

ВЛИЯНИЕ ЭКСПОРТНОЙ ОРИЕНТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ НА ЕГО РАЗВИТИЕ ЗА ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ

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.

Железнодорожное сообщение является стратегически важным для национальных экономик стран СНГ. Изучению различных проблем его развития посвящено много работ. Однако в отечественных публикациях вопрос влияния экспортной ориентации на основные тенденции развития железных дорог Украины за годы независимости, по нашему мнению, раскрыт неполно. Поэтому мы решили рассмотреть современное состояние международной экономической составляющей деятельности “Укрзалізниці”, опираясь на исследования известных украинских специалистов по этому вопросу ¹.

Украина входит в число ведущих стран по развитию транспортной инфраструктуры и объемам коммерческих перевозок пассажиров и грузов железной дорогой. По сравнению с другими европейскими странами она имеет более развитую сеть. Так, в Европе она занимает 4-е место по протяженности эксплуатируемых железнодорожных линий общего пользования, 6-е – по количеству локомотивов, 2-е – по количеству железнодорожных вагонов ² и только 7-е – по количеству перевезенных пассажиров ³. В 1991 г. Украина имела более интенсивное пассажирское железнодорожное сообщение, в том числе и дальнего следования, что свидетельствует о существенном недоиспользовании потенциала железных дорог страны в XXI в. (табл. 1).

Таблица 1

**Основные показатели развития железнодорожного транспорта Украины
за годы независимости ***

Показатель	1991 г.	2000 г.	2009 г.
Железнодорожная сеть			
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования (тыс. км).....	22,8	22,3	21,7
из них электрифицированные участки (тыс. км).....	8,3	9,1	9,7
из них двух- и многопутевые участки (тыс. км).....	8,0	7,3	7,2

¹ См.: Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Цветов М. Ю. та ін. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування. К., ДЕДУТ, 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.; Цветов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цветов М. Ю. Основы организации транспортного обеспечения внешне-торговых связей Украины. К., ОАО “ИКТП-Центр”, 2000, 577 с.

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

³ См.: т а м ж е.

Окончание таблицы

Подвижной состав			
Локомотивы всех видов (тыс. ед.).....	10,0	4,7	1,9
Вагоны всех видов (тыс. ед.).....	300,0	185,7	124,9
Коммерческие перевозки			
Грузов (млн. т).....	851,0	357,0	391,0
Пассажиров (млн. чел.).....	657,0	499,0	236,0
из них дальнего следования (млн. чел.).....	464,0	82,4	112,6
Среднее количество штатных работников на железнодорожном транспорте (тыс. чел.).....	665,0	375,9	351,0

* Рассчитано по: 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).

Экономический кризис и геополитические изменения на постсоветском и постсоциалистическом пространстве повлекли за собой существенное сокращение в стране подвижного состава и уменьшение объема перевозок, а износ основных фондов отрасли – сокращение эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования до уровня 1964 г.⁴

Сокращение эксплуатационной длины железнодорожных путей происходит во всех развитых странах и связано с тем, что перевозить пассажиров и грузы на короткие расстояния выгоднее автомобильным транспортом. Становление в Украине рыночной экономики и увеличение количества автомобилей обусловили повторение пути европейских стран. Исходя из их опыта, при современных тенденциях развития стоит ожидать еще большего сокращения эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования из-за убыточности многих направлений местного значения. В то же время поддержание их в надлежащем состоянии требует больших затрат.

Только за последние годы, в связи с подготовкой к проведению Европейского чемпионата по футболу 2012 г., были уложены вторые пути на участке Полтава – Кременчуг – Знаменка, что позволило создать железнодорожный коридор Львов – Киев – Полтава – Славянск – Донецк для скоростного пассажирского сообщения 160 км/ч⁵. Для его запуска в 2012 г. электрифицировали участок Полтава – Лозовая. Самая низкая скорость будет только на двух участках, где останется смешанное железнодорожное сообщение: Львов – Здолбунов и Донецк – Краматорск. Благодаря достижению намеченной средней скорости из Киева в любой областной центр можно будет доехать за 5–6 часов, то есть сделать максимальное количество поездов дневными. Таким образом, имеются все предпосылки для увеличения пропускной способности этого железнодорожного коридора за счет уменьшения количества спальных вагонов (по мнению Л. Л. Железняк, это сократит приписной парк пассажирских вагонов почти на 4,5 тыс., что даст возможность “Укрзалізниці” сэкономить средства)⁶ и использовать его для международного сообщения, в том числе транзитного, а также

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

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

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

грузовых перевозок. Украина имеет разные направления международного пассажирского и грузового железнодорожного сообщения, что позволяет, за счет магистральной и специализации существующей железнодорожной сети, повысить пропускную способность и уменьшить время нахождения в пути без дополнительных капиталовложений.

По отдельным главным параметрам развития железных дорог (см. табл. 1) Украина находится на уровне, достигнутом развитыми странами в 60–70-е годы XX в. Так, например, современная длина электрифицированных железных дорог Украины сопоставима с соответствующим показателем Франции в 1970 г. (9,3 тыс. км)⁷, при этом количество работающих в “Укрзалізниці” ненамного больше численности персонала на Национальных железных дорогах Франции в 1961 г. (349,8 тыс. чел.)⁸ и равно соответствующему показателю железных дорог Украины в 1950 г. — 377 тыс. чел.⁹. Такая диспропорция свидетельствует о необходимости технической модернизации и изменений в кадровой политике.

За годы независимости длина электрифицированных железнодорожных линий увеличилась на 1408 км, что сделало перевозки экономически более эффективными. Кроме того, стабильный прирост объемов внешней торговли Украины в начале XXI в. и транзита их по железным дорогам способствовал увеличению коммерческих перевозок “Укрзалізниці” (см. табл. 1). Так, в 2009 г. 16,26% в общую прибыль компании принесли именно транзитные перевозки¹⁰. По расчетам Е. Петренко, доход от железнодорожного транзита грузов и комплекса связанных с ним услуг составил почти 6% ВВП Украины¹¹.

Восстановлению докризисных объемов перевозок грузов и пассажиров препятствует высокий уровень изношенности эксплуатируемого подвижного состава. В Украине к началу 2010 г. свой срок службы отработали 83% пассажирских вагонов, 71% грузовых, 89% магистральных электро- и 92% тепловозов¹². Именно поэтому стабильно сокращается парк пассажирских вагонов. Если в 2000 г. эксплуатировали 9 тыс. пассажирских вагонов¹³, то в 2009 г. — только 7,3 тыс., средний возраст которых был равен 26,8 года¹⁴. Таким образом, без значительных капиталовложений в подвижной состав (за 2009 г. были приобретены лишь 4 электровоза¹⁵) невозможны дальнейшее развитие и функционирование железнодорожного транспорта страны. Это приводит к недоиспользованию существующего транзитного потенциала и потере реальных возможностей от-

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

⁸ См.: т а м же, с. 35.

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

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

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

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

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

¹⁴ См.: С е р г е 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 См.: П е т р е н к о Е. А. Динамика перевозок на железнодорожном транспорте Украины, с. 55.

расли в международном железнодорожном сообщении, что, в свою очередь, не позволяет осуществить необходимую модернизацию подвижного состава и станционно-путевого хозяйства.

Современное состояние подвижного состава и станционно-путевого хозяйства железнодорожного транспорта Украины прямо влияет на объемы пассажирского сообщения как в ее пределах, так и за рубежом. Поэтому железнодорожный транспорт страны в 2009 г. перевез всего 236 млн. пассажиров¹⁶ (немного больше, чем в 1951 г. – 232 млн. чел.¹⁷). При этом за годы независимости доля пассажиров, отправленных на дальние расстояния в общем количестве перевезенных железной дорогой, увеличилась с 27,52% до 47,71% (см. табл. 1). Таким образом, международное пассажирское железнодорожное сообщение является одним из основных видов экономической деятельности “Укрзалізниці”.

Выгодное транспортно-географическое положение Украины позволяет наращивать международные железнодорожные перевозки и экспорт соответствующих услуг. В конце 90-х годов XX в. железнодорожный транспорт страны около 60% своего грузооборота формировал за счет международных (экспортных, импортных и транзитных) перевозок грузов в прямом и смешанном сообщениях¹⁸. За годы независимости были введены новые и реконструированы действовавшие комплексы по перегрузке грузов и перестановке вагонов на ряде пограничных станций на западной государственной границе (Вадул-Сирет, Мостиска-2, Чоп, Ягодин)¹⁹, что позволило увеличить объем международных железнодорожных перевозок.

Важным моментом в развитии экспорта железнодорожных услуг стало введение международных контейнерных и контроллерных поездов. Первым из них в 1996 г. стал поезд “Украина-экспресс” между Киевом и Гамбургом²⁰. Сегодня он ездит нерегулярно, так же, как поезда “Балтика” (Одесса (Ильичевск) – Гданьск), Варшава – Запорожье, Луганск – Славкув, Николаев – Москва и др. На постоянной основе действуют 4 таких международных грузовых поезда, причем только “Чардаш” проходит транзитом через всю территорию страны, соединяя Будапешт и Москву. Следует отметить, что украинские железные дороги очень важны для следования контейнерных поездов ОАО “РЖД” (лидера в СНГ по их количеству²¹), что свидетельствует о высоком уровне использования транзитного потенциала страны и о ее важном значении для внешней торговли России.

Большинство этих поездов связывают страну с городами Европы по наименее загруженным железнодорожным линиям Украины, что способствует использованию ранее не задействованного экспортного потенциала нашего государства. Однако соответствующий грузопоток между странами развит недостаточно (они

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

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

¹⁸ См.: 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. Указ. труд, с. 7.

¹⁹ См.: М у к м и н о в а Т. А., З у б к о А. П., Т к а ч е н к о О. П. На пути к стабильному развитию экономики железнодорожной отрасли. “Залізничний транспорт України” № 6, 2002, с. 65–66.

²⁰ См.: т а м ж е, с. 69.

²¹ См.: М о р о з о в В. Н. Развитие контейнерных перевозок и логистических терминалов в международных транзитных сообщениях. “Железнодорожный транспорт” № 12, 2009, с. 9.

ходят раз в неделю). Сравнение маршрутов следования транзитных контроллерных и пассажирских поездов показало, что одновременно одни и те же железнодорожные участки используются лишь частично, а это позволяет успешно улучшать оба вида транзитных услуг и увеличивать объем экспорта железнодорожных услуг.

Важным фактором наращивания транзитных и экспортных железнодорожных перевозок стало присоединение Украины к Конвенции о международных железнодорожных перевозках по колею 1435 мм, чему поспособствовало наличие на западной приграничной территории государства железнодорожных путей такого типа (все они имеют одновременно колею 1520 и 1435 мм, что позволяет поездам разных стран не переставлять колеса и существенно влияет на скорость движения). После ремонта и модернизации в 2002–2004 гг. участка Чоп – Дьяково (Закарпатская обл.) стоимостью 54 млн. грн.²² и упрощения прохождения международными транзитными грузовыми поездами, следующими через Украину в сопредельные страны, таможенного контроля соответствующие грузоперевозки резко выросли. Этому также способствовало введение в действие словацко-украинско-румынского грузового тарифа для этих перевозок и создание в 2000 г. на станции Чоп Европейского транспортно-экспедиционного отделения²³. Как результат, общий объем всех международных грузовых перевозок на этом участке увеличился в 3,6 раза²⁴, причем только за 2002–2003 гг. – на 77,8%²⁵. Прирост грузоперевозок между отдельными странами с 1996 по 2003 г. составил: между Румынией и Словакией – 1,4 раза; Словакией и Румынией – 3; Румынией и Польшей – 6,8; Польшей и Румынией – 7,8 раза²⁶. По участку Чоп – Дьяково так же курсируют нерегулярные транзитные международные пассажирские поезда (например, с 1996 г. по летнему расписанию ходит поезд Краков – Констанца²⁷).

За годы независимости объем международных пассажирских железнодорожных перевозок страны вырос во много раз. Были запущены новые пассажирские поезда и скорректированы маршруты следования уже существующих. Поскольку за транзит по территории другого государства необходимо платить, “Укрзалізниця” направила часть поездов, которые раньше шли через Беларусь и Молдову, по Украине. Так, например, с 1995 г. поезд Киев – Варшава проходит через станцию Ягодин²⁸. Тем самым был реализован экспортный потенциал рокадных путей на приграничной территории. В то же время отдельные участки железных дорог, несколько раз пересекающие государственную границу стран СНГ, фактически были выведены из международного железнодорожного сообщения из-за отсутствия соответствующих соглашений об их использовании между соседними государствами.

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

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

²⁴ См.: М у к м і н о в а Т. А. Указ. труд, с. 19.

²⁵ См.: Т о м і н Ю. С. Указ. труд, с. 25.

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

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

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

В 2011 г. объем международных пассажирских железнодорожных перевозок Украины составил 5,2 млн. чел.²⁹, а это больше соответствующего показателя СССР в целом – 4,3 млн. чел. в 1988 г.³⁰. Таким образом, международное железнодорожное пассажирское сообщение является важным источником доходов для “Укрзалізниці”.

За 2000–2009 гг. стоимость экспорта железнодорожных пассажирских услуг увеличилась в 4,41 раза, а грузовых – в 2,21 раза³¹. Стабильный рост этих показателей при увеличении перевозок пассажиров поездами дальнего следования доказывает, что “Укрзалізниця” является экспортоориентированной компанией. В 2009 г. экспорт железнодорожных пассажирских услуг принес ей 280,56 млн. дол.³² – 41,8% от общей прибыли пассажирских перевозок железными дорогами Украины³³. Ввиду своего монопольного положения в сфере железнодорожного транспорта, а также с учетом объема перевезенных грузов и пассажиров в международном сообщении “Укрзалізниця” является ведущим игроком на рынке транспортных услуг Украины и одной из немногих прибыльных государственных компаний.

Рассмотрим подробнее региональные особенности международного железнодорожного сообщения Украины. Железнодорожные потоки осуществляются преимущественно в направлении восток – запад и пересекают большую часть территории страны. Транзитные перевозки в основном следуют из России в страны Центральной и Восточной Европы. Так, почти 1/3 всех транзитных грузов и пассажиров перевозит Юго-Западная железная дорога³⁴. Она обслуживает максимально загруженную транзитным международным пассажирским сообщением железнодорожную линию страны – Москва – Киев – Жмеринка, от которой далее (на запад и юг) идут ответвления. Для увеличения объема движения по ней в направлении на Львов уже в 2000 г. были завершены ремонтные работы, позволившие пассажирским поездам достигать скорости до 120 км/ч³⁵.

Согласно официальному расписанию “Укрзалізниці”, в 2007 г. через Украину проходили 139 международных пассажирских железнодорожных поездов и 76 беспересадочных вагонов (табл. 2); из них 89,3% поездов и 60% вагонов имели конечный пункт следования в Украине. Однако ее международное пассажирское железнодорожное сообщение неравномерно распределено между соседними странами.

Как видно из таблицы 2, транспортная инфраструктура недоиспользуется в основном в районе российско-украинской государственной сухопутной границы.

²⁹ См.: Глава “Укрзалізниці” о проблемах и задачах отрасли, с. 56.

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

³¹ Рассчитано по: 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., Едін А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цвєтов М. Ю. Указ. труд, с. 43, 173.

³² Рассчитано по: Динаміка структури експорту-імпорту послуг (2005–2009 рр.); Цвєтов Ю. М., Едін А. О., Макаренко М. В., Соколов Л. Н., Цвєтов М. Ю. Указ. труд, с. 43, 173.

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

³⁴ Рассчитано по: Цвєтов Ю. М., Макаренко М. В., Цвєтов М. Ю. та ін. Указ. труд, с. 162, 164.

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

Таблица 2

Основные характеристики международного железнодорожного сообщения Украины за 2007 г. *

(ед.)

Страна	Длина ее государственной сухопутной границы с Украиной (км)	Пересекают государственную границу						Пассажирские поезда, пропущенные через государственную границу Украины	
		железнодорожные		международные пассажирские железнодорожные (в неделю)**				украинские	иностранные
		линии	перегоны	поезда		беспересадочные вагоны			
				внутреннего формирования	транзитные	транзитные формирования	транзитные		
Беларусь.....	1084	7	7	23	—	10	2	6147	12328
Венгрия.....	135	2	2	—	—	2	—	—	2200
Молдова.....	1202	14	4	4	7	—	—	6144	5171
Польша.....	542	7	5	11	—	15	4	3150	1456
Россия.....	1955	20	7	81	7	17	8	29073	25144
Румыния.....	608	2	4	1	1	—	6	498	759
Словакия.....	99	2	2	4	—	2	—	730	698
Всего.....	5515	54	31	124	15	46	30	45619	47756

* Рассчитано по: Д і н і с т р я н с ь к и й М. С. Україна в політико-географічному вимірі. Л., Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2000, с. 104; П а ш е н к о Ю. Є. Указ. труд, 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 поездов и беспересадочных вагонов, пересекающих два разных фрагмента государственной сухопутной границы Украины, учтены оба раза.

И наоборот, на западном сегменте государственной границы Украины наблюдается высокий уровень загрузки железнодорожных линий. Следовательно, можно констатировать ярко выраженную асимметрию в использовании существующего станционно-путевого хозяйства на приграничной территории страны для международных пассажирских железнодорожных перевозок.

Выводы

Глубокие экономические изменения, произошедшие за 20 лет независимости государства, оказали существенное влияние на развитие его железных дорог. Использование одного из крупнейших в мире станционно-путевого хозяйства и подвижного состава, доставшегося Украине после распада СССР, позволяло в XXI в. из года в год наращивать объемы экспортных и транзитных перевозок. Во многом это объясняется благоприятной конъюнктурой на внешних рынках сырья и полуфабрикатов из СНГ, составляющих основные грузы, перевозимые по железным дорогам страны. Увеличение международного пассажиропотока связано с необходимостью обновления подвижного состава, а также с тем, что стоимость билета на поезд ниже, чем на самолет, и пассажирское железнодорожное сообщение имеет больше корреспондентских пунктов, чем авиационное.

Это позволяет Украине оставаться среди первых в мире по основным показателям развитости железнодорожной сети и по объемам коммерческих перевозок грузов и пассажиров. Однако дальнейшему увеличению объемов выполненных работ мешают изношенность на 3/4 основных фондов отрасли, уменьшение эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования, а также недостаточная пропускная способность главных железнодорожных магистралей.

Таким образом, перед “Укрзалізницею” стоит ряд важных проблем, от решения которых зависят ее дальнейшее развитие, а также функционирование железнодорожного транспорта страны на должном уровне. Предлагаем собственное видение возможных путей их оптимизации.

Наиболее важной проблемой железных дорог Украины остается техническое состояние подвижного состава. Необходимость его срочного обновления путем приобретения новых вагонов и локомотивов — залог безопасного движения по железной дороге. Важным условием дальнейшего развития железнодорожного транспорта Украины является оптимизация эксплуатационной длины путей общего пользования и количества станций.

Для сокращения убытков при использовании линий местного значения, исходя из опыта развитых стран, необходимо закрыть те железнодорожные станции, которые не имеют перспектив для дальнейшего развития, а также переложить на местные бюджеты часть издержек на содержание тех, которые останутся (важных для обеспечения качественного сообщения в ряде регионов страны). Положительный опыт Львовской железной дороги в этом вопросе показал, что при участии местных властей можно достичь обоюдной выгоды.

Поскольку именно международные и транзитные перевозки являются главными в структуре доходов “Укрзалізниці”, необходимо завершить электрификацию включенных в международные транспортные коридоры железнодорожных линий Украины и провести ряд технико-экономических мероприятий по привлечению дополнительных потоков транзитных грузов. Это позволит увеличить пропускную способность железных дорог, снизить себестоимость перевозок и со-

кратить время пребывания поездов в дороге. Для более эффективного использования таких магистралей предлагаем пустить по ним транзитные поезда и беспересадочные вагоны, которые улучшат сообщение между странами СНГ и странами Центральной и Южной Европы.

Необходимо перераспределить маршруты следования ряда международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов в пределах Украины с целью разгрузить наиболее интенсивно используемые железнодорожные магистрали внутри страны. Для этого необходимо на западе Украины увеличить использование существующей сети узкоколейных дорог для пассажирских поездов и беспересадочных вагонов, следующих между странами Центральной и Южной Европы, без их перестановки на широкую колею, что уменьшит их время в пути. Также необходимо согласовать движение поездов местного следования на приграничной территории в рамках малого трансграничного движения и решить вопросы правового регулирования пересечения государственной границы.

Дальнейший рост международного пассажирооборота, который возможен в случае осуществления предложенного комплекса мер, позволит максимально использовать транзитные возможности Украины, а также будет способствовать экономическому развитию государства в целом.

Статья поступила в редакцию 19 октября 2011 г.
