

ВПЛИВ ЕКСПОРТНОЇ ОРІЄНТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ЙОГО РОЗВИТОК ЗА РОКИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ

Розкрито вплив експортної орієнтації на основні тенденції розвитку залізниць України за роки незалежності. Показано роль і значення окремих чинників у розвитку “Укрзалізниці”, яка перетворилася на велику експортоорієнтовану компанію.

Залізничне сполучення є стратегічно важливим для національних економік країн СНД. Вивченню різних проблем його розвитку присвячено багато праць. Проте у вітчизняних публікаціях питання впливу експортної орієнтації на основні тенденції розвитку залізниць України за роки незалежності, на нашу думку, розкрито неповно. Тому ми вирішили розглянути сучасний стан міжнародної економічної складової діяльності “Укрзалізниці”, спираючись на дослідження відомих українських фахівців з цього питання ¹.

Україна належить до провідних країн за розвитком транспортної інфраструктури та обсягами комерційних перевезень пасажирів і вантажів залізницею. Порівняно з іншими європейськими країнами вона має більш розвинуту мережу. Так, у Європі вона займає 4-те місце за довжиною залізничних колій загального користування, що експлуатуються, 6-те – за кількістю локомотивів, 2-ге – за кількістю залізничних вагонів ² і тільки 7-ме – за кількістю перевезених пасажирів ³. У 1991 р. Україна мала інтенсивніше пасажирське залізничне сполучення, в тому числі й далекого прямування, що свідчить про істотне недовикористання потенціалу залізниць країни у ХХІ ст. (табл. 1).

Таблиця 1

**Основні показники розвитку залізничного транспорту України
за роки незалежності ***

Показник	1991 р.	2000 р.	2009 р.
Залізнична мережа			
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування (тис. км).....	22,8	22,3	21,7
з них електрифіковані ділянки (тис. км).....	8,3	9,1	9,7
з них двох- і багатоколіїні ділянки (тис. км).....	8,0	7,3	7,2

¹ Див.: Ц в е т о в Ю. М., М а к а р е н к о М. В., Ц в е т о в М. Ю. та ін. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування. К., ДЕТУТ, 2008, 277 с.; П а щ е н к о Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. (За ред. С. І. Дорогунцова). К., “Науковий світ”, 2003, 467 с.; Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. (За ред. І. Р. Юхновського), К., ФАДА, ЛТД, 2006, 288 с.; Укрзалізниця. Поступ часу 1991–1996. Матеріали до історії залізничного транспорту України. К., “Транспорт України”, 1996, 336 с.; Ц в е т о в Ю. М., Е д и н А. О., М а к а р е н к о М. В., С о к о л о в Л. Н., Ц в е т о в М. Ю. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины. К., ОАО “ИКТП-Центр”, 2000, 577 с.

² Див.: Railway Statistics – Synopsis (2009) (<http://uic.asso.fr>).

³ Див.: т а м ж е.

Рухомий склад			
Локомотиви всіх видів (тис. од.).....	10,0	4,7	1,9
Вагони всіх видів (тис. од.).....	300,0	185,7	124,9
Комерційні перевезення			
Вантажів (млн. т).....	851,0	357,0	391,0
Пасажирів (млн. чол.).....	657,0	499,0	236,0
з них далекого прямування (млн. чол.).....	464,0	82,4	112,6
Середня кількість штатних працівників на залізничному транспорті (тис. чол.).....	665,0	375,9	351,0

* Розраховано за: Народне господарство України у 1991 році. Статистичний щорічник. К., Міністерство статистики України, 1992, с. 411, 415–416, 420–421; Статистичний щорічник України за 2008 рік. К., Держкомстат України, 2009, с. 228, 236, 238, 241, 243–244; Railway Statistics – Synopsis (1991); Railway Statistics – Synopsis (2000); Railway Statistics – Synopsis (2009).

Економічна криза та геополітичні зміни на пострадянському і постсоціалістичному просторі спричинили істотне скорочення у країні рухомого складу та зменшення обсягу перевезень, а спрацювання основних фондів галузі – скорочення експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування до рівня 1964 р. ⁴.

Скорочення експлуатаційної довжини залізничних колій відбувається в усіх розвинутих країнах і пов'язане з тим, що перевозити пасажирів та вантажі на короткі відстані вигідніше автомобільним транспортом. Становлення в Україні ринкової економіки та збільшення кількості автомобілів зумовили повторення шляху європейських країн. Виходячи з їх досвіду, за сучасних тенденцій розвитку варто очікувати ще більшого скорочення експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування через збитковість багатьох напрямків місцевого значення. Водночас підтримання їх у належному стані вимагає великих затрат.

Тільки за останні роки, у зв'язку з підготовкою до проведення Європейського чемпіонату з футболу 2012 р., було укладено другу колію на ділянці Полтава – Кременчук – Знам'янка, що дозволило створити залізничний коридор Львів – Київ – Полтава – Слав'янськ – Донецьк для швидкісного пасажирського сполучення 160 км/год ⁵. Для його запуску у 2012 р. електрифікували ділянку Полтава – Лозова. Найнижчою швидкістю буде тільки на двох ділянках, де залишиться змішане залізничне сполучення: Львів – Здолбунів і Донецьк – Краматорськ. Завдяки досягненню наміченої середньої швидкості з Києва до будь-якого обласного центру можна буде доїхати за 5–6 годин, тобто зробити максимальну кількість поїздів денними. Таким чином, є всі підстави для збільшення пропускної спроможності цього залізничного коридору за рахунок зменшення кількості спальних вагонів (на думку Л. Л. Железняка, це скоротить приписний парк пасажирських вагонів майже на 4,5 тис., що дозволить “Укрзалізниці” зекономити кошти) ⁶ та використати його для міжнародного сполучення, у тому числі транзитного, а також вантажних перевезень. Україна має різні напрямки міжнарод-

⁴ Див.: Народное хозяйство Украинской ССР в 1974 году. Статистический ежегодник. К., “Техніка”, 1975, с. 347.

⁵ Див.: Глава “Укрзалізниці” о проблемах и задачах отрасли. “Транспорт” № 50, 2011, с. 57–58.

⁶ Див.: Укрзалізниця. Поступ часу 1991–1996, с. 102.

ного пасажирського та вантажного залізничного сполучення, що дозволяє, за рахунок магістралізації та спеціалізації існуючої залізничної мережі, підвищити пропускну спроможність і зменшити час перебування в дорозі без додаткових капіталовкладень.

За окремими головними параметрами розвитку залізниці (див. табл. 1) Україна перебуває на рівні, досягнутому розвинутими країнами у 60–70-ті роки ХХ ст. Так, наприклад, сучасна довжина електрифікованих залізниць України є порівнянною з відповідним показником Франції у 1970 р. (9,3 тис. км)⁷, при цьому кількість працюючих в “Укрзалізниці” є ненабагато більшою від кількості персоналу на Національних залізницях Франції у 1961 р. (349,8 тис. осіб)⁸ і дорівнює відповідному показнику залізниць України у 1950 р. – 377 тис. осіб⁹. Така диспропорція свідчить про необхідність технічної модернізації та змін у кадровій політиці.

За роки незалежності довжина електрифікованих залізничних колій збільшилась на 1408 км, що зробило перевезення економічно ефективнішими. Крім того, стабільний приріст обсягів зовнішньої торгівлі України на початку ХХІ ст. і транзиту їх залізницею сприяв збільшенню комерційних перевезень “Укрзалізниці” (див. табл. 1). Так, у 2009 р. 16,26% у загальний прибуток компанії принесли саме транзитні перевезення¹⁰. За розрахунками Є. Петренка, дохід від залізничного транзиту вантажів і комплексу пов’язаних з ним послуг становив майже 6% ВВП України¹¹.

Відновленню докризових обсягів перевезень вантажів і пасажирів перешкоджає високий рівень спрацьованості рухомого складу, що експлуатується. В Україні до початку 2010 р. свій строк служби відпрацювали 83% пасажирських вагонів, 71% вантажних, 89% магістральних електротягів і 92% тепловозів¹². Саме тому стабільно скорочується парк пасажирських вагонів. Якщо у 2000 р. експлуатували 9 тис. пасажирських вагонів¹³, то у 2009 р. – тільки 7,3 тис., середній вік яких дорівнював 26,8 року¹⁴. Таким чином, без значних капіталовкладень у рухомий склад (за 2009 р. було придбано лише 4 електротяги¹⁵) неможливі подальший розвиток і функціонування залізничного транспорту країни. Це призводить до недовикористання існуючого транзитного потенціалу та втрати реальних можливостей галузі в міжнародному залізничному сполученні, що, у свою чергу, не дозво-

⁷ Див.: О к у н ь Э. С. Железнодорожный транспорт Франции. “Труды ИКТП при Госплане СССР”. Вып. 15, 1970, с. 68.

⁸ Див.: т а м ж е, с. 35.

⁹ Див.: Народне господарство Української РСР. Статистичний збірник. К., Держ. стат. вид-во, 1957, с. 385.

¹⁰ Див.: П е т р е н к о Е. А. Динамика перевозок на железнодорожном транспорте Украины. “Залізничний транспорт України” № 6, 2010, с. 55.

¹¹ Див.: П е т р е н к о Е. А. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине. “Залізничний транспорт України” № 1, 2010, с. 61.

¹² Див.: П е т р е н к о Е. А. Динамика перевозок на железнодорожном транспорте Украины, с. 53.

¹³ Див.: Статистичний щорічник України за 2007 рік. К., Держкомстат України, 2008.

¹⁴ Див.: С е р г е н к о Н. И. Решение проблем подвижного состава железных дорог Украины через взаимодействие государственного и частных секторов экономики. “Вагонный парк” № 6, 2010, с. 39–40.

¹⁵ Див.: П е т р е н к о Е. А. Динамика перевозок на железнодорожном транспорте Украины, с. 55.

ляє здійснити необхідну модернізацію рухомого складу та станційно-колійного господарства.

Сучасний стан рухомого складу та станційно-колійного господарства залізничного транспорту України прямо впливає на обсяги пасажирського сполучення як у її межах, так і за кордоном. Тому залізничний транспорт країни у 2009 р. перевіз усього 236 млн. пасажирів¹⁶ (трохи більше, ніж у 1951 р. – 232 млн. осіб¹⁷). При цьому за роки незалежності частка пасажирів, відправлених на далекі відстані у загальній кількості перевезених пасажирів залізницею, збільшилася з 27,52% до 47,71% (див. табл. 1). Таким чином, міжнародне пасажирське залізничне сполучення є одним з основних видів економічної діяльності “Укрзалізниці”.

Вигідне транспортно-географічне положення України дозволяє нарощувати міжнародні залізничні перевезення та експорт відповідних послуг. Наприкінці 90-х років ХХ ст. залізничний транспорт країни майже 60% свого вантажообороту формував за рахунок міжнародних (експортних, імпорتنих і транзитних) перевезень вантажів у прямому та змішаному сполученнях¹⁸. За роки незалежності було введено нові та реконструйовано діючі комплекси з перевантаження вантажів і переставляння вагонів на ряді прикордонних станцій на західному державному кордоні (Вадул-Сірет, Мостиська-2, Чоп, Ягодин)¹⁹, що дозволило збільшити обсяг міжнародних залізничних перевезень.

Важливим моментом у розвитку експорту залізничних послуг стало введення міжнародних контейнерних і контролерних потягів. Першим з них у 1996 р. став поїзд “Україна-експрес” між Києвом і Гамбургом²⁰. Сьогодні він є нерегулярним, так само, як поїзди “Балтика” (Одеса (Іллічівськ) – Гданськ), Варшава – Запоріжжя, Луганськ – Славкув, Миколаїв – Москва та ін. Постійно діють 4 таких міжнародних вантажних поїзди, причому тільки “Чардаш” проходить транзитом через усю територію країни, з’єднуючи Будапешт і Москву. Слід зазначити, що українські залізниці є дуже важливими для прямування контейнерних потягів ВАТ “РЖД” (лідера в СНД за їх кількістю²¹), що свідчить про високий рівень використання транзитного потенціалу країни та про її важливе значення для зовнішньої торгівлі Росії.

Більшість цих потягів сполучають країну з містами Європи найменш завантаженими залізничними коліями України, що сприяє використанню раніше не задіяного експортного потенціалу нашої держави. Проте відповідний вантажопотік між країнами розвинутий недостатньо (вони ходять раз на тиждень). Порівняння маршрутів прямування транзитних контролерних і пасажирських

¹⁶ Див.: Статистичний щорічник України за 2009 рік (За ред. О. Г. Осауленка) К., Держкомстат України, 2010, с. 236.

¹⁷ Див.: Народне господарство Української РСР, с. 376.

¹⁸ Див.: Цвєтов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цвєтов М. Ю. Знач. праця, с. 7.

¹⁹ Див.: Мукминова Т. А., Зубко А. П., Ткаченко О. П. На пути к стабильному развитию экономики железнодорожной отрасли. “Залізничний транспорт України” № 6, 2002, с. 65–66.

²⁰ Див.: там же, с. 69.

²¹ Див.: Морозов В. Н. Развитие контейнерных перевозок и логистических терминалов в международных транзитных сообщениях. “Железнодорожный транспорт” № 12, 2009, с. 9.

потягів показало, що одночасно одні й ті самі залізничні ділянки використовуються лише частково, а це дозволяє з успіхом поліпшувати обидва види транзитних послуг та збільшувати обсяг експорту залізничних послуг.

Важливим чинником нарощування транзитних і експортних залізничних перевезень стало приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення колією 1435 мм, чому посприяла наявність на західній прикордонній території держави залізничних колій такого типу (всі вони мають одночасно колію 1520 і 1435 мм, що дозволяє потягам різних країн не переставляти колеса й істотно впливає на швидкість руху). Після ремонту і модернізації у 2002–2004 рр. ділянки Чоп – Дякове (Закарпатська обл.) вартістю 54 млн. грн.²² та спрощення проходження міжнародними транзитними вантажними потягами, що йдуть через Україну до сусідніх країн, митного контролю відповідні вантажоперевезення різко зросли. Цьому також сприяло введення в дію словацько-українсько-румунського вантажного тарифу для цих перевезень і створення у 2000 р. на станції Чоп Європейського транспортно-експедиційного відділення²³. Як результат, загальний обсяг усіх міжнародних вантажних перевезень на цій ділянці збільшився в 3,6 раза²⁴, причому тільки за 2002–2003 рр. – на 77,8%²⁵. Приріст вантажоперевезень між окремими країнами з 1996 по 2003 р. становив: між Румунією та Словаччиною – 1,4 раза; Словаччиною та Румунією – 3; Румунією та Польщею – 6,8; Польщею та Румунією – 7,8 раза²⁶. Ділянкою Чоп – Дякове так само курсують нерегулярні транзитні міжнародні пасажирські потяги (наприклад, з 1996 р. за літнім розкладом ходить поїзд Краків – Констанца²⁷).

За роки незалежності обсяг міжнародних пасажирських залізничних перевезень країни виріс у багато разів. Було запущено нові пасажирські поїзди та скориговано маршрути прямування вже існуючих. Оскільки за транзит територією іншої держави необхідно платити, “Укрзалізниця” направила частину поїздів, що раніше йшли через Беларусь та Молдову, по Україні. Так, наприклад, з 1995 р. поїзд Київ – Варшава їде через станцію Ягодин²⁸. Тому був реалізований експортний потенціал рокадних ліній на прикордонній території. Водночас окремі ділянки залізниць, які декілька разів перетинають державний кордон країн СНД, фактично було виведено з міжнародного залізничного сполучення через відсутність відповідних угод про їх використання між сусідніми державами.

У 2011 р. обсяг міжнародних пасажирських залізничних перевезень України становив 5,2 млн. осіб²⁹, а це більше відповідного показника СРСР у цілому –

²² Див.: Т о м і н Ю. С. Перспективи розвитку дільниці Дякове/Хамеу – Чоп/Чіерна над Тисоу. “Залізничний транспорт України” № 4, 2004, с. 25.

²³ Див.: М у к м и н о в а Т. А. МТК як засіб економічної інтеграції України. “Залізничний транспорт України” № 4, 2004, с. 19.

²⁴ Див.: М у к м и н о в а Т. А. Зазнач. праця, с. 19.

²⁵ Див.: Т о м і н Ю. С. Зазнач. праця, с. 25.

²⁶ Див.: А л е н и ч е в С. П. “Укрзалізниця” на колее КОТИФ. “Залізничний транспорт України” № 4, 2004, с. 24.

²⁷ Див.: Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів, “Центр Європи”, 1996, с. 121.

²⁸ Див.: Укрзалізниця. Поступ часу 1991–1996, с. 214.

²⁹ Див.: Глава “Укрзалізниця” о проблемах и задачах отрасли, с. 56.

4,3 млн. осіб у 1988 р.³⁰. Таким чином, міжнародне залізничне пасажирське сполучення є важливим джерелом доходів для “Укрзалізниці”.

За 2000–2009 рр. вартість експорту залізничних пасажирських послуг збільшилась у 4,41 раза, а вантажних – у 2,21 раза³¹. Стабільне зростання цих показників при збільшенні перевезень пасажирів поїздами далекого прямування доводить, що “Укрзалізниця” є експортоорієнтованою компанією. У 2009 р. експорт залізничних пасажирських послуг приніс їй 280,56 млн. дол.³² – 41,8% від загального прибутку пасажирських перевезень залізницями України³³. З огляду на своє монополіне становище у сфері залізничного транспорту, а також з урахуванням обсягу перевезених вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні, “Укрзалізниця” є головним гравцем на ринку транспортних послуг України та однією з небагатьох прибуткових державних компаній.

Розглянемо детальніше регіональні особливості міжнародного залізничного сполучення України. Залізничні потоки здійснюються переважно у напрямку схід – захід і перетинають більшу частину території країни. Транзитні перевезення в основному йдуть з Росії до країн Центральної та Східної Європи. Так, майже 1/3 усіх транзитних вантажів і пасажирів перевозить Південно-Західна залізниця³⁴. Вона обслуговує максимально завантажену транзитним міжнародним пасажирським сполученням залізничну лінію країни – Москва – Київ – Жмеринка, від якої далі (на захід і південь) йдуть відгалуження. Для збільшення обсягу руху нею у напрямку на Львів уже у 2000 р. були завершені ремонтні роботи, які дозволили пасажирським потягам досягати швидкості до 120 км/год³⁵.

Згідно з офіційним розкладом “Укрзалізниці”, у 2007 р. Україною проходили 139 міжнародних пасажирських залізничних поїздів та 76 безпересадочних вагонів (табл. 2); з них 89,3% поїздів і 60% вагонів мали кінцевий пункт прямування в Україні. Проте її міжнародне пасажирське залізничне сполучення нерівномірно розподілене між сусідніми країнами.

Як видно з таблиці 2, транспортна інфраструктура недовикористовується в основному в районі російсько-українського державного суходільного кордону. І навпаки, на західному сегменті державного кордону України спостерігається високий рівень завантаження залізничних ліній. Отже, можна констатувати яскраво

³⁰ Див.: Чертков А. Транспорт требует совместных усилий. “Экономическое сотрудничество стран – членов СЭВ” № 4, 1990, с. 25.

³¹ Розраховано за: Динаміка структури експорту-імпорту послуг (2005–2009 рр.) (<http://ukrstat.gov.ua>); Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (середній за період) (<http://www.bank.gov.ua/Statist/ses.htm>); Цвєтов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цвєтов М. Ю. Знач. праця, с. 43, 173.

³² Розраховано за: Динаміка структури експорту-імпорту послуг (2005–2009 рр.); Цвєтов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цвєтов М. Ю. Знач. праця, с. 43, 173.

³³ Розраховано за: Динаміка структури експорту-імпорту послуг (2005–2009 рр.); Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (середній за період).

³⁴ Розраховано за: Цвєтов Ю. М., Макаренко М. В., Цвєтов М. Ю. та ін. Знач. праця, с. 162, 164.

³⁵ Див.: Кірпа Г. М. Основні напрями поліпшення стану українських залізниць у сучасних умовах. “Залізничний транспорт України” № 4, 2001, с. 5.

Таблиця 2

Основні характеристики міжнародного залізничного сполучення України за 2007 р. *

(од.)

Країна	Довжина її державного сухопутного кордону з Україною (км)	Перетинають державний кордон								Пасажирські поїзти, пропущені через державний кордон України	
		залізничні		міжнародні пасажирські залізничні (на тиждень)**				безпересадочні вагони		українські	іноземні
		колії	перегони	поїзти		внутрішнього формування	транзитні	транзитні			
				внутрішнього формування	транзитні						
Беларусь.....	1084	7	7	23	—	—	10	2	6147	12328	
Угорщина.....	135	2	2	—	—	—	2	—	—	2200	
Молдова.....	1202	14	4	4	7	—	—	—	6144	5171	
Польща.....	542	7	5	11	—	—	15	4	3150	1456	
Росія.....	1955	20	7	81	7	7	17	8	29073	25144	
Румунія.....	608	2	4	1	1	1	—	6	498	759	
Словаччина.....	99	2	2	4	—	—	2	—	730	698	
Усього.....	5515	54	31	124	15	15	46	30	45619	47756	

* Розраховано за: Дністрянський М. С. Україна в політико-географічному вимірі, Л., Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2000, с. 104; Пашенко Ю. Є. Зазнач. праця, с. 86, 93, 108, 113; Схема залізниць України. К., Українське державне аерогеодезичне підприємство, 1994; Транспорт і зв'язок України – 2007. Статистичний збірник. К., Держкомстат України, 2008, с. 167–168.

** Для поїздів та безпересадочних вагонів, які перетинають два різних фрагменти державного сухопутного кордону України, враховано обидва рази.

виражену асиметрію у використанні існуючого станційно-колійного господарства на прикордонній території країни для міжнародних пасажирських залізничних перевезень.

Висновки

Глибокі економічні зміни, що відбулися за 20 років незалежності держави, суттєво вплинули на розвиток її залізниць. Використання одного з найбільших у світі станційно-колійного господарства та рухомого складу, що дістався Україні після розпаду СРСР, дозволяло у XXI ст. з року в рік нарощувати обсяги експортних і транзитних перевезень. Багато в чому це пояснюється сприятливою кон'юктурою на зовнішніх ринках сировини та напівфабрикатів із СНД, які складають основні вантажі, що перевозяться залізницями країни. Збільшення міжнародного пасажиропотоку пов'язане з необхідністю оновлення рухомого складу, а також з тим, що вартість квитка на поїзд є нижчою, ніж на літак, і пасажирське залізничне сполучення має більше кореспондентських пунктів, ніж авіаційне.

Це дозволяє Україні залишатися серед перших у світі за основними показниками розвинутої залізничної мережі та за обсягами комерційних перевезень вантажів і пасажирів. Проте подальшому збільшенню обсягів виконаних робіт заважають спрацьованість на 3/4 основних фондів галузі, зменшення експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування, а також недостатня пропускна спроможність головних залізничних магістралей.

Таким чином, перед “Укрзалізницею” постає ряд важливих проблем, від розв'язання яких залежить її подальший розвиток, а також функціонування залізничного транспорту країни на належному рівні. Пропонуємо власне бачення можливих шляхів їх оптимізації.

Найважливішою проблемою залізниць України залишається технічний стан рухомого складу. Необхідність його термінового оновлення шляхом придбання нових вагонів і локомотивів – запорука безпечного руху залізницею. Важливою умовою подальшого розвитку залізничного транспорту України є оптимізація експлуатаційної довжини колій загального користування та кількості станцій.

Для скорочення збитків при використанні колій місцевого призначення, виходячи з досвіду розвинутих країн, необхідно закрити ті залізничні станції, які не мають перспектив подальшого розвитку, а також перекласти на місцеві бюджети частину витрат на утримання тих, що залишаться (важливих для забезпечення якісного сполучення в ряді регіонів країни). Позитивний досвід Львівської залізниці у цьому питанні показав, що за участю місцевої влади можна досягти взаємної вигоди.

Оскільки саме міжнародні й транзитні перевезення є головними у структурі доходів “Укрзалізниці”, необхідно завершити електрифікацію залізничних колій України, які включені до міжнародних транспортних коридорів, і провести ряд техніко-економічних заходів щодо залучення додаткових потоків транзитних вантажів. Це дозволить збільшити пропускну спроможність залізниць, знизити собівартість перевезень і скоротити час перебування поїздів у дорозі. Для ефективного використання таких магістралей пропонуємо пустити ними транзитні по-

тяги та безпересадочні вагони, які покращать сполучення між країнами СНД і країнами Центральної та Південної Європи.

Необхідно перерозподілити маршрути прямування ряду міжнародних пасажирських потягів і безпересадочних вагонів у межах України з метою розвантаження залізничних магістралей всередині країни, що використовуються найінтенсивніше. Для цього необхідно на заході України збільшити використання існуючої мережі вузькоколіїних доріг для пасажирських поїздів і безпересадкових вагонів, які прямують між країнами Центральної та Південної Європи, без їх переставлення на широку колію, що зменшить їх час в дорозі. Також необхідно узгодити рух поїздів місцевого прямування на прикордонній території у рамках малого трансграничного руху та розв'язати питання правового регулювання перетинання державного кордону.

Подальше зростання міжнародного пасажирообороту, яке можливе в разі вжиття запропонованого комплексу заходів, дозволить максимально використати транзитні можливості України, а також сприятиме економічному розвитку держави в цілому.

Стаття надійшла до редакції 19 жовтня 2011 р.
