

УДК 656.2

*Канд. екон. наук О.В. Дикань,  
асист. О.Г. Диколенко,  
Л.Н. Ганич*

## **СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Представив д-р екон. наук, професор О.Г. Дейнека*

**Актуальність теми дослідження.** З усіх видів транспорту на сьогоднішній день найбільш перспективним виступає залізничний транспорт, який є основною складовою транспортної системи та базовою галуззю економіки країни. Сьогодні залізничний транспорт України включає розгалужену мережу залізниць, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу. Наявна технічна

озброєність і стабільність роботи залізниць дозволяли їм до останнього часу в цілому задовольняти потреби національної економіки і населення у перевезеннях і залишатися цілком конкурентоспроможним видом транспорту.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблемам розвитку залізничного транспорту України присвячено праці українських учених: А.А. Бакаєва,

Ю.С. Бараша, Л.М. Гаєвської, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, В.П. Ільчука, Ю.Ф. Кулаєва, М.В. Макаренка, Л.О. Позднякової, Є.М. Сича, Г.Д. Ейтутиса.

Однак, зважаючи на стан залізничного транспорту сьогодні, невирішеними залишаються проблеми, пов'язані з подальшим успішним функціонуванням галузі. Саме тому **метою даної статті** є аналіз сучасного стану залізниць України, визначення їх основних проблем та перспективи подальшого розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогоднішній день протяжність залізниць складає 21705 км, 43% з них електрифіковано. У підпорядкуванні Укрзалізниці є 1492 залізничні станції, 129 залізничних вокзалів (з них 31 – першого класу і вище). На підприємствах залізничного транспорту працює більше 385 тис. осіб, які забезпечують його цілодобову роботу.

До підприємств залізничного транспорту, які забезпечують його безперебійну роботу, належать: Дарницький вагоноремонтний завод; Гніванський завод спецзалізобетону; Коростенський завод залізобетонних шпал; Кременчуцький завод залізобетонних шпал; Попаснянський вагоноремонтний завод; Стрийський державний вагоноремонтний завод; Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал; Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень; ДП "Укрспецвагон" Український державний

центр з експлуатації спеціалізованих вагонів; ДП Укрзалізничпостач; ДП Вінницятрансприлад; Центральна станція зв'язку Укрзалізниці; Донбасшляхпостач; Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці; Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень; УДЦТС Ліски; Державне підприємство Український центр механізації колійних робіт; Український центр по обслуговуванню пасажирів на залізничному транспорті України; ДП Український транспортно-логістичний центр; Укртрансфармація; ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» (УЗШК).

Залізниці України є ключовим, а іноді і єдиним способом перевезення вантажів та пасажирів. Значущість та роль залізничного транспорту підтверджується обсягами перевезень, які виконує галузь. Так, у табл. 1 та 2 подані статистичні дані щодо перевезення вантажів та пасажирів мережею залізниць України за період з 2007 по 2011 роки [4].

Як видно з даних, наведених у табл. 1, за останні 5 років всіма видами транспорту було перевезено 4057,2 млн т вантажів. Питома вага залізничного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень становить 56,77%. Важливим є той факт, що питома вага залізничного транспорту в загальній структурі вантажних перевезень має тенденцію до збільшення, що вказує на все більшу значущість підприємств залізничного транспорту для економіки держави.

Таблиця 1

Обсяг перевезеного вантажу залізничним транспортом України, млн т

Роки	Усі види транспорту	Залізничний транспорт	Питома вага залізничних перевезень у загальному обсязі вантажних перевезень, %
2007	902,7	512,5	56,77
2008	891,8	498,8	55,93
2009	695,7	391,2	56,23
2010	755,3	432,5	57,26
2011	811,7	468,4	57,71
Всього	4057,2	2303,4	56,77

Обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом України, млн осіб

Роки	Усі види транспорту	Залізничний транспорт	Питома вага залізничних перевезень у загальному обсязі пасажирських перевезень, %
2007	8835,0	447,4	5,06
2008	8331,2	445,6	5,35
2009	7274,1	425,9	5,86
2010	6837,7	426,6	6,24
2011	6972,9	430,1	6,17
Всього	38250,9	2175,6	5,69

З даних, наведених у табл. 2, видно, що залізничний транспорт, виконуючи соціальну функцію, перевозить від 5 до 6 % від загального обсягу пасажирів. Слід зауважити, що основним конкурентом на ринку пасажирських перевезень для підприємств залізничного транспорту виступає автомобільний транспорт. Однак, незважаючи на це, питома вага у загальній кількості пасажирських перевезень зростає з кожним роком.

Отже, підприємства залізничного транспорту відіграють важливу роль у переміщенні вантажів та пасажирів. Однак поряд із значущістю галузі для транспортної системи України, вона має безліч проблем. Так, як зазначалося раніше, основні фонди залізниць значно зношені. Експлуатація фізично застарілого рухомого складу призвела до підвищення вартості ремонтних робіт і зниження якості та безпеки перевезень.

Слід зазначити, що рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні.

Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Виходячи з того, що власні ресурси залізниць невпинно знижуються, а

можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування інвестицій. Найбільш перспективними джерелами інвестиційних вливань у галузь можуть бути кошти вітчизняних та іноземних інвесторів.

Проте, щоб активізувати інвестиційні процеси у галузі, необхідно вирішити низку серйозних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ускладнюються. Найосновнішими з них є неринковий характер функціонування підприємств залізничного транспорту, недосконалі структура та система управління галуззю.

Міжнародним співтовариством Україну визнано країною з ринковою економікою, проте у цьому середовищі на її залізницях, як і раніше, відсутні умови для розвитку ринкових відносин – конкуренція та прозорість на ринку перевезень. У результаті не вдається забезпечити достатній рівень інвестицій у галузь, без чого неможливий її подальший розвиток.

Отже, ситуація, яка склалася на залізничному транспорті, диктує необхідність прийняття конкретних кроків щодо адаптації галузі до сучасних ринкових умов та її реформування.

До основних передумов реформування залізничного транспорту України можна віднести:

- низький рівень ефективності роботи, пов'язаний з державною монополією на інфраструктуру і перевезення, непрозорістю

організації й управління, а також перехресним субсидуванням пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- поєднання функцій господарської діяльності і державного регулювання в одному галузевому органі державного управління;

- високий ступінь зносу і прогресуюче старіння основних фондів галузі;

- технічне і технологічне відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;

- недостатній рівень забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, що не відповідає світовим стандартам;

- критична нестача інвестиційних ресурсів;

- скорочення частки українського залізничного транспорту на традиційних і перспективних світових ринках та відсутність умов для зміни цієї тенденції й інтеграції України у світові транспортні ринки.

Основним документом, який визначає етапи проведення реформування залізничного транспорту України, є «Концепція державної програми реформування залізничного транспорту», яка була прийнята у 2006 році [1]. Згідно із зазначеною Концепцією, головною метою реформування є залучення фінансових ресурсів, які необхідні для впровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку. Особлива увага в Концепції була приділена питанням участі в реформах недержавного сектора економіки, що вказує на можливість роздержавлення і лібералізацію галузі.

Незважаючи на це, у Концепції не була чітко визначена форма власності підприємств залізничного транспорту, можливість адаптації галузі до умов економіки країни, стратегія розвитку конкуренції і т. ін.

З прийняттям 23 лютого 2012 року Закону «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального

користування» було визначено правові, економічні та організаційні особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100 відсотків акцій якого належать державі [2].

Після створення публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця», ключовими напрямками розвитку залізничного транспорту має бути:

- ринкова трансформація управління залізничним транспортом;

- утворення організаційно-правових та економічних умов для розвитку конкуренції;

- удосконалення фінансово-економічної системи і тарифної політики;

- проведення ефективної соціальної політики.

Також планується завершення оптимізації структури управління галуззю, початок утворення дочірніх підприємств, здатних працювати в конкурентному середовищі, у таких видах діяльності: вантажні перевезення, ремонт колії, рухомого складу, виготовлення запчастин, пасажирські та приміські перевезення. Розпочнуться роботи з технічного переоснащення господарств, скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень.

Таки чином, реалізація завдань і заходів етапів реформування стане підґрунтям для зростання операційної ефективності та оптимізації витрат залізничного транспорту, забезпечить збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; активізацію інвестиційної діяльності; підвищення якості надаваних послуг [3].

Вже сьогодні залізничний транспорт перебуває в стані інтенсивних перетворень, спрямованих на підвищення його ефективності. Серед таких перетворень можна зазначити: прокладення нових, у тому числі безстикових колій, розділення пасажирського і вантажного руху,

впровадження швидкісного пасажирського руху, будівництво і реконструкція вокзальних комплексів, впровадження сучасних інформаційних технологій, електрифікація залізничних колій та ін.

**Висновок.** Таким чином, резюмуючи все вищесказане, можна зробити висновок, що перед залізничним транспортом України стоїть нелегка задача – приведення основних фондів та структури управління до вимог сьогодення. Реформування економіки України, зокрема суперечливість процесів, що відбуваються в ній, призвели до різкого падіння виробництва та значного зниження вантажних перевезень, що підтвердив проведений вище аналіз. Впродовж років незалежності залізниці

України намагалися самостійно покривати збитки від пасажирських перевезень. Однак, зниження темпів зростання економіки призвело до критичного рівня фінансовий стан підприємств залізничного транспорту, неможливості оновлення основних фондів, зокрема і рухомого складу, і неможливості вдалої реалізації інноваційно-інвестиційних проектів.

Ті процеси, які відбуваються в галузі сьогодні, покликані активізувати інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту, оновити рухомий склад галузі, оптимізувати структуру управління, підвищити якість надання послуг та конкурентні переваги перед іншими транспортними галузями.

### *Список літератури*

1. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України [Текст] // Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2006. – №21-22.
2. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс]: Закон України від 23 лютого 2012 р. №4442-VI. – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>.
3. Верховною Радою прийняті закони щодо реформування залізничного транспорту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/297468](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/297468).
4. Статистичні дані про вантажні та пасажирські перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).

**Ключові слова:** підприємства залізничного транспорту, реформування, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, інвестиції, розвиток.

### *Анотації*

Стаття присвячена аналізу сучасного стану залізничної галузі, висвітленню проблем, які заважають її успішному функціонуванню та перспективам, що з'являться у підприємств залізничного транспорту після проведення структурної реформи.

Статья посвящена анализу современного состояния железнодорожной отрасли, также освещены проблемы, которые мешают ее успешному функционированию и перспективам, которые появятся у предприятий железнодорожного транспорта после проведения структурной реформы.

The article is devoted to the analysis of the modern state of railway industry, to illumination of problems, which interfere with its successful functioning and prospects which will appear at the enterprises of railway transport after carrying out structural reform.