка.

Таким чином, у процесі виробництва готової продукції вартість транспортування істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і

ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва.

Мережа залізниць в Україні має високу пропускну спроможність і є однією з найдовших у Європі. Міжнародні вантажні перевезення залізницею обслуговують значний обсяг експортно-імпортного обороту країни. Крім того, через Україну в широтному та меридіанному напрямках проходить декілька транс'європейських транспортних коридорів.

Вантажі рухаються з півночі на південь уздовж Балто-Чорноморського залізничного транспортного коридору. Міжміські перевезення здійснюються в різних напрямках. Найбільший потенціал має Транскаспійський коридор, який дозволить здійснювати міжнародні залізничні перевезення з Китаю та інших країн, включно з Україною, до Європейського Союзу.

За даними Державної служби статистики України (ДССУ) та Міністерства інфраструктури України (МІУ) довжина шляхів сполучення загального користування наведена на рис.2.1 [11]



Рис.2.1. Довжина шляхів сполучення загального користування в Україні [14]

Таким чином, згідно рис. 1.2 видно, що автомобільні шляхи займають найбільшу частку сполучення загального користування, далі ідуть залізничні колії та річкові шляхи. Ринок міжнародних вантажних перевезень може бути представлений в розрізі типів рухомого складу, у яких здійснюється транспортування вантажів (типів суден, роду вагонів) та в розрізі митних постів на кордоні.

Ринок вантажних залізничних перевезень монополізований: основним суб'єктом вантажних перевезень залізничним транспортом є

АТ «Укрзалізниця». Залізничні вантажні перевезення є одним із основних видів діяльності АТ «Укрзалізниця», вони значною мірою задовольняють транспортні потреби народного господарства. Саме вантажні перевезення складають левову частку доходів АТ «Укрзалізниця» в загальній структурі доходів – 80,2%.

Далі розглянемо які ж обсяги перевезення вантажів за видами транспорту протягом 2019-2021 рр. (таблиця 2.1). **Обсяг перевезених вантажів** – це загальна вага перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто), у тому числі у міжнародному сполученні, власними й (або) орендованими транспортними засобами.

Таблиця 2.1

Обсяги перевезення вантажів за видами транспорту у 2019-2021 рр. [33]

Вид транспорту	2019 р., млн. т.	Питома вага, %	2020 р. млн. т.	Питома вага, %	2021 р. млн. т.	Питома вага, %	Відхилення 2021р. до 2019р, %
1. Залізничний	312,9	46,3	305,5	50,9	314,3	50,5	0,45
2. Автомобільний	244,2	36,0	191,4	31,9	224,0	36,0	-8,27
3. Трубопровідний	112,7	16,7	97,5	16,1	77,6	12,5	-31,14
4. Інший (водний, авіаційний)	6,2	1,0	5,7	1,0	5,4	1,0	-12,90
Всього	676,0	100,0	600,1	100,0	621,3	100,0	-8,09

Отже, за даними таблиці 2.1 видно, що за останні 3 роки обсяг вантажів, перевезених усіма видами транспорту, коливався від 676,0 млн. т. у 2019 р. до 621,3 млн. т. у 2021 р., досягнувши мінімуму в 2020 році 600,1 млн. т. У відсотковому співвідношенні залізничні перевезення вантажів протягом 2019-2021 рр. займали лідируючі позиції (46,3%, 50,9% та 50,5% відповідно). На другому місці автомобільні перевезення вантажів, 36% у 2019 р., у 2020 р. знизився до 31,9%, а у 2021 знову став 36%).

Підприємства транспорту в 2021 р. у порівнянні з 2020 р. збільшили вантажні перевезення на 3,5% – до 621,3 млн. т. При цьому залізничні перевезення зросли на 2,9% – до 314,3 млн. т, автомобільні – на 16,2% – до 224,0 млн. т, трубопровідні знизилися на 20,4% – до 77,6 млн. т.

Безумовними лідерами стали залізничний та автомобільний транспорт. При цьому залізничний транспорт у 2019 р. становив 312,9 млн. т., у 2020 р. знизилась до 305,5 млн. т., а у 2021 обсяг знову зріс до 314,3 млн. т. Найменший обсяг припадає на інший (водний та авіаційний) транспорт, що в динаміці зменшувався з року в рік (рис.2.2).

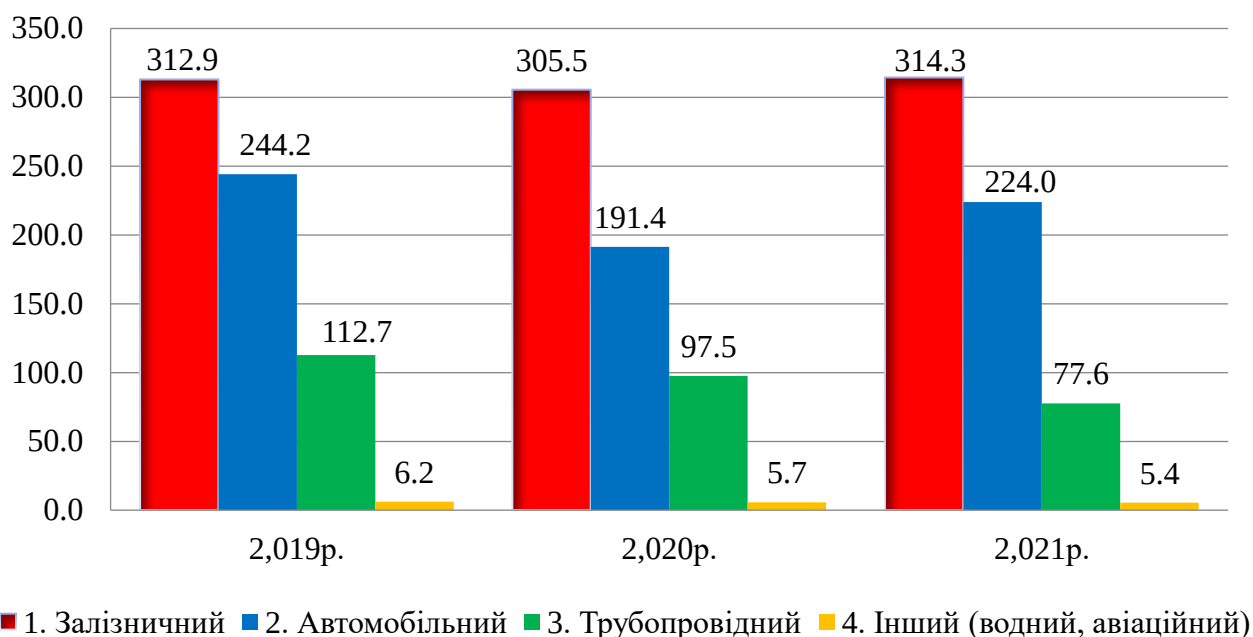


Рис.2.2. Обсяги перевезень вантажів за видами транспорту у 2019-2021 рр. в Україні (млн..т.) [33]

Дослідження ринку вантажних перевезень з точки зору визначення обсягів наданих транспортних послуг свідчать про помітну зміну ринкових часток. Особливо це спостерігається у випадку сегментації ринку на основі товарів, найбільш типових для кожного виду транспорту.

Середня відстань перевезень залізницею складає понад 500 км., автомобільним транспортом – понад 200 км. При цьому на увагу заслуговує той факт, що для залізничного транспорту цей показник щорічно зростає, а для автомобільного знижується: у 2019 р. 501 км. та 242 км., у 2020р. 581 км. та 200 км., у 2021 р. 574 км. та 209 км. відповідно. Показники водного транспорту (2019 рік – 809 км, 2020 рік – 555 км, 2021 рік – 556 км.) можна використати як

певний орієнтир, але його дуже мала частка практично не впливає на діяльність поточних транспортних «важковаговиків».

Вантажообіг – це перевезення певної кількості вантажу на певну відстань за певний період, вимірюється у тонно-кілометрах (т-км). Цей показник є дуже важливим у цілях аналізу роботи транспортних систем і детальніше буде розглянутий нижче (табл.2.2) [33].

Таблиця 2.2.

Вантажообіг за видами транспорту за 2019-2021 рр.

Вид транспорту	2019 р. млн.ткм	Питома вага, %	2020 р. млн.ткм	Питома вага, %	2021 р. млн.ткм	Питома вага, %	Відхилення 2019 р. до 2021 р., %
1.Залізничний	181844,7	53,6	175587,1	60,5	180361,0	62,3	-0,82
2.Автомобільний	48906,3	14,4	42016,9	14,5	46808,1	16,2	-4,29
3.Трубопровідний	104528,1	30,8	69281,8	23,9	59170,5	20,4	-43,39
4.Водний	3387,8	1,0	2877,3	1,0	2949,5	1,0	-12,94
5.Авіаційний	295,6	0,1	316,2	0,1	346,3	0,1	17,15
Всього	338962,5	100	290079,3	100	289635,4	100	-14,55

Отже, за даними ДССУ у 2021 р. вантажообіг підприємств транспорту становив 289635,4 млн. ткм, що на 14,55% менше від обсягу 2019 р. Найбільше падіння обсягів вантажообігу припадає на трубопровідний вид транспортування, а саме 59170,5 млн. ткм у 2021 р. проти 104528,1 млн.ткм у 2019 р., що на 43,39% менше. Вантажообіг залізничного транспорту в динаміці знизився всього на 0,82%, але його питома вага у загальному вантажообігу протягом періоду, що аналізується навпаки зросла з 53,6% до 62,3%.

Частки видів транспорту у загальному вантажообігу розподілилися таким чином: залізничний – 60,5%, автомобільний –14,6%, водний –1%, трубопровідний – 23,9%, авіаційний – 0,1%. (рис. 2.3).

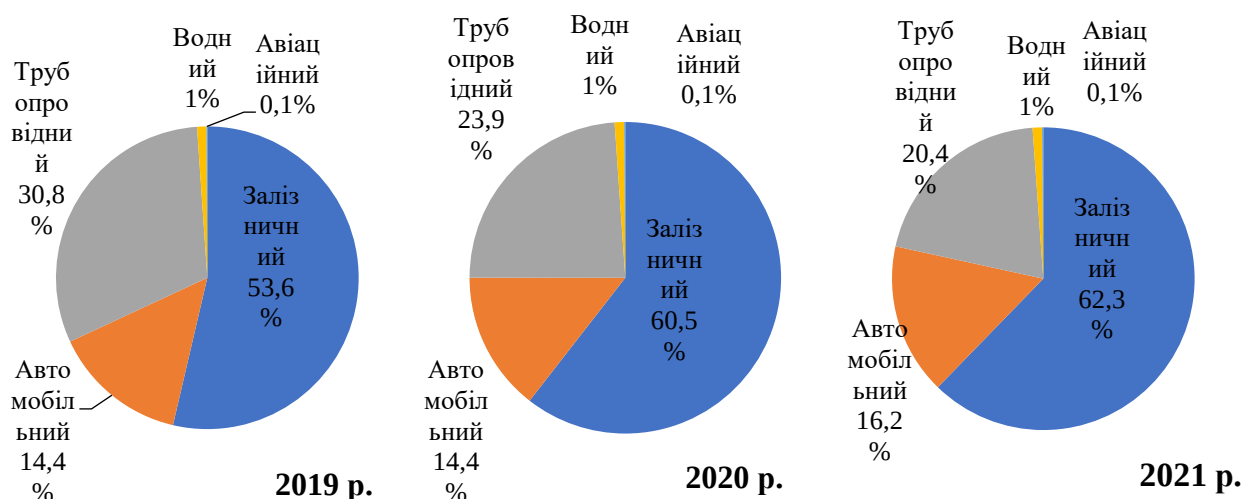


Рис. 2.3. Структура вантажообігу за видами транспорту за 2019-2021 рр

У таблиці 2.3 наведено показники вантажних перевезень розподілених між експортом, імпортом, транзитом та внутрішні перевезення.

Таблиця 2.3

Показники вантажних перевезень за 2019-2021 рр.

Найменування показників	2 019р.	Питома вага, %	2 020р.	Питома вага, %	2 021р.	Питома вага, %	Відхилення 2019 р. до 2021 р., %
Перевезено, млн. тонн, у т.ч.	312,90	100,00	305,50	100,00	314,30	100,00	0,45
транзит	14,40	4,60	12,50	4,09	11,50	3,66	-20,14
імпорт	43,20	13,81	36,50	11,95	40,60	12,92	-6,02
експорт	115,80	37,01	113,00	36,99	112,40	35,76	-2,94
внутрішні	139,50	44,58	143,40	46,94	149,80	47,66	7,38
Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.	181844,70	100,00	175587,20	100,00	180361,00	100,00	-0,82
транзит	15216,20	8,37	14276,40	8,13	13016,60	7,22	-14,46
імпорт	23673,50	13,02	20225,50	11,52	21016,20	11,65	-11,22
експорт	80855,80	44,46	77838,90	44,33	80196,90	44,46	-0,81
внутрішні	62099,20	34,15	63246,40	36,02	66131,30	36,67	6,49

У структурі вантажообігу залізничним транспортом переважають експортні перевезення: 44,46% у 2019 р., 44,33% у 2020 р. та 44,46% у 2021 р. Третина усього вантажообігу залізничним транспортом припадає на внутрішні перевезення: 34,15%, 36,02% та 36,67% відповідно у 2019-2021 рр.. Частки імпорту та транзитних перевезень є незначними [36].

Основний фактор, який призвів до зменшення вантажних перевезень – це епідеміологічна ситуація COVID-2019.

Доведено, що максимально можливий товарообіг через Україну може становити приблизно 198 млрд. дол. США, або 257 млн. т. вантажів. Найбільша частка експорту в доларовому еквіваленті припадає на такі країни: Німеччина – 19 %, Франція – 6 %, Італія – 5,8 %, Китай – 9 %. На залізничному транспорті різноманітність рухомого складу, що є на сьогодні, дозволяє перевозити практично будь-який вид вантажу.

Серед основних вантажів, які перевозяться залізницею у внутрішньому сполученні, є брухт чорних металів, кокс, цемент, мінбудматеріали (73-97%). 87% перевезених залізницею зерна та продуктів помелу та 73% чорних металів вивозяться на експорт, водночас 95% кольорових металів та виробів з них та 61% транспортованої нафти і нафтопродуктів імпортуються. Найбільша частка транзитних перевезень припадає на хімікати та лісні вантажі, 24% та 15% відповідно.

У таблиці 2.4 представлено обсяг перевезення вантажів за видами вантажу [33].

Таблиця 2.4

Обсяг перевезення вантажів за їх видами протягом 2019-2021 рр.

Вид вантажів	2019 р. млн. т	Питома вага, %	2020 р. млн. т	Питома вага, %	2021р. млн. т	Питома вага, %	Відхилення 2019 р. до 2021 р., %
1. Кам'яне вугілля	40,00	15,20	48,60	15,90	50,20	16,00	25,50
2. Кокс	4,30	1,60	4,60	1,50	5,00	1,60	16,28
3. Нафта і нафтопродукти	3,30	1,26	11,50	3,80	12,40	3,90	275,76
3. Руда залізна і марганцевої	68,30	26,01	79,70	26,10	77,60	24,70	13,62
4. Чорні металів	19,10	7,27	20,50	6,70	21,70	6,90	13,61
5. Брухт чорних металів	2,40	0,91	2,00	0,70	2,20	0,70	-8,33
6. Лісові вантажі	1,00	0,38	1,40	0,50	1,50	0,50	50,00
7. Хімічні і мінеральні добрива	4,40	1,68	8,70	2,80	10,70	3,40	143,18
8. Зерно і продукти перемелу	39,80	15,16	35,20	11,50	33,60	10,70	-15,58
9. Цемент	5,40	2,06	5,70	1,90	6,40	2,00	18,52

10.Будівельні матеріали	29,10	11,08	60,40	19,80	65,70	20,90	125,77
11.Інші вантажі	45,50	17,33	27,20	8,90	27,30	8,70	-40,00
Всього:	262,60	100,00	305,50	100,00	314,30	100,00	19,69

Отже, з таблиці 2.3 видно, що загальний обсяг вантажів за їх видами у 2021 р. порівняно з 2019 р. зріс на 19,69%. Основою вантажопотоку залізничним транспортом залишається руда, на яку припадає близько чверті всього обсягу перевезень, та вугілля, частка якого у всіх перевезеннях складає 15,20% у 2019 р., 15,90 у 2020 р. та 16,00% у 2021 р. Згідно статистичних даних протягом періоду, що аналізується спостерігається значне зростання транспортування нафти та нафтопродуктів (на 275,76%), а транспортування зерна та продуктів перемелу навпаки скоротилось на 15,58%.

Функціонування ринку залізничних вантажних перевезень для української економіки має неабияке значення, тому що вона обслуговує 2/3 вантажного обороту України. На рис. 2.4 наведено частку залізничних перевезень у вантажоперевезеннях різних країн світу.

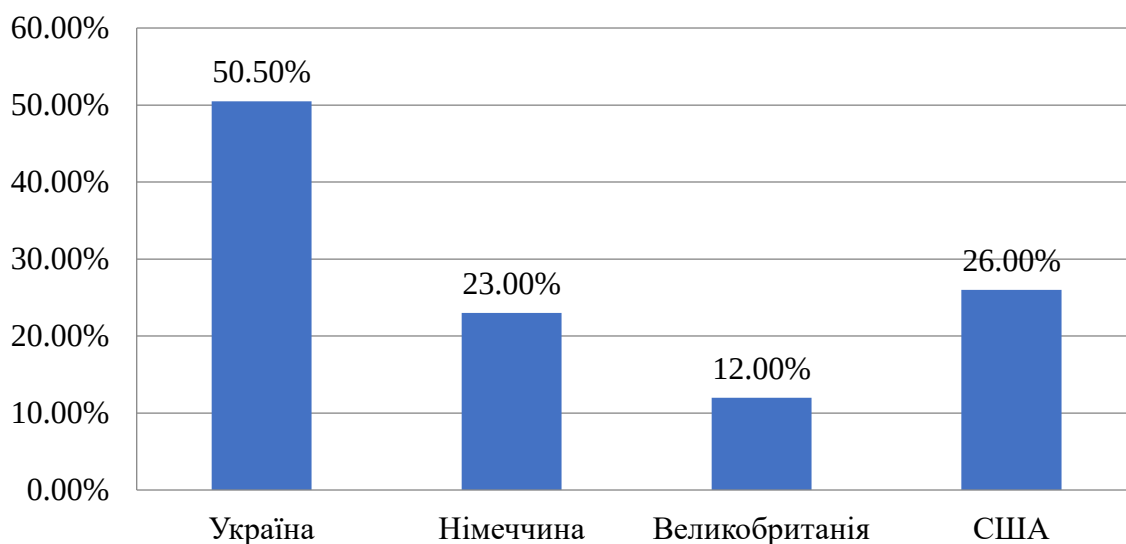


Рис. 2.4. Частка залізничних перевезень у вантажоперевезеннях різних країн світу [22]

Тому не можна недооцінювати роль залізничного транспорту в розвитку економічних, міжнародних і торгових відносин. Цей вид транспорту між країнами дозволяє нормально взаємодіяти різним виробничим компаніям і

комерційним підприємствам. Залізничний транспорт в основному використовується для доставки сировини, негабаритних вантажів, машин і важкого обладнання. Саме залізничний транспорт може швидко доставити вантаж до місця призначення в будь-яку пору року і недорого.

Залізничний транспорт є більш енергоефективним, ніж наземний та повітряний транспорт (в середньому у 12 разів, за кінцевою енергією на одного пасажера, у 8 разів на тонну вантажу). Залізниця здатна забезпечити мобільність з мінімальними викидами шкідливих забруднювачів повітря та, завдяки ефекту агломерації, сприяє сталому економічному зростанню.

Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничодобувний, металургійний і оборонний комплекси. Зважаючи на географічні особливості України та структуру реального сектору економіки, особливо експортоорієнтованих сегментів, залізничний транспорт є ключовою ланкою всього вантажного транспортно-логістичного комплексу нашої країни.

За розрахунками, можливий транзит з європейських країн, таких як Франція, Німеччина, Нідерланди, Іспанія та Румунія, може проходити через Україну сухопутними та морськими шляхами до Південно-Східної Азії та деяких країн Європи [9]. На залізничному транспорті різноманітність рухомого складу, яке існує сьогодні, дозволяє перевозити практично будь-які види вантажів.

Деталі організації міжнародного залізничного сполучення потребують узгоджених дій залізниць суміжних держав, враховуючи неузгодженість параметрів залізниць країн Західної та Східної Європи, та розробки нормативної бази, що регулює відносини між залізницями різних країн. країни.

В Україні існує пунктів пропуску через державний кордон, у тому числі: 59 залізничних, 100 автомобільних, 28 морських, 10 річкових, 29 авіаційних та інші 4 (паромні та пішохідні). Для забезпечення перевальної роботи Україна має прикордонних залізничних пунктів пропуску [23]:

- шість – з Польщею: «Рава-Руська» («Верхрата»), «Рава-Руська» («Хребенне»), «Хирів» («Кросьценко»), «Ягодин» («Дорогуськ»), «Володимир-Волинський» («Хрубешув»), «Мостиська» («Пшемисль»);
- два– з Угорщиною: Чоп-Захонь, Батєво-Еперашки;
- два– зі Словаччиною: Матєвце – Ужгород; Чоп– Чірна-над-Тісоу;
- чотири – з Румунією: Тересва» («Кимпулунг ла Тиса»), «Ділове» («Валя Вишеулуй»), «Дякове» («Халмеу»), «Вадул-Сірет» («Вікшани»).

За способом передачі об'єкта міжнародних залізничних перевезень на прикордонних станціях здійснюється пересадка пасажирів або перевантаження вантажів або перестановка коліс вагонів.

Обидві процедури досить складні та потребують чіткої взаємодії залізниць, нормативного врегулювання комплексу організаційних та технічних питань (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Спеціалізація перевантажних пунктів прикордонних станцій [16]

Країна, станція	Спеціалізація	Спеціалізація перевантажних пунктів по вантажах	
		Імпорт	Експорт
Польща Ягодин	Приймання та здавання по колії 1520 мм	Сірка, машини та обладнання, зерно	Руда, метанол, добрива
Мостиська-2	Приймання та здавання по колії 1520 мм та 1435 мм	Цинк, вугілля, кокс. Машини та обладнання, контейнери	Вугілля, хімікати в цистернах, будматеріали
Угорщина	Приймання та здавання по колії 1520 мм та 1435 мм	Зерно, м'ясо, консерви, живність, метали, яблука	Вугілля, руда, ліс, бавовна, цемент, добрива, хімікати
Батєво	Приймання та здавання по колії 1520 мм та 1435 мм	Машини, обладнання, зерно, вино, яблука	Сільськогосподарські машини
Словаччина Ужгород	Приймання та здавання по колії 1520 мм та 1435 мм	Машина та обладнання, промтовари в вагонах	Руда, вугілля, автомашини, хімікати в цистернах, добрива
Чоп	Приймання та здавання по колії 1520 мм та 1435 мм	Кокс, обладнання, зерно, живність, вантажі в критих вагонах	Вугілля, руда, ліс, нафтовантажі, чорні метали, хімікати в цистернах, 20 та 40 тонн, контейнери
Румунія	Приймання по колії 1435 мм та здавання по коліях 1520 мм та 1435 мм	М'ясо, масло, меблі, контейнери	Вугілля кокс, інші руди

Вадул-Сирет	Приймання по колії 1435 мм та здавання по коліях 1520 мм та 1435 мм	Сода кальцинована, сода каустична, карбід, меблі	Ліс, добрива, інші
-------------	---	--	--------------------

Саме Львівська залізниця здійснює перестановку вагонів з вантажами в без перевантажувальному сполученні, на таких станціях [8]:

- Ковель – до Польщі;
- Есень – в Словаччину, Угорщину, Румунію та інші країни;
- Вадул-Сирет – в Румунію;
- Мукачево – транспортери і спецвагони в Словаччину, Угорщину, Румунію.

На станції Мукачево здійснюється перевантаження великовагових, негабаритних і небезпечних вантажів.

Більшість прикордонних станцій на західному кордоні мають можливість і резерви для пропуску пасажиропотоків і вантажів в обох напрямках: вони обладнані необхідними накопичувальними механізмами і пристроями, деякі з них мають рейкові заїзди 1520 мм і 1435 мм (станція Батєво), інші – пункти зміни колії вагонів з однієї колії на іншу через систему складів різного призначення [4].

Міністерство інфраструктури України зосереджує свою увагу на якості та безпеці вантажних і пасажирських перевезень, а також на започаткуванні нових міжнародних маршрутів у міжнародному сполученні, зокрема з країнами ЄС. При плануванні міжнародних залізничних перевезень необхідно ретельно визначити маршрут вагонного вантажу та оцінити економічну доцільність цього вантажу, а також можливі ризики, щоб виконати свої зобов'язання перед замовником і своєчасно доставити вантаж.

Також необхідно створити технічну, організаційну, технологічну та правову основу для широкого застосування принципу «єдиного вікна» при митному оформленні товарів, що перетинають державний кордон, запровадження системи електронного декларування товарів із використанням електронного цифрового підпису.

Комплексне дослідження поставленої проблеми дозволило визначити такі основні проблеми у сфері залізничних перевезень транзитних вантажів: подолання зовнішніх факторів, що мають негативний вплив, тобто політичної та соціальної нестабільності; підвищення якісних характеристик національної продукції; створення довгострокової державної концепції та політики дій у сфері відновлення зовнішніх відносин та їх регулювання; підвищення якості продукції та зниження рівня інфляції в економіці України.

2.2. АТ «Укрзалізниця» як головний суб'єкт ринку вантажних залізничних перевезень

Акціонерне товариство «Укрзалізниця» – національний перевізник вантажів та пасажирів. Метою діяльності товариства є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Свою господарську діяльність АТ «Укрзалізниця» розпочало 01 грудня 2015 року. Товариство є правонаступником усіх прав та обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Наразі компанія забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, росії та Індії.

На сьогодні в АТ «Укрзалізниця» функціонує **34** філії, з яких **6** регіональних, утворених на базі майнових комплексів залізниць, **28** функціональних, а також **2** представництва (в Російській федерації та Республіці Білорусь, а також в Республіці Польща).

АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником залізничними коліями загального користування на території України. Не допускається перевезення залізничними коліями загального користування приватною локомотивною тягою. Усі транспортно-експедиторські компанії надають свої послуги саме через АТ «Укрзалізниця», тому в АТ «Укрзалізниця» не може бути реальних конкурентів на ринку вантажних залізничних перевезень [36].

На цей час АТ «Укрзалізниця» є єдиним підприємством України, за яким законодавчо закріплена інфраструктура залізничного транспорту, до виключної компетенції якої законодавством віднесено управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях, та яка є власником як тягового рухомого складу (магістральних локомотивів), так і вагонів.

Здійснення перевезення без тягового рухомого складу (локомотивів) неможливо. На цей час локомотиви, які не є власністю АТ «Укрзалізниця», до перевезення вантажів залізничними шляхами загального користування не допускаються.

Інші суб'єкти господарювання використовують власні локомотиви тільки на окремих ділянках, оскільки, як стверджує АТ «Укрзалізниця», наразі допуск приватних операторів локомотивної тяги на залізничні колії загального користування унеможлиблює відсутність належної нормативно-правової бази. Під час дослідження встановлено, що близько 25 % суб'єктів господарювання готові інвестувати в придбання локомотивів у разі зміни законодавства.

АТ «Укрзалізниця» не надає власних магістральних локомотивів іншим суб'єктам господарювання (на основі договору оренди, управління тощо) через їх дефіцит. Для можливості вирішення проблеми дефіциту магістральних локомотивів АТ «Укрзалізниця» опрацьовує питання оновлення локомотивного парку. Уже в цьому році розпочато реалізацію програми оновлення парку

тягового рухомого складу. Найближчим часом очікується надходження 30 нових магістральних тепловозів. Також проводиться робота з реалізації проекту оновлення парку магістральних електровозів [11].

Також за інформацією, наданою АТ «Укрзалізниця», на залізничних коліях України оперують магістральні локомотиви, які належать іноземним суб'єктам господарювання (національним або приватним) Російської Федерації, Республіки Білорусь, Словацької Республіки, Республіки Польща, Республіки Молдова (із кожною Республікою укладено окрему Угоду), рух яких здійснюється на окремо визначених прикордонних ділянках відповідно до вимог Угод про залізничне сполучення через державний кордон, що укладається між іноземними перевізником та АТ «Укрзалізниця».

На сьогодні на залізничних коліях загального користування для перевезення вантажів можуть використовуватись як вагони власності АТ «Укрзалізниця», так і інших суб'єктів господарювання, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі (далі – оператори рухомого залізничного складу).

АТ «Укрзалізниця» укладає з вантажовідправниками «Договори про надання послуг». Оператори рухомого залізничного складу можуть укладати договори на користування вагонами, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі, із вантажовласниками та/або вантажовідправниками в різній формі – оренди, надання в користування або в лізинг, організації перевезення вантажів, транспортно-експедиторські тощо.

За інформацією АТ «Укрзалізниця», наразі, крім АТ «Укрзалізниця» налічуються 603 оператори рухомого залізничного складу, з них 79 власників володіють парком вагонів більш ніж 200 одиниць.

Найбільшими операторами на ринку України (крім АТ «Укрзалізниця») є: ТОВ «Лемтранс» – **21 308** вагонів, ТОВ «Металургтранс» **3 606** вагонів, ТОВ «Свразтранс Україна» – **3 213** вагони, ТОВ «Рейл лоджістікс» – **2 939** вагони та ПрАТ «Укренерготранс» – **2 876** вагони. Саме ці оператори є основними

конкурентами АТ «Укрзалізниця» на ринку маршрутних перевезень високовартісних вантажів.

Під час проведенні дослідження проаналізовано кількість загального та робочого парку вантажних залізничних вагонів та кількість вантажних залізничних вагонів за видами і власниками (АТ «Укрзалізниця» та операторів рухомого залізничного складу) (табл.2.6 та табл. 2.7) [10].

Таблиця 2.6

Кількість вантажних залізничних вагонів

Оператори	Загальний парк		Робочий парк	
	Одиниць	%	Одиниць	%
АТ «Укрзалізниця»	105 300	58%	68 500	52%
Оператори рухомого залізничного складу	75 700	42%	64 000	48%
Всього	181 000	100%	132 500	100%

Не зважаючи на те, що АТ «Укрзалізниця» має у своєму складі більше одиниць вагонів, співвідношення робочого парку до загального становить 65,05%, а у інших операторів рухомого залізничного складу – 84,5%. Наведені дані є яскравим прикладом недосконалості та неефективності організації бізнес-процесів в АТ «Укрзалізниця» у порівнянні з приватним сектором. Крім того, спостерігається також неефективне використання АТ «Укрзалізниця» своїх виробничих потужностей, кількість яких вбачається надлишковою.

Таблиця 2.7

Кількість вантажних залізничних вагонів за видами

Види вагонів	Загальний парк		Робочий парк	
	Одиниць	%	Одиниць	%
Напіввагони	95 700	53%	77 300	56%
Зерновози	20 300	11%	18 700	13%
Цементовози	7 000	4%	5 700	4%
Цистерни	19 200	11%	11 900	9%
Фітингові платформи	4 000	2%	3 000	2%
Платформи	5 500	3%	3 600	3%
Криті вагони	6 700	4%	4 000	3%
Окатишевози	5 000	3%	4 000	3%
Інші	17 300	9%	10 300	7%

Робочий парк менше загального парку за рахунок вагонів, які знаходяться ОРДЛО, АР Крим, несправні, під списання, тривалий запас, інші. Найбільша

частка з усіх видів вагонів припадає на піввагони – 56 % робочого парку, найменше фітінгових платформ, платформ та критих вагонів відповідно 3% та по 2% від загального обсягу. Слід особливо підкреслити, що ключовим і єдиним фактором формування такого становища є значний ступінь застарілості залізничного рухомого складу (вагонів), що належить АТ «Укрзалізниця», та його невідповідність вимогам Правил технічної експлуатації.

Аналіз динаміки зміни кількості робочого парку АТ «Укрзалізниця» та операторів рухомого залізничного складу за основними видами вантажних вагонів свідчить про переважне зростання парку саме операторів, що є додатковим свідченням відсутності бар'єрів (суттєвих перешкод) для входження на ринок надання в користування вагонів.

Основними видами діяльності товариства у періоді, що аналізувався, були вантажні та пасажирські перевезення. Структура та динаміка обсягів реалізованої продукції товариства у 2019–2021 рр. наведена у таблиці 2.8 [33].

Таблиця 2.8

Обсяг реалізованої продукції АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021 рр. (млрд.грн.)

Найменування	2 019р.	Питома вага, %	2 020р.	Питома вага, %	2 021р.	Питома вага, %	Відхилення 2019 р. до 2021 р., %
Вантажні перевезення	72,49	75,35	65,00	84,97	72,30	82,53	- 0,26
Пасажирські перевезення	9,91	10,30	4,10	5,36	6,23	7,11	- 37,13
Допоміжні виробництва	8,00	8,32	6,10	7,97	8,00	9,13	0,00
Інші	5,80	6,03	1,30	1,70	1,07	1,22	- 81,55
Всього	96,20	100,00	76,50	100,00	87,60	100,00	- 8,94

Відповідно до консолідованого Звіту про сукупний дохід, складеного за Міжнародними стандартами фінансової звітності (МСФЗ), АТ «Укрзалізниця» у 2019-2021 рр. отримало загальний дохід від реалізації 96,20 млрд. грн., у 2019 р., значне падіння даного показника у 2020 р. до 76,40 млрд. грн., та у 2021 р. обсяги знову вирости до 87,6 млрд. грн. Основу доходу залізниці формують вантажні перевезення: 72,49 млрд. грн., у 2019 р. або 75,35%, 65,00 млрд. грн. у 2020 р. або 85,08% та 72,30 млрд. грн. у 2021 р. або 82,52%.

Динаміку показників обсягу реалізації АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021 рр. наведено на рис.2.5.

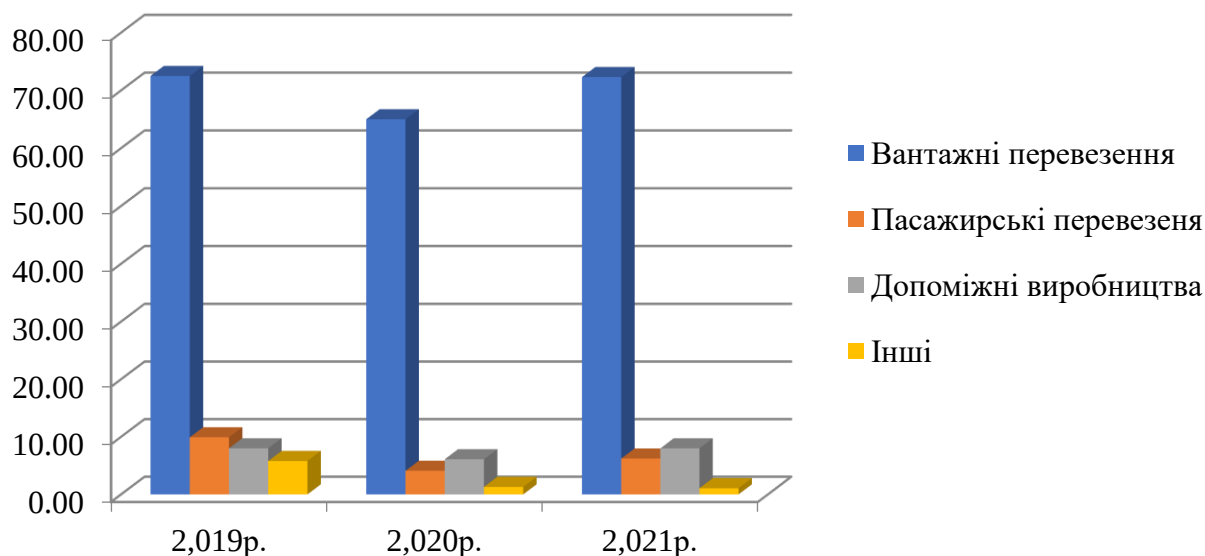


Рис.2.5. Динаміка обсягу реалізації АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021рр.

У структурі витрат товариства найбільша питома вага припадає на собівартість реалізованої продукції. У 2019 році собівартість реалізованої продукції становила 80,8 млрд. грн. (86,1 % усіх витрат), у 2020 році – 73,9 млрд. грн. (83,6 %), у 2021 р – 79,3 млрд. грн.

Інформація про чистий фінансовий результат товариства за 2019-2020 рр. наведена в таблиці 2.9.

Таблиця 2.9

Чистий фінансовий результат АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021 рр.(млн.грн)

Найменуванням показника	2 019р.	2 020р.	6 міс. 2021 р.	2 021р.	Відхилення 2021 р. до 2019 р	
					(+,-)	%
Чистий фінансовий результат	2988,2	-11900,0	- 1400,0	457,0	-2531,2	-84,71

Таким чином з таблиці 2.9 видно, що у 2021 р. підприємство отримало прибуток у розмірі 457,0 млн. грн. хоча ще у червні спостерігався збиток у розмірі 1400,00 грн. За даними сайту Forbes [38] АТ «Укрзалізниця» закінчила рік із прибутком з кількох причин: зростання вантажопотоку, підвищення тарифу на вантажні перевезення та ефективний розподіл вагонів на аукціонах –

так каже голова держкомпанії Олександр Камишин. У 2020 р. відбулося сильне падіння прибутку (аж до 1400,0 млн. грн..) через пандемію коронавірусу, зниження доходів від вантажів і пасажирських перевезень.

На даний момент у відкритому доступі немає фінансової звітності товариства за 2021 рік (оприлюднено попередній результат) і перевірити припущення експертів неможливо.

Отже, АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури. Тому АТ «Укрзалізниця» може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті, для забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування.

Далі досить доречно розглянути питання міжнародної співпраці АТ «Укрзалізниця». Досліджуючи дане питання нами було виявлено основні напрямки взаємодії товариства з іноземними підприємствами та організаціями у сферу залізничних перевезень (рис.2.6) [14].

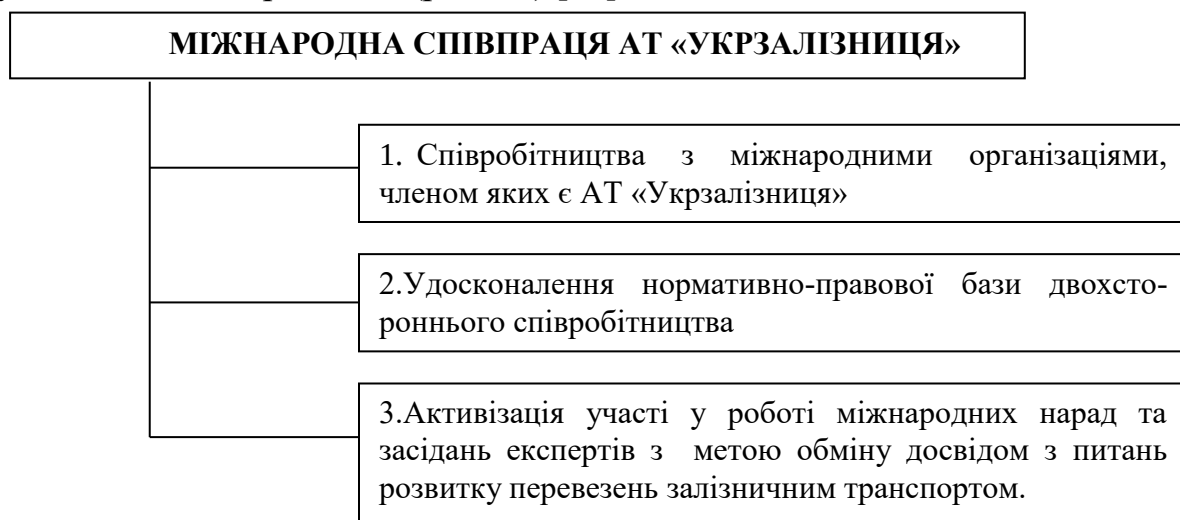


Рис. 2.6. Основні напрямки міжнародної співпраці АТ «Укрзалізниця»

Одним з пріоритетів взаємодії АТ «Укрзалізниця» із міжнародними організаціями є інтеграція залізничної мережі України у загальноєвропейську транспортну систему. З цією метою компанія активно співпрацює з

міжнародними партнерами у сфері залізничних перевезень та відіграє важливу роль у перевезенні вантажів та пасажирів у міжнародному сполученні.

Координацію діяльності товариства у сфері міжнародного співробітництва здійснює Департамент міжнародного співробітництва. У 2020 році Департамент організував понад 100 зустрічей представників Укрзалізниці з іноземними делегаціями [10].

З метою максимального використання транзитного потенціалу та здійснення пасажирських і вантажних перевезень у міжнародному сполученні Компанія бере активну участь у роботі міжнародних організацій залізничного транспорту.

Також представники компанії у складі делегацій Міністерства інфраструктури України беруть участь в роботі Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), Організації за демократію та економічний розвиток (ГУАМ) та Міжурядової Комісії по Транспортному коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА).

У 2020 році представники Укрзалізниці взяли участь у 145 засіданнях експертних та робочих груп, керівних та робочих органів вищезазначених організацій, з яких понад 120, з огляду на пандемію COVID-19, відбулися в режимі відеоконференцій. Зустрічі переважно стосувалися актуалізації, затвердження та погодження нормативних документів, які визначають основні умови діяльності, технічні та експлуатаційні характеристики, а також правову основу здійснення залізничних перевезень у міжнародному сполученні.

З урахуванням необхідності інтеграції у європейський залізничний простір, у 2020 році Укрзалізниця уклала угоду з організацією RailNetEurope на користування системою координації маршрутів (PCS) в частині пасажирських перевезень. PCS є уніфікованою системою інтернет-зв'язку, яка використовується для координації розкладу руху міжнародних пасажирських та вантажних залізничних перевезень у країнах ЄС. Ця система надає можливість

автоматизованого узгодження запитів і пропозицій маршрутів та обміну даними між ІТ-системами європейських менеджерів інфраструктури [19].

Співпраця з міжнародними організаціями дозволяє товариству не лише актуалізувати наявну нормативну базу, а й обмінюватися напрацюваннями та здійснювати пошук нових рішень і можливостей для спільних викликів та проблем.

АТ «Укрзалізниця» активно бере участь у підготовці та проведенні нарад прикордонних залізничних комісій та нарад щодо узгодження орієнтовних обсягів і умов перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів.

Такі наради проводяться один раз на рік залізничними компаніями-учасниками по черзі. Під час нарад узгоджуються обсяги та умови перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів, обговорюються проблемні питання у сфері перевезень вантажів та пасажирів, а також способи їх вирішення. Сторони взаємно інформують одна одну про зміни, які відбулися на залізницях та у законодавстві країн, що стосуються умов здійснення міжнародних перевезень вантажів залізничним транспортом.

АТ «Укрзалізниця» продовжує розбудовувати двостороннє співробітництво. Активно проводились переговори з керівництвом залізничних компаній з актуальних питань двостороннього співробітництва, проводились також відео-конференції з представниками міжнародних компаній-перевізників з питань розвитку вантажних перевезень, а також щодо можливої участі підприємств Товариства в модернізації інфраструктури на території інших країн. Представники Компанії брали участь у підготовці проєкту меморандуму з італійською компанією, яка входить до складу FS Group, щодо участі в проєкті організації в Україні швидкісного руху. Готувалися матеріали до зустрічі з представниками компаній-виробників рухомого складу ALSTOM та CRRC [10].

Враховуючи складні епідемічні обставини та з метою продовження співпраці з міжнародними партнерами компанії в режимі відеоконференції

відбулася низка прикордонних залізничних комісій. На них розглядалися такі основні питання:

1. Підведення підсумків виконання перевезень вантажів в напрямках Схід-Захід, Захід-Схід за 2019 рік і за перше півріччя 2020 року.
2. Аналіз виконання прийнятих рішень і зобов'язань з проблемних питань з протоколу попередніх нарад Прикордонної комісії.
3. Врегулювання актуальних поточних питань.
4. Питання пасажирського сполучення.

Наприклад, під час наради з залізницями Польщі обговорили проєкт нової Угоди між залізницями Польщі (АТ «ПКП») і Укрзалізницею про залізничне сполучення через польсько-український державний кордон. За результатами наради спільно із залізницями Польщі розпочалася робота щодо підготовки проєкту нової Угоди між АТ ПКП і Товариством про співробітництво під час організації міжнародних перевезень залізничним транспортом.

З метою залучення додаткових обсягів вантажних та пасажирських залізничних перевезень, оперативного зв'язку та проведення переговорів з іноземними представниками щодо залучення додаткових вантажопотоків, інформування провідних вантажовласників про технічні та технологічні можливості транспортування вантажів, а також для встановлення і розвитку ділових контактів зі всіма учасниками перевезень та в рамках представлення інтересів акціонерного товариства «Українська залізниця» в 2020 році продовжили свою діяльність Представництво АТ «Укрзалізниця» в Республіці Польща, Представництво АТ «Укрзалізниця» в Російській Федерації та Республіці Білорусь, а також постійний представник у Республіці Молдова та Румунії [32].

Укрзалізниця продовжила роботу над тим, щоб зробити український залізничний транспорт більш технічно сумісним із залізничним транспортом країн ЄС. Таким чином залізниці України стануть більш конкурентоспроможними та збільшать частку перевезень на ринку. При цьому важливим аспектом інтероперабельності на залізничному транспорті є

гармонізація технічних вимог і нормативно-правової бази для створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики, яка визначена Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту (схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року №651-р).

У березні та у жовтні 2020 року відбулися чергові засідання Контактної групи OC3/ERA (OC3 – Організація співробітництва залізниць, ERA – Європейське Агентство із залізничного транспорту) у режимі відеоконференції, де розглядалися поточні версії робочого документу «Аналіз параметрів, що є визначальними для збереження технічної та операційної сумісності залізничної системи колії 1 520 мм і 1 435 мм на кордоні СНД-ЄС. Підсистема: вантажні вагони». Цей документ був підготовлений ERA з урахуванням інформації, наданої делегаціями Російської Федерації, Республіки Білорусь, Республіки Латвія, Словацької Республіки та України. Аналіз проводився за такими основними параметрами, як конструкція і механічне обладнання; габарит і вплив на колію; гальмівна система; навколишнє середовище та безпека на залізничному транспорті.

Під час аналізу кожен параметр вантажного вагона відповідно до структури TSI розглядався з позиції [10]:

- основоположних вимог до кожної підсистеми та можливості її взаємодії з іншими підсистемами;
- характеристик підсистеми (функціональні і технічні специфікації, правила експлуатації, правила з утримання, кваліфікація персоналу, вимоги щодо безпечності та охорони праці тощо);
- складників інтеперабельності (перелік, допустимі характеристики і специфікації складників);
- оцінки сумісності складників і підсистем, процедури оцінки відповідності або придатності для використання елементів системи;

- вказівки щодо впровадження специфікації, зокрема особливі випадки технічних рішень.

Таким чином АТ «Укрзалізниця» бере активну участь у спільній роботі з міжнародними компаніями у сфері залізничних перевезень з метою обміном досвідом з питань розвитку вантажних перевезень залізничним транспортом, розширює свої можливості на міжнародній арені та є достойним конкурентом для іноземних залізничних компаній.

2.3. Обґрунтування основних проблем функціонування міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні

Українські залізниці донедавна покривали потреби економіки та населення у перевезеннях. Це досягнуто, головним чином, завдяки надлишку технічних можливостей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. Протягом останніх понад 25 років капітальні вкладення в оновлення основних фондів здійснюються виключно за рахунок власних коштів залізниць, що не дає можливості гарантувати навіть нормальне відтворення основних фондів, особливо їх активної частина – рухомого складу. Сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпаний. Існує загроза, що залізничний транспорт у майбутньому не задовольнить транспортні потреби української економіки.

Пропускна спроможність окремих залізничних ділянок і напрямків знаходиться на критичній межі. З метою усунення «вузьких місць» на мережі залізниць України, підвищення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно здійснити їх технічне переоснащення та модернізацію.

Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність закупівлі та утилізації вантажних вагонів і локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у вантажних перевезеннях з відповідними витратами для державного бюджету, зниження показників економічного розвитку країни.

Розглянемо основні проблеми взаємодії вантажовідправників та операторів залізничного рухомого складу з АТ «Укрзалізниця» [11]:

- обмежений доступ до отримання вагонів, їх нерівномірний розподіл між вантажовідправниками, а також зношеність більшої частини парку вантажних вагонів у поєднанні зі значно нижчою ціною призводить до дефіциту цих вагонів;
- відсутність необхідної кількості діючого локомотивного парку, як магістрального, так і для автомобільного транспорту загального користування маневрові – для перевезень у межах станції (подача та складання вагонів, формування поїздів). Все це призводить до значного збільшення часу, необхідного для керування транспортним засобом, що рухає склад, як у завантаженому, так і порожньому стані;
- заборона на колії загального користування приватних магістральних локомотивів;
- незадовільний технічний та санітарний стан вагонного парку, незадовільне виконання заявок на подачу вагонів (при розподілі вагонів між промисловими підприємствами регіону застосовується фактор вибірковості), систематична здача брудних порожніх вагонів під навантаженням, наявність застарілих моделей малотоннажних напівпричепів, що обмежує їх використання. За відмову від вагона залізниця стягує штраф;

- унаслідок дефіциту справного вагонного парку АТ «Укрзалізниця» суб'єктам господарювання доводиться власними силами підтримувати нормальний стан вагона (зачистка, промивання), а в цей же час нараховується плата за користування вагоном;

- порушення термінів поставки; вагони, які за стандартним терміном доставки повинні бути в дорозі 7-8 днів, можуть доїхати до місця призначення за 20 днів. Крім того, вагони тижнями лежать на проміжних станціях у «кинутих поїздах», як наслідок порушуються терміни доставки товару згідно з договорами, що тягне за собою штрафи з боку покупців, пошкодження товару під час транспортування, вимушене повернення вантажу на станцію навантаження;

- під час укладання договорів з АТ «Укрзалізниця» та її підпорядкованими підрозділами, положення договорів щодо вартості послуг, відповідальності сторін за невиконання обов'язків тощо враховують лише одноосібну позицію АТ «Укрзалізниця» і не передбачають можливості внесення змін до договору на пропозиції замовників послуг;

- непрозора система пломбування (не дозволяється додаткове пломбування вагонів власними пломбами відправника із внесенням відомостей про це до накладної);

- АТ «Укрзалізниця» першочергово забезпечує доступ до об'єктів інфраструктури (накопичення на сортувальних станціях, рух шляхами загального користування, подавання/збирання на/із місць навантаження/вивантаження, ремонт вагонів) рухомого складу АТ «Укрзалізниця» без урахування потреб у послугах та прав інших замовників послуг щодо доступу до об'єктів інфраструктури;

- плата за повернення вагона. Замовник вантажоперевезення має оплачувати повернення вагонів із кінцевого пункту призначення вантажу або самостійно домовлятися про зворотне завантаження. Наявні випадки нераціонального використання вагонів АТ «Укрзалізниця» – замість погодження задіяння вагонів під подвійні операції, за наявності замовлень

вантажовідправника, рухомий склад АТ «Укрзалізниця» повертається в порожньому стані;

- короткий пільговий час для завантаження вагона (45 годин) і висока плата за перевищення пільгового часу. Враховуючи періодичну неспроможність АТ «Укрзалізниця» надавати свої вагони через експедиторів вчасно (які не відповідають за колії, локомотиви і т. д.), пільговий час завантаження є необґрунтовано коротким;

- недосконале планування перевезень – підтверджені АТ «Укрзалізниця» обсяги перевезень до початку періоду часто не збігаються із фактичним виконанням заявок вантажовідправників; відсутність гарантій щодо виконання заявок на забезпечення рухомим складом та штрафних санкцій у разі їх невиконання. Забезпечення вагонами здійснюється залежно від технічної можливості АТ «Укрзалізниця», має непрогнозований та ситуативний характер;

- пропускна спроможність прикордонних переходів не задовольняє потреб експортерів, що сповільнює оборотність вагонів;

- недосконалість, непрозорість та не контролюваність тарифної політики АТ «Укрзалізниця», що дає змогу безсистемно підвищувати вартість послуг та виводити окремі складові залізничних тарифів з-під державного регулювання. Постійне підвищення плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця», необґрунтоване підвищення вартості послуг, пов'язаних із перевезеннями вантажів декілька разів на рік.

Єдиним ефективним варіантом вирішення проблеми залишається запровадження відповідних імперативних норм до законодавства України в частині обов'язку суб'єкта природної монополії, яким є АТ «Укрзалізниця» у сегменті надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, реалізувати заходи щодо розмежування організаційно-фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника, запровадження інвестиційної складової до тарифу, забезпечення прозорих умов формування тарифу на

послуги інфраструктури та подальшого використання коштів виключно на утримання та ремонт об'єктів інфраструктури.

Запровадження таких норм доцільно здійснити шляхом імплементації нових законів України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких вже зареєстровані у Верховній Раді України.

Варто виділити кілька основних проблем, через які АТ «Укрзалізниця» не може збільшити перевезення експортних вантажів у необхідних обсягах до країн ЄС (рис.2.7) [24].

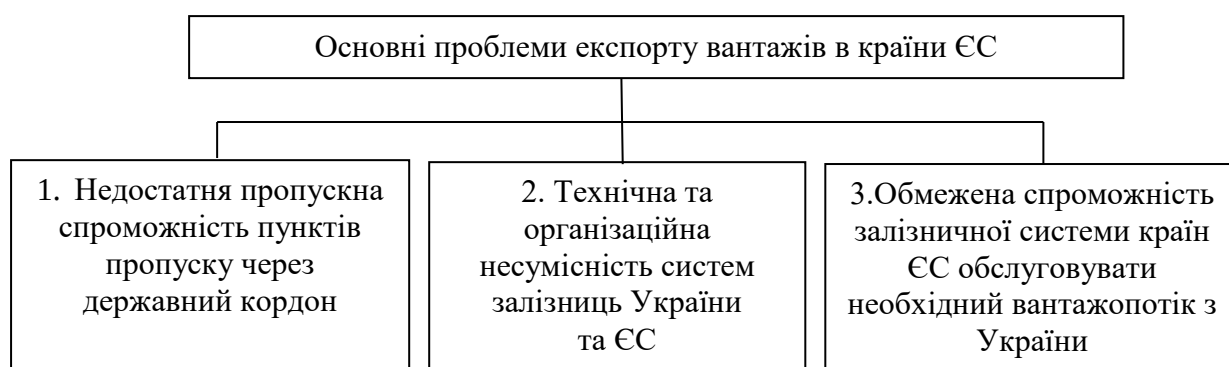


Рис. 2.7. Основні проблеми експорту вантажів в країни ЄС

1. Недостатня пропускна спроможність пунктів пропуску через державний кордон. Унаслідок недостатньої пропускної здатності західних залізничних переходів АТ «Укрзалізниця» з метою розвантажування стиків змушена запроваджувати конвенції (тимчасові призупинення), що забороняють перевезення вантажів до окремих станцій. Як наслідок – виникає нераціональне використання рухомого складу, у т. ч. інших країн, порушення контрактних зобов'язань стосовно строків постачання, що позбавляє можливості об'єктивно прогнозувати експортні потоки.

2. Технічна та організаційна несумісність систем залізниць України та ЄС. Унаслідок цього при здійсненні експортних перевезень витрачається додатковий час через необхідність заміни колісних візків, пристроїв зчеплення вагонів і тривалі неуніфіковані процедури оформлення вантажів, які, в окремих випадках, дублюються. В Україні лише п'ять переходів із тринадцяти здатні

перевантажувати або переставляти вагони між колією шириною 1520 мм та євроколією, ширина якої 1435 мм. Це суттєво обмежує здатність переходів швидко обслуговувати експортні вантажопотоки та є визначальним гальмівним чинником для всієї системи транскордонного залізничного сполучення України з ЄС. Задля максимізації експорту через західні переходи Укрзалізниця оперативно збільшила обсяги закупівель колісних візків європейського стандарту, проте наразі чинником, що обмежує експорт, є фізична спроможність переходів забезпечити обслуговування необхідної кількості вагонів. Окремими чинниками, які вповільнюють оперативний перетин кордону українськими вантажами, є недостатня уніфікованість документального оформлення вантажів між Україною та країнами ЄС, а також тривалість процедур фітосанітарного, ветеринарного, прикордонного, митного та інших форм контролю. Так, лише технічний огляд поїзда зазвичай потребує близько п'яти годин.

3. Обмежена спроможність залізничної системи країн ЄС обслуговувати необхідний вантажопотік з України, який значно зріс через вторгнення РФ. Європейські транспортні компанії у своїй діяльності керуються принципами бережливого виробництва (lean manufacturing), які дають змогу максимізувати прибуток за мінімальних витрат на операційні процеси та основні засоби. Унаслідок цього станом на початок широкомасштабної війни РФ проти України європейська залізнична система практично не мала зайвих потужностей для різкого збільшення обсягів перевезень переорієнтованих українських вантажів, їх перероблення та зберігання. Фактичне зростання залізничних перевезень українських вантажів країнами ЄС стало можливим, принаймні частково, завдяки сезонній динаміці. Крім того, у країнах ЄС спостерігається брак локомотивів і вагонів для здійснення перевезень українських вантажів у повному обсязі. АТ «Укрзалізниця», використовуючи західні переходи, щодня здійснює перевезення приблизно 130 тис. т вантажів, при цьому має реальну можливість перевозити майже вдвічі (220 тис. т) більше. З метою вирішення ситуації

Європейська Комісія запропонувала план «Лінії солідарності» (Solidarity Lanes), раніше відомий як «Зелені коридори», який, серед іншого, передбачає нарощування кількості транспортних засобів та площ тимчасового зберігання, пріоритизацію українського експорту. Проте реалізація положень цього плану потребуватиме певного часу.

Отже, з огляду на те, що найбільш імовірним сценарієм продовження війни буде спроба затяжного виснаження України агресором, оперативні термінові заходи, спрямовані на забезпечення залізничних перевезень українського експорту, мають бути доповнені комплексом поточних та середньострокових заходів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі. Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Білорусі, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують взаємодію із 40 міжнародними залізничними переходами, а також

обслуговують 13 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

За обсягами вантажних перевезень українська залізниця посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Наявність розгалуженої мережі залізничних колій, яка охоплює всі регіони України, дозволяє перевозити значну кількість вантажів та пасажирів.

АТ «Укрзалізниця» займає монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою 100 %, та забезпечує основну частку вантажних та пасажирських перевезень, котрі здійснюються усіма видами транспорту.

Протягом 2019-2021 років в структурі вантажообігу залізничним транспортом переважають експортні перевезення: 44,46% у 2019 р., 44,33% у 2020 р. та 44,46% у 2021 р., а частки імпорту та транзитних перевезень є незначними. У 2021 р. було отримало прибуток у розмірі 457,0 млн. грн., при цьому 2020 р. був збитковим (-11900,00 млн. грн.) на що частково вплинула пандемія коронавірусу. В обсяг реалізованої продукції АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021 рр. на першому місці вантажні перевезення: 72,49, 60,5, 72,3 млрд. грн. відповідно.

Основними проблемами з яким стикаються учасники ринку міжнародних перевезень: недостатня пропускна спроможність пунктів пропуску через державний кордон; технічна та організаційна несумісність систем залізниць України та ЄС; обмежена спроможність залізничної системи країн ЄС обслуговувати необхідний вантажопотік з України.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

3.1. Сучасний досвід функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень за кордоном

Різке збільшення обсягів експортно-імпортних відносин у Європі, Азії та Північній Америці є важливим фактором, що впливає на розвиток міжнародних залізничних вантажних перевезень, а також на взаємодію залізничного та автомобільного транспорту в процесі перевезень. За даними Світової організації торгівлі (СОТ), торгівля всередині та між цими регіонами становить три чверті світового обсягу торгівлі, тому ці регіони характеризуються широким впровадженням і зростанням змішаних вантажних перевезень. Важливим напрямом транспортної політики, пов'язаним із перспективами сталого розвитку транспорту, є популяризація змішаних перевезень як найбільш ефективної та екологічно безпечної транспортної технології. За наявності вже існуючої розвиненої базової інфраструктури для міжнародних залізничних вантажних перевезень консолідація автомобільних і залізничних транспортних технологій має стати пріоритетом для подальшого розвитку торгово-транспортних відносин на міждержавному рівні.

Усвідомлення важливої ролі транспортної системи, особливо залізничного, в макроекономічному розвитку країни в історичній перспективі завжди виводило такі держави на лідируючі позиції.

Європейський досвід свідчить про неефективність існування вертикально інтегрованої державної монополії. Країни ЄС дійшли висновку про необхідність лібералізації. Раніше структура залізничного ринку Європи була схожа на українську. Згодом усі державні монополії почали занепадати. Без конкуренції компанії стали неефективними, тарифи зросли, компанії заборгували. В результаті залізниця почала програвати конкуренції, в основному автомобільному та повітряному транспорту.

Згодом частка ринку залізничних вантажних перевезень скоротилася більш ніж вдвічі. Щоб змінити ситуацію, європейські країни взяли за реформи.

Світовий досвід лібералізації залізничних ринків показує, що в деяких країнах вдалося скоротити державні витрати. Однак слід зазначити, що реформування залізниць триває майже в усіх країнах і в жодній із них усі етапи реформи ще не завершені повністю. Серед найбільших економік світу лише Китай, Індія та Туреччина ще не розпочали широкомасштабних перетворень на своїх залізницях, у той час як ці країни мають вертикально інтегровані монополії (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Організаційно-економічні моделі залізничних компаній різних країн світу [15]

Організаційно-економічна модель	Власники	Конкуренція	Умови доступу	Приклади країн
Вертикально інтегрована монополія	Інфраструктура і оператор - державні	Інтермодальна	Плата береться з кінцевих споживачів	Китай, Індія, Туреччина, Росія
Вертикальна інтеграція і дезінтеграція одночасно	Інфраструктура - приватна; оператори - приватні і/або державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (паралельна, наскрізна, орендаторів з орендарями, орендаторів з володарем)	Плата за користування залізничними шляхами	США, Канада, Японія
Вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії	Інфраструктура і оператори - приватні або приватні/державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (орендарі з орендарями, орендарі з володарями, а також через ексклюзивні франшизи для послуг, що супроводжуються соціальною підтримкою)	Специфічні умови доступу користувачів, відкритий доступ до інфраструктури для третіх осіб	Узагальнена модель ЄС, окремі країни - члени ЄС, Австралія

Сьогодні існує дві основні моделі залізничного транспорту: американська та європейська. Американська модель, яка діє в США, Канаді та Японії, передбачає наявність кількох вертикально інтегрованих монополій, кожна з яких працює на власній інфраструктурі, а пасажирські перевезення передаються на аутсорсинг окремій компанії, щоб уникнути перехресного субсидування. Водночас поділ єдиної залізниці на компанії з управління транспортом та

інфраструктурою вважається недоцільним з огляду на надто тісний зв'язок між експлуатацією та інфраструктурою. Європейська модель, навпаки, передбачає вертикальний поділ на інфраструктурні компанії та операторів, відкритий і недискримінаційний доступ сторонніх операторів і спеціальне регулювання сектора.

Серед регіональних угруповань, які мають власну наднаціональну політику та поширюють її на треті країни, Європейський Союз є найбільш послідовним у лібералізації та реструктуризації залізничного транспорту і, відповідно, у розвитку конкуренції. Проте більш детальне вивчення загальноєвропейської політики транспортної лібералізації та її практичної реалізації показує, що, незважаючи на спільне законодавство, країни ЄС мають досить значні відмінності.

У Європі можна виділити три різні організаційно-економічні моделі поділу між операційною діяльністю та інфраструктурою [41]:

1) повне відокремлення (сепарація) – окрема компанія, керована окремим керівництвом (Швеція, Норвегія, Фінляндія, Велика Британія, Данія, Нідерланди, Іспанія, Португалія, Румунія, Болгарія, Греція, Словаччина);

2) модель інтеграції – юридичне та функціональне розділення управління інфраструктурою та операційної діяльності, але в одній холдинговій компанії, що належить одному власнику (Австрія, Бельгія, Словенія, Німеччина, Естонія, Угорщина, Італія, Литва, Латвія, Польща, Італія, Люксембург, Ірландія);

3) гібридна модель – незалежна інфраструктурна компанія, яка делегувала певні повноваження діючому оператору (Франція, Чехія).

Технічний рівень залізничного транспорту в Україні, незважаючи на значну зношеність основних фондів, досить потужний, за протяжністю залізниць Україна посідає третє місце після Німеччини та Франції, а за продуктивністю залізниць у рейтингу Міжнародного союзу залізниць посідає четверте місце. Слід зазначити, що порівняно з європейською транспортною системою українська транспортна система є прямо протилежною. Зокрема, на

відміну від європейської, де домінує автомобільний транспорт, національна транспортна система характеризується значною часткою залізниці в загальній структурі вантажоперевезень і незначною роллю інших видів транспорту.

Наразі в ЄС реалізується четвертий пакет залізничних реформ, спрямований на завершення процесу формування єдиного європейського залізничного ринку, розпочатого після ухвалення першого залізничного пакету, та розвиток мультимодальних перевезень.

У більшості країн ЄС частка ринку приватних операторів перевищує 30%, при цьому велика кількість країн видали перевізникам ліцензії на роботу на внутрішньому та міжнародному ринках.

Досвід Німеччини. Незважаючи на те, що за останні п'ятнадцять років німецька залізнична компанія отримувала державне фінансування у вигляді грантів, загальний борг німецької державної залізничної монополії зростає з кожним наступним роком та перебувала в серйозній кризі. Лібералізація привела підприємство до прибутку. Щорічно ринок залізничних перевезень у Німеччині зростає в середньому на 2%. Порівнюючи період до впровадження реформи використання залізничної мережі в Німеччині стало ефективнішим на 32%, середня зарплата зросла на 86%, дохід Deutsche Bahn AG – на 174%.

Однак у Німеччині є проблеми. Зараз перед інфраструктурним оператором стоїть завдання оптимізації мережі, яке в майбутньому чекає і на Україну. Ймовірно, виникне потреба в оптимізації маршрутної мережі. Але плюси лібералізації ринку перекривають усі мінуси: у результаті виграють більшість суб'єктів, які беруть участь у цьому процесі [31].

Досвід Італії показує, що вихід на ринок приватних операторів призвів до зростання ринку вантажних та пасажирських перевезень на 35%. Споживачі залізничних послуг мають вибір між двома конкуруючими високошвидкісними залізничними компаніями, Trenitalia (державний оператор) і Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) (приватний оператор).

Про рушійну силу моделі лібералізації ринку свідчить той факт, що завдяки роботі приватного оператора ринок послуг залізничного транспорту зріс на 35%.

Можна припустити, що нові приватні оператори в Україні не будуть відбирати частку ринку у державного оператора. Можливо, навпаки, вони стануть драйвером для впровадження інновацій і відкриття нових сегментів.

Основою реформи є забезпечення чесної конкуренції. Дискримінація державним оператором інфраструктури щодо приватних операторів через різні регуляторні механізми чи тарифи може зірвати реформу. Як тільки приватний оператор відчує дискримінацію, він звернеться до суду. У цьому випадку решта трейдерів можуть переглянути свої інвестиційні плани на цьому ринку.

Подібний прецедент вже був в Італії. Відбувся неповний розподіл монополії та жорстка конкуренція у сегменті високошвидкісного трафіку між державними та приватними операторами. Державний оператор, використовуючи зв'язок з оператором інфраструктури, дискримінував приватного оператора. В результаті держава була змушена втрутитися і підтримати приватного оператора. Фактично це була опора ринку залізничних послуг в Італії.

Допуск приватних компаній до мережі АТ «Укрзалізниця» є дуже серйозним викликом для керівництва, оскільки державним операторам буде важко конкурувати з приватними.

Менеджмент державних операторів, на які буде поділено УЗ, повинен провести комплексні перетворення, щоб державні оператори вантажних і пасажирських перевезень залишалися конкурентоспроможними на відкритому ринку.

Державний вантажний оператор має переглянути логістику вантажів та оптимізувати маршрути. Якщо припустити, що перехресне субсидування пасажирських перевезень більше не проводитиметься, а приватні перевізники займуть 20% ринку, то очікуваний прибуток державного перевізника

становитиме близько 8 млрд грн. щорічно (без економічного ефекту від оптимізації маршруту).

Дослідження Світового банку щодо маршрутів та вантажопотоків залізничного транспорту передбачає оптимізацію маршрутів та будівництво логістичних центрів, вантажних мультимодальних терміналів у різних регіонах України, використовуючи структуру державно-приватного партнерства з приватними операторами, виробниками та перевізниками.

Слід відмітити, що залізнична інфраструктура України та Європи суттєво відрізняється за шириною колії. І для обміну товарами між цими двома інфраструктурами є лише два шляхи: перевантажувати на кордоні або міняти вагони. Водночас в Укрзалізниці зазначають, що перевантажувальних терміналів недостатньо. А також, інфраструктура європейських країн має обмежену пропускну здатність, оскільки будувалася для потреб внутрішньоєвропейських перевезень.

Таким чином світовий досвід функціонування залізничних перевезень свідчить про активне впровадження реформ на ринку шляхом лібералізації, при цьому експертами доведено її ефективність та захищеність приватного сектору.

3.2. Шляхи удосконалення міжнародних вантажних залізничних перевезень в Україні

Головним викликом, який стоїть перед Україною сьогодні, є необхідність завершення реформи залізниці та підвищення якості обслуговування клієнтів. Крім того, реалізація цих процесів має відбуватися у фарватері європейської ліберальної політики та бути тісно пов'язаною з імплементацією директив ЄС щодо залізничного транспорту, а також Угоди про асоціацію, згідно з якою дванадцять нормативних актів щодо залізничного транспорту повинні бути реалізованими.

Для підвищення конкурентоспроможності залізниць необхідно розробити та впровадити комплексну систему заходів, спрямованих на забезпечення якості не лише в процесі перевезення, а й від моменту виявлення у вантажовідправника бажання перевезти вантаж до моменту вантаж повністю розвантажений у одержувача.

Відповідно до проведеного аналізу проблем та недоліків функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень нами було розроблено основні шляхи покращення постачання вантажних вагонів комерційним структурам [32]:

- створення кредитних та лізингових програм для придбання вагонів на умовах, аналогічних або близьких до тих, що встановлені в Європейському Союзі;
- розширення парку вантажних залізничних вагонів АТ «Укрзалізниця» та підвищення якості послуг цього перевізника при перевезеннях у вагонах власності інших підприємств;
- раціональне використання рухомого складу на під'їзних коліях відправника/приймача з метою мінімізації непродуктивних простоїв;
- утримання робочого парку локомотивів у необхідній кількості, що відповідає наявним обсягам вантажів і рухомого складу;
- оновлення локомотивного парку, укладення договору з представниками підприємств на ремонт локомотивів за рахунок постачання їх запасними частинами;

- демонополізація ринку локомотивної тяги (створення належної нормативно-правової бази та видача дозволів на використання приватної тяги на магістральних лініях);

- привести показники швидкості рухомого складу на дорогах загального користування АТ «Укрзалізниця» у відповідність до встановлених норм;

- організація необхідного матеріально-технічного забезпечення вагоноремонтних підприємств та пунктів технічного огляду рухомого складу, підпорядкованих АТ «Укрзалізниця» і розташованих на вантажних станціях;

- посилення контролю та відповідальності АТ «Укрзалізниця» за демонтаж та викрадення частин рухомого складу на автомобільних дорогах загального користування;

- виключення із відносин між АТ «Укрзалізниця» та вантажовідправниками компаній-посередників;

- оновлення автоматизованої системи «Управління експедицією порожніх вагонів» при розподілі вагонів-зерновозів з урахуванням зауважень компаній, асоційованих з Асоціацією.

- відновлення обов'язкової практики погодження та погодження Кабінетом Міністрів України змін до будь-якої складової тарифу на залізничні перевезення, яка перевищує очікуваний рівень інфляції на поточний рік, у тому числі вагонної складової;

- перехід на глобальну маршрутизацію (розширення фронтів навантаження, інтенсивність навантаження).

Всі вищевказані заходи не можливі без розроблення законодавчої та нормативно-правової бази з урахуванням нормативних актів законодавства ЄС. Урядом розроблено нову редакцію Закону України «Про залізничний транспорт України». Його метою є вдосконалення ринкових механізмів управління залізничним транспортом, побудова нової структури відносин між учасниками транспортного процесу. Законопроект встановлює чіткі та справедливі правила ведення бізнесу на ринку залізничного транспорту. Законопроект також

встановлює принцип рівного доступу до інфраструктурних послуг, який поширюється на всіх зацікавлених у використанні цих послуг.

Законопроект представляє нову модель ринку залізничних перевезень, схожу на європейські залізничні системи. У зв'язку з побудовою нової структури відносин на залізничному транспорті проект встановлює основні вимоги, обов'язки та права управителя інфраструктури, перевізника, власника під'їзних колій, правила управління об'єктами інфраструктури, основні правила та вимоги до рухомого складу залізниць та основні види діяльності операторів рухомого складу залізниць. Крім того, законопроект передбачає створення системи державного управління у сфері безпеки на залізничному транспорті відповідно до вимог положень законодавства Європейського Союзу, імплементація якого передбачена Угодою про асоціацію, що дозволить підвищення рівня транспортної безпеки в умовах конкуренції, що склалася на ринку залізничного транспорту.

Також пропонується анбандлінг Укрзалізниці, тобто поділ на окремих операторів – вантажний, пасажирський (приміський та міжміський) та інфраструктурний, з метою створення ринкових умов та можливості залучення приватних інвесторів. Це можливо здійснити за допомогою таких інструментів: Закон «Про залізничний транспорт», Постанова «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування», Розпорядження «Про затвердження Плану заходів з реформування залізничного транспорту». По-перше, необхідно створити окремі юридичні особи для управління вагонами, оскільки така можливість вже передбачена законом. Лише інфраструктура залишиться у повній національній власності. Законопроект, який це регулює, вже знаходиться на розгляді у парламенті [19].

Таким чином, вдасться демонополізувати галузь і врятувати український ринок вантажних перевезень, вчасно відремонтувати фонди, стимулювати галузь, а головне – надавати якісні транспортні послуги.

Укрзалізниця несе катастрофічні збитки. Її основні фонди сильно зношені і потребують негайного ремонту. Однак у нинішній моделі Укрзалізниця не має можливості самостійно оновлювати свою інфраструктуру, оскільки діючий КПЕ правління на це не спрямований. Замість ремонту локомотивів і колій вона прагне купувати вагони для збільшення своєї частки на ринку, а Укрзалізниця штучно занижує ціни (надає знижки) за користування своїми вагонами для окремих користувачів.

Економічні закони і, в тому числі, Угода про асоціацію передбачають кардинально різні підходи до побудови механізмів сталого функціонування різних сегментів, зокрема: інфраструктури – державний контроль і фінансування за рахунок регульованого тарифу (рентабельність близька до 0); локомотивобудування є потенційно конкурентоспроможною галуззю, держава підтримує виробників локомотивів (рентабельність на рівні, що забезпечує інвестиційну привабливість), постачання вагонів у користування є виключно сектором ринку, УЗ зобов'язана передати управління вагонами окремим юридичним особам, які унеможливить їх фінансування через недостатню фінансову інфраструктуру та локомотиви, а також зменшить кількість порушень законодавства про захист економічної конкуренції (рентабельність визначається ринком).

Враховуючи проблемні питання, які існують на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, з метою розвитку конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, було узагальнено наступні пропозиції щодо розвитку конкуренції на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом (таблиця 3.2).

Таблиця 3.2

Пропозиції щодо розвитку конкуренції на ринку перевезення вантажів
залізничним транспортом

Пропонуємо Кабінету Міністрів України	Рекомендує Міністерству інфраструктури України	Рекомендує АТ «Укрзалізниця»
- створити незалежний регулятор транспортної галузі, зокрема залізниці; - розробити та внести на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про залізничний транспорт», положення якого сприятимуть створенню конкурентних умов на ринках залізничного транспорту, зокрема передбачають анбандлінг оператора, інфраструктури, розділення надання послуг вантажного та пасажирського транспорту, лібералізація ринку надання послуг вантажного перевезення тощо.	- розробити, погодити та подати на затвердження в установленому законодавством порядку проекти нормативно-правових актів, необхідних для залучення приватних магістральних вантажних локомотивів до залізничного транспорту.	Розгляньте такі запитання: - залучення до залізничного транспорту приватних магістральних вантажних локомотивів; - у взаємодії з Міністерством інфраструктури України розробляти, погоджувати та подавати проекти на затвердження в установленому законодавством порядку. нормативно-правові акти, необхідні для залучення до залізничного транспорту приватних магістральних вантажних локомотивів; - розробити пропозиції суб'єктів господарювання щодо їх участі в оновленні та ремонті магістральних вантажних локомотивів.

Таким чином, всі запропоновані заходи дадуть змогу:

- забезпечити відкритий, прозорий та недискримінаційний доступ вантажовідправників до приймальних вагонів, розподіл їх між вантажовідправниками;
- раціональне використання рухомого складу на під'їзних коліях відправника/одержувача з метою мінімізації непродуктивних простоїв, уникнення/зменшення зустрічних пробігів порожніх вагонів;
- приведення швидкісних показників рухомого складу на автомобільних дорогах загального користування АТ «Укрзалізниця» до встановлених норм, дотримання нормативних термінів доставки;
- забезпечити відкритий, прозорий та недискримінаційний доступ суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури (накопичення на сортувальних станціях, рух по дорогах загального користування, подача/збір на/з пунктів навантаження та розвантаження, ремонт вагонів тощо) незалежно

від того, чи користуються вони АТ” вагони "Укрзалізниці", власні вагони або вагони інших операторів рухомого складу залізниць;

- прогнозування реверсного завантаження вагонів, зокрема погодження використання вагонів для здвоєних операцій.

- забезпечити прозорість та прогнозованість тарифної політики, зокрема оприлюднення та публічне обговорення основних показників ефективності, що впливають на формування та зміну тарифів.

Зараз цього не робиться, всупереч законам ринку АТ «Укрзаліниця» залишиться неефективним, збитковим і схильним до корупції підприємством.

Отже, стратегія розвитку міжнародних залізничних перевезень в Україні спрямована на досягнення низки цілей, зокрема держава визначила шість стратегічних цілей, на основі яких приймаються рішення та здійснюються дії щодо АТ «Укрзаліниця»: забезпечення транспортних потреб села; підвищити фінансово-економічну стабільність «Укрзалізниці» та галузі; інвестувати в модернізацію парку; підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті та дотримання стандартів охорони праці працівників згідно з передовим досвідом; підвищити привабливість АТ «Укрзаліниця» як роботодавця та забезпечити потребу у кваліфікованих та ефективних кадрах; підвищення якості управління бізнесом, прозорості та готовності до відкриття конкурентних ринків пасажирських і вантажних перевезень в умовах євроінтеграції (реформування).

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Аналізуючи сучасний досвід функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень слід відмітити, що сьогодні існує дві основні моделі функціонування залізничного транспорту: американська та європейська. Американська модель, яка діє в США, Канаді та Японії, передбачає наявність кількох вертикально інтегрованих монополій, кожна з яких працює на власній інфраструктурі, а пасажирські перевезення передаються на аутсорсинг окремій компанії, щоб уникнути перехресного субсидування. Водночас поділ єдиної залізниці на компанії з управління транспортом та інфраструктурою вважається недоцільним з огляду на надто тісний зв'язок між експлуатацією та інфраструктурою. Європейська модель, навпаки, передбачає вертикальний поділ на інфраструктурні компанії та операторів, відкритий і недискримінаційний доступ сторонніх операторів і спеціальне регулювання сектора.

Слід відмітити, що залізнична інфраструктура України та Європи суттєво відрізняється за шириною колії. І для обміну товарами між цими двома інфраструктурами є лише два шляхи: перевантажувати на кордоні або міняти вагони. Водночас в Укрзалізниці зазначають, що перевантажувальних терміналів недостатньо. А також, інфраструктура європейських країн має обмежену пропускну здатність, оскільки будувалася для потреб внутрішньоєвропейських перевезень.

Нами було узагальнено основні напрямки покращення міжнародних вантажних залізничних перевезень: створити незалежний регулятор транспортної галузі, зокрема залізниці; розробити та ввести на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про залізничний транспорт», положення якого сприятимуть створенню конкурентних умов на ринках залізничного транспорту, зокрема передбачають анбандлінг оператора, інфраструктури, розділення надання послуг вантажного та пасажирського транспорту, лібералізація ринку надання послуг вантажного перевезення тощо.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Міжнародні залізничні перевезення характеризується значним обсягом перевезень пасажирів і вантажів на значні відстані. Такі перевезення мають свої особливості, пов'язані як з організацією міжнародних залізничних перевезень, так і з порядком їх здійснення, а також із системою міжнародних джерел регулювання перевезень.

1. У процесі дослідження було виявлено, що міжнародні залізничні перевезення є найефективнішим способом доставки вантажів. Цей вид транспорту характеризується економічністю та невисокою вартістю. Він є другим за популярністю, оскільки характеризується високою мобільністю та безпекою, ризик пошкодження вантажу під час транспортування мінімальний.

Цей вид транспорту підходить для промисловості, тому можна швидко та надійно транспортувати вантажі у великих обсягах, що є економічно вигідним. Малим і середнім компаніям також вигідно здійснювати перевезення з України в інші країни. Досить низька ціна дає можливість багатьом потенційним споживачам користуватися цим видом транспорту без особливої шкоди для бюджету – це хороша економія. У деяких країнах доставляти товари автомобільним транспортом швидше, але залізничні вагони набагато безпечніші, надійніші та дешевші.

2. Що стосується організації міжнародних залізничних перевезень то специфіка наступна: під час перевезення вантажів використовується залізниця не однієї країни, а тому залізниці суміжних держав повинні координувати свою роботу, разом розробляти нормативні акти, що регулюють такі перевезення, разом вирішувати питання перевезень по залізницям де не співпадають параметри залізничної колії; за умови перетинання кордону (-ів) здійснюється передача вантажів іноземним залізницям. Така передача може відбуватися двома способами: разом з транспортом (вагонами); без транспорту.

3. Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою конвенції про міжнародні залізничні

перевезення, угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС). В Україні законодавство про залізничний транспорт складається із Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

4. Залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі. Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Білорусі, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують взаємодію із 40 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 13 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

За обсягами вантажних перевезень українська залізниця посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Наявність розгалуженої мережі залізничних колій, яка охоплює всі регіони України, дозволяє перевозити значну кількість вантажів та пасажирів.

5. АТ «Укрзалізниця» займає монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою 100 %, та забезпечує основну частку вантажних та пасажирських перевезень, котрі здійснюються усіма видами транспорту.

Протягом 2019-2021 років в структурі вантажообігу залізничним транспортом переважають експортні перевезення: 44,46% у 2019 р., 44,33% у 2020 р. та 44,46% у 2021 р., а частки імпорту та транзитних перевезень є незначними. У 2021 р. було отримало прибуток у розмірі 457,0 млн. грн., при цьому 2020 р. був збитковим (-11900,00 млн. грн.) на що частково вплинула пандемія коронавірусу. В обсяг реалізованої продукції АТ «Укрзалізниця» за 2019-2021 рр. на першому місці вантажні перевезення: 72,49, 60,5, 72,3 млрд. грн. відповідно.

6. Основними проблемами з яким стикаються учасники ринку міжнародних перевезень: недостатня пропускна спроможність пунктів пропуску через державний кордон; технічна та організаційна несумісність систем залізниць України та ЄС; обмежена спроможність залізничної системи країн ЄС обслуговувати необхідний вантажопотік з України.

Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність закупівлі та утилізації вантажних вагонів і локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у вантажних перевезеннях з відповідними витратами для державного бюджету, зниження показників економічного розвитку країни.

7. Сучасний досвід функціонування ринку міжнародних вантажних залізничних перевезень слід відмітити, що сьогодні існує дві основні моделі функціонування залізничного транспорту: американська та європейська. Американська модель, яка діє в США, Канаді та Японії, передбачає наявність кількох вертикально інтегрованих монополій, кожна з яких працює на власній інфраструктурі, а пасажирські перевезення передаються на аутсорсинг окремій компанії, щоб уникнути перехресного субсидування. Водночас поділ єдиної залізниці на компанії з управління транспортом та інфраструктурою вважається недоцільним з огляду на надто тісний зв'язок між експлуатацією та інфраструктурою. Європейська модель, навпаки, передбачає вертикальний поділ на інфраструктурні компанії та операторів, відкритий і недискримінаційний доступ сторонніх операторів і спеціальне регулювання сектора.

8. Нами було узагальнено основні напрямки покращення міжнародних вантажних залізничних перевезень: створити незалежний регулятор транспортної галузі, зокрема залізниці; розробити та ввести на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про залізничний транспорт», положення якого сприятимуть створенню конкурентних умов на ринках залізничного транспорту, зокрема передбачають анбандлінг оператора,

інфраструктури, розділення надання послуг вантажного та пасажирського транспорту, лібералізація ринку надання послуг вантажного перевезення тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Актуальні напрями розвитку технічного та виробничого потенціалу національної економіки: монографія / за ред. В. О. Пінчук, Г. С. Прокудіна. Дніпро: Пороги, 2021. 536 с.
2. Букатюк У. Укрзалізниця пошла войной на олигархов: хочет возить грузы по единому тарифу. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzaliznytsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-vozt-gruzy-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet>. (дата звернення 29.04.2023).
3. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: Підручник / О.В. Лаврухін та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – Ч. 1. – 260 с.
4. Вантажні залізничні перевезення веб-сайт. URL: <https://logist.today/uk/kategorii/railroad/2017-02-15/gruzovye-zheleznodorozhnye-perevozki/>
5. Вільна енциклопедія Вікіпедія веб. сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Укрзалізниця>
6. Дейнека О. Г. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5566-zarubizhniy-dosvid-reformu-vannya-zaliznichnogo-transportu-v-konteksti-publichnogo-upravlinnya-ta-administr-uvannya-ukrzaliznitsi.html>
7. Дейнека О. Г. Світовий досвід транспортування паливних вантажів залізничним транспортом / О. Г. Дейнека // Вісник економіки транспорту і промисловості : тези доповідей за матеріалами десятої наук.-практ. міжнар. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики» (5 - 7 червня 2014 р. м. Харків). - 2014. - № 46. - С. 67-68.

8. Дикань В.Л. Управління реалізацією спільних інвестиційних проєктів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації / В.Л. Дикань, Г.В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2020. - № 69. - С. 9-21.

9. Жмак В. М. Теза про те, що буде тільки збільшення тарифів помилкова. URL: [https:// railinsider.com.ua/zhmak-teza-pro-te-shho-bude-tilky-zbilshennya-taryfiv-pomyrkova/](https://railinsider.com.ua/zhmak-teza-pro-te-shho-bude-tilky-zbilshennya-taryfiv-pomyrkova/). (дата звернення 29.04.2023).

10. Звіт про результати аудиту ефективності акціонерного товариства «Українська залізниця» з питань використання і розпорядження державним майном регіональною філією «Південно-Західна залізниця», що мають фінансові наслідки для державного бюджету – Електронний ресурс. – Режим доступу: http://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/27-3_2020/Zvit_27-3_2020.pdf (дата звернення 29.04.2023).

11. Зелена книга залізничні вантажні перевезення / З. Мельник, А. Буковський, М. Гринишин, В. Пінчук, П. Яремчук – Електронний ресурс. – Режим доступу: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf

12. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (звіт про управління) за 2020 рік URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf> (дата звернення 29.04.2023).

13. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 р. База даних «Законодавство України». – Електронний ресурс. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_291.

14. Консолідований фінансовий план АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/FP%20Y3%202020n.pdf>.

15. Лібералізація ринку залізничних перевезень: світовий досвід та реалії України (за матеріалами наукового повідомлення на засіданні Президії НАН України 5 липня 2017 р.) / О.І. Никифорок // Вісник Національної академії наук України. – 2017. – № 9. – С. 41-52.

16. Міжнародні перевезення вантажів залізничним транспортом: веб-сайт.URL: <https://www.cbw.com.ua/uk/zheleznodorozhnie-perevozkiua> (дата звернення 29.04.2023).

17. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018 – . Кн. 1 / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко. – 2018. – 182 с.

18. Міністерство інфраструктури України (МІУ) Інформація про Українські залізниці – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>

19. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018р. №430-р. – Електронний ресурс. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3764.html

20. Перевезення вантажів залізницею – веб-сайт. URL: https://transvostok.com.ua/ua/zhd_perevezennya.html (дата звернення 29.04.2023).

21. Петрушко Л., Шевчук С. Головне питання економіки. Україна втрачає \$170 млн на день через заблоковані порти. Чи можна вирішити експортний колапс. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsyuuyut-zablokov>

22. Полтавська О. С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні/ О.С. Полтавська// Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2014.- С. 473–475

23. Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України: затв. наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. Київ: ТОВ «Видавничий дім САМ», 2004. Ч. 1. 431 с.

24. Проблеми експортних перевезень залізничним транспортом України – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/problemy-eksportnykh-perevezen-zaliznychnym-transportom-ukrayiny>

25. Про залізничний транспорт: Закону України від 4 липня 1996 р. №273/96-ВР – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

26. Про затвердження статуту залізниць України: Постанова КМУ від 06.04. 1998 р. №457 – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>

27. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 №430-р. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>. (дата звернення 29.04.2023).

28. Резнік Н. П. Організація міжнародних залізничних перевезень. Український журнал прикладної економіки та техніки / Н. П. Резнік, Т. Е. Городецька, К. Г. Степанова // 2022. Том 7. № 2. С. 330 – 339.

29. Силивончик А. Агрологістика: перераспределение потоков. Latifundist.com. URL: <https://latifundist.com/spetsproekt/623-agrologistika-pereraspredelenie-potokov>. (дата звернення 29.04.2023).

30. Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС) зі змінами і доповненнями на 01 липня 2021 р. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://raido.org.ua/files/009.pdf>.

31. Стасюк О. М. Розвиток контейнерних залізничних перевезень у контексті сучасних інтеграційних процесів. Збірник наукових тез доповідей дискусійної платформи «Розвиток в Україні досліджень в галузі міжнародної економіки», 28 вересня 2021 р., Київ, Україна, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2021. С. 111–114. URL: <http://ief.org.ua/docs/scc/20.pdf>. (дата звернення 29.04.2023).

32. Сьогодні стартує наступний важливий напрямок «Великого будівництва» – нова українська залізниця. URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-sogodni-startuye-nastupnij-vazhlivij-napryamok-vel-71505>. (дата звернення 29.04.2023).

33. Транспорт України. Статистичний збірник 2020. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf. (дата звернення 29.04.2023).

34. Технічні умови розміщення та кріплення вантажів. Додаток 3 до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) станом на 1 липня 2021 р. Т. І. – Електронний ресурс. – Режим доступу: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/dod3_01072019/.

35. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) зі змінами і доповненнями на 01 липня 2021 р. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». – Електронний ресурс. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/.

36. Укрзалізниця веб-сайт. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/ (дата звернення 29.04.2023).

37. «Укрзалізниця» збільшує кількість візків для перестановки вагонів на колію євростандарту / Аграрне інформаційне агентство. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/ukrzaliznica-zbilsue-kilkist-vizkiv> - (дата звернення 29.04.2023)

38. «Укрзалізниця» після рекордних збитків вийшла на прибуток. Але рано радіти. Що може бути не так з фінансами УЗ, Дмитро Уляницький, – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://forbes.ua/inside/posle-rekordnykh-ubytkov-v-2020-godu-ukrzaliznitsya-vyshla-v-pribyl-no-rano-radovatsya-hto-mozhet-byt-ne-tak-s-finansami-uz-13012022-3209>

39. Функціонування ринку вантажних перевезень в Україні: фактори впливу та пріоритети розвитку: науково-аналітична доповідь (електронне видання) / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2021. 94 с.

40. MobilityStrategy. A fundamentaltransporttransformation: Commissionpresentsitsplanforgreen, smartandaffordablemobility. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en. (дата звернення 29.04.2023).

41. Ширяєва С. В. Аналіз закордонного досвіду організації автомобільно-залізничних перевезень вантажів / С. В. Ширяєва, Т. І. Конрад // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2021. – Вип. 10. – С. 292-297. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2012_10_53