

УДК 656.078.8

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЙОГО РЕФОРМУВАННЯ

Лук'янова О. М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті наголошено про незадовільний стан основних засобів виробництва на залізничному транспорті, виділено основні завдання, що стоять перед транспортно-дорожнім комплексом з точки зору забезпечення зростання ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи та виділено головні напрямки реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятиме зростанню його ефективності та якості послуг.

Ключові слова: транспортно-дорожній комплекс, залізничний транспорт, підвищення якості транспортних послуг.

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ

Лукьянова Е. Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье отмечено о неудовлетворительном состоянии основных средств производства на железнодорожном транспорте, выделены основные задания, которые стоят перед транспортно-дорожным комплексом с точки зрения обеспечения роста эффективности функционирования отечественной транспортной системы, а также выделены главные направления реализации потенциала железнодорожного транспорта, которые будут способствовать росту его эффективности и качества услуг.

Ключевые слова: транспортно-дорожный комплекс, железнодорожный транспорт, повышение качества транспортных услуг.

DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF HIS REFORMATION

Lukyanova E. N., Candidate of Sciences (Economics), assistant professor (UkrDAZT)

In the article it is marked about the unsatisfactory being of the fixed assets of production in a railway transport, and in particular passenger carriages, park of freight carriages and part of infrastructure of railway transport. Basic tasks which stand before a transport-travelling complex from point of providing of growth of efficiency of functioning of a domestic transport system are selected. Main directions achieving railway transport are also selected, which will be instrumental in growth of his efficiency and quality of services. One of basic directions achieving railway transport is select expansion of participation of Ukraine in development and providing of functioning of the new Trans'evropeyskoy transport network.

Keywords: transport-travelling complex, railway transport, upgrading transport services.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт України – основна складова транспортної системи і базова галузь економіки країни. 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.

Останніми роками залізничний транспорт України знаходиться в стані інтенсивних перетворень, спрямованих на підвищення його ефективності. Нині діяльність українських залізниць у цілому збалансована, а валові показники їх роботи впродовж останніх років залишалися відносно стабільними. Проте перед галуззю стоїть низка серйозних взаємопов'язаних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ще більше

ускладнюються. Основними з них є неринковий характер функціонування, недосконала структура і система управління галуззю, які були сформовані ще в колишньому СРСР і практично не змінилися до теперішнього часу.

Міжнародним співтовариством Україну признано 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.

Внаслідок низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу в цілому збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах конкуренції

призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблемам сучасного стану залізничного транспорту України присвячено праці багатьох українських учених. В сучасній пресі цими питаннями займалися Іщенко Г. [2], Дацюк Л. [3], Прейгер Д. [4], Ключев А. [5], Дзензерський В. [7]. Ситуація, що склалася у сфері залізничного транспорту України, диктує необхідність прийняття конкретних кроків щодо адаптації галузі до сучасних ринкових умов, і публікації останніх років дають підставу судити про наявність значного інтересу до проблеми її реформування.

Разом з тим, можливі напрямки підвищення ефективності роботи залізничної галузі залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті є виявлення причин незадовільного стану технічних потужностей та певних об'єктів інфраструктури залізничної галузі та виділення головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні транспортний сектор України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Як констатується у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. [1], резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його провізної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні.

Рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %, в пасажирських вагонах з 7,2 тис. лише у 2,2 тис. є кондиціонування повітря. Значна частина колійних шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15-17 % непридатні для подальшого використання. Застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо).

Через старіння і величезну зношеність парку вантажних вагонів Укрзалізниця не може забезпечити вантажоперевезення у повному обсязі. В 2013 – 2015 роках закінчиться термін експлуатації 30 тис. вагонів. Уже сьогодні 50% парку найзатребуванішого рухомого складу (26 тис. піввагонів) експлуатуються з подовженим терміном служби, а 6,5 тис. – обстежуються на можливість подовження життя шляхом ремонту, модернізації (що коштує 60 – 70% вартості нового вагона) [2].

Аналіз, здійснений «Укрзалізницею»,

показав, що одна з причин дефіциту вантажних вагонів, насамперед напіввагонів, криється у безвідповідальному ставленні до вимог нормативів з термінів навантаження та розвантаження цих вагонів на державних підприємствах вугільної та енергетичної галузей [3].

Важливою складовою відновлення динаміки економічного зростання є забезпечення галузей економіки в повному обсязі послугами транспортно-дорожнього комплексу в цілому і залізничного транспорту зокрема. Для реалізації цих завдань та забезпечення зростання ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи, підвищення якості транспортних послуг необхідно:

- реалізувати заходи, спрямовані на подальше інтегрування транспортної системи України в європейську та світову на засадах прискореної адаптації вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів, впровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод, розвитку експорту транспортних послуг, що сприятиме ефективній реалізації транзитного потенціалу України;

- здійснити підготовку та прийняття необхідних нормативно-правових актів для залучення інвестицій на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесій, удосконалити механізми лізингу транспортних засобів;

- удосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху;

- створити законодавчо закріплені умови, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури;

- створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, що може здійснюватися за рахунок інвестування підприємств секторів вітчизняної економіки, які споживають транспортні послуги, у розвиток останніх;

- розширити масштаби використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

- налагодити ефективну співпрацю на регіональному рівні державних органів управління транспортними галузями з місцевими органами влади і приватним сектором з метою визначення оптимальних місць розташування складських приміщень мережі стратегічних логістичних центрів поблизу транспортних вузлів;

- розширити участь національних перевізників у міжнародних проектах щодо розбудови центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;

- спираючись на Новий податковий кодекс, зокрема щодо амортизаційної політики, забезпечити пришвидшене оновлення активної частини основних виробничих фондів транспортних галузей, в тому числі активніше застосовувати виправдані нелінійні схеми нарахування амортизації [4].

Серед головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятиме зростанню його ефективності та якості послуг, можна виділити наступні:

По-перше, модернізація системи державного управління залізничним транспортом, яка, відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [1], передбачає розмежування господарських функцій і функцій державного управління, утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування; удосконалення системи формування тарифів і впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг, підвищення рівня рентабельності пасажирських перевезень, поетапної ліквідації перехресного субсидування цих перевезень вантажними перевезеннями, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; забезпечення самоокупності перевезень у міжнародному та міжобласному сполученні.

По-друге, створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства і впровадження механізму лізингу, що сприятиме зміцненню матеріально-технічної бази залізниць та зростанню продуктивності її використання. З цією метою в Україні поступово поліпшується бізнес-клімат, розпочато широкомасштабні економічні реформи, спрямовані на досягнення європейських стандартів, що знайшло відповідне відображення у прийнятому Податковому кодексі [5].

По-третє, інтенсифікація робіт з облаштування залізничних переходів через державний кордон як у східному, так і західному напрямках. За статистичними даними, майже 95 % транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. Головним чином це вантажі з РФ, Білорусі, Казахстану (за номенклатурою це залізна руда – 36 %, кам'яне вугілля – 16 %, нафтопродукти – 10 %), що прямують до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через морські порти до інших країн світу. Цей напрям сполучення є особливо перспективним, про що свідчить зацікавленість в ньому багатьох країн

Західної Європи і Китаю. Для підвищення ефективності функціонування зазначених насамперед важливо додержуватись під час оформлення транзитних вантажів вимог європейського законодавства, зокрема, Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні (Женева, 1982 р.).

По-четверте, забезпечення реалізації завдань Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [1] щодо технічного переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць.

По-п'яте, продовження робіт з електрифікації залізничних шляхів. Експертні дані доводять, що кожний кілометр електрифікованої залізниці дає змогу зекономити до 31 % вартості палива у вантажних перевезеннях та до 35,8 % - у пасажирських [6].

По-шосте, поширення практики організації швидкісного руху пасажирських поїздів. Впровадження мобільних високошвидкісних систем з розподіленою тягою, які використовуються переважно у денний час при перевезенні пасажирів на відстань 300-600 км, які вони долатимуть за 2-3 години. Такі потяги курсуватимуть між обласними центрами і столицею. Важливим є обмеження вантажних перевезень за цими маршрутами у денний час та переорієнтація їх на нічний.

По-сьоме, впровадження нових міжнародних контейнерних маршрутів, організація роботи вагонного парку в умовах зміни його структури за формами власності. Проблема полягає у знаходженні спільних інтересів між державними залізницями, які можуть закуповувати послуги з експлуатації вантажних вагонів, що знаходяться у приватній власності (в Україні це компанії «Укрспецвагон» та «Укррефтранс») за умов існування інвентарних парків (тарифи, ризики, вигоди, облік та реєстрація, ремонтні витрати). Вдосконалення управління вагонами дасть змогу прозоріше регулювати ціни і ефективніше задовольняти потреби клієнтів.

Однією з гострих проблем залишається поповнення парку вантажних вагонів та створення умов для їх пришвидшеного обігу як на вітчизняних колях, так і під час перебування за кордоном у рамках взаємодії залізниць СНД та країн Балтії. В Україні діє державна програма оновлення рухомого складу на період до 2020 р., яка через фінансово-економічну кризу виконується не повністю.

Нині галузь відроджується, тому для активізації процесу виконання замовлень на вагони для вітчизняних перевізників дуже важливим є відродження вітчизняного вагонобудування. Вбачається перспективним рекомендувати вітчизняним вагонобудівним підприємствам та залізницям, іншим власникам рухомого складу вивчити доцільність залучення до потенціалу залізничного транспорту нових моделей вантажних

напіввагонів, а також платформ з низькими візками, що розробляються вітчизняними конструкторами. Як свідчать ЗМІ [7], нині у світі вже експлуатується 8,5 тис. вантажних вагонів нових українських конструкцій.

Потенціал залізничного транспорту на Півдні України, зокрема в межах діяльності Одеської залізниці може бути суттєво збільшено за рахунок ліквідації дефіциту пропускної спроможності окремих ділянок зазначеної залізниці, насамперед у кримському напрямку.

Подальшого вдосконалення потребує процедура митного контролю та оформлення комбінованих, контейнерних перевезень.

Важливим напрямком реалізації потенціалу залізничного транспорту є розширення участі

України у розвитку та забезпеченні функціонування нової Транс'європейської транспортної мережі (впроваджено широкомасштабний план її розбудови на період до 2020 р., розроблено карту основних маршрутів – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами). З п'яти визначених осей – північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами - територією України проходить центральна ось, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути. У таблиці 1 наведені напрямки залізничних маршрутів, їх загальна довжина на території України та обсяги виконаних у 2009 р. ремонтних робіт на них [8].

Таблиця 1

Залізничні маршрути центральної осі нової Транс'європейської транспортної мережі на території України

| № маршруту | Напрямок маршруту | Протяжність, км | Відремонтовано у 2009 р. |
|------------|---|-----------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Зернове (кордон з РФ)/Горностаївка (кордон з Білоруссю) – Ніжин – Київ – Жмеринка – Кучурган (кордон з Молдовою)/Одеса | 1159 | 225,5 км, вартість робіт – 165,9 млн. грн. |
| 2 | Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною)/Мостиська-2 (кордон з Польщею)/Львів - Жмеринка – Фастів – Дніпропетровськ – Красноармійськ – Дебальцеве – Красна Могила (кордон з РФ)/Ясинувата – Квашино (кордон з РФ) | 1994 (1792) | 451,7 км, вартість робіт 277,5 млн. грн. |
| 3 | Ізов/Ягодин (кордон з Польщею) – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Київ – Полтава – Харків – Куп'янськ – Тополі (кордон з РФ) | 1338 (1167) | 224,6 км, вартість робіт 77,5 млн. грн. |

Висновок. Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як всередині країни, так і на міждержавному рівні, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Тому розвиток транспортної галузі й реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки. Важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є удосконалення законодавчого та організаційного підґрунтя реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі МТК та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів.

Саме зазначені напрямки реалізації потенціалу

залізничного транспорту сприятимуть зростанню його ефективності та якості надаваних послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-%D1%80>
2. Іщенко, Г. Тарифоутворення вибілося із залізничної колії [Текст] / Г. Іщенко // Урядовий кур'єр. – 2012. – 11 квітня. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/tarifoutvorennya-vibilosya-iz-zaliznichnoyi-koliji/>
3. Дацюк, Л. Вантажів – хоч відбавляй, а вагонів катма [Текст] / Л. Дацюк // Урядовий кур'єр. – 2010. - 26 жовтня. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/vantazhiv-hoch-vidbavlyaj-vagoniv-katma/>
4. Прейгер, Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Текст] // Д.К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.

5. Ключев, А. Ключ для залучення інвестицій в Україну - поліпшення бізнес-клімату [Текст] / А. Ключев. – Електронний ресурс. Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=244106717

6. Дацюк, Л. Четверті – в Європі, шості – у світі [Текст] // Л. Дацюк // Урядовий кур'єр. – 2010. – 4 листопада. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/chetverti-v-yevraziyi-shosti-u-sviti/>

7. Дзензерський, В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості [Текст] / В.О. Дзензерський // Урядовий кур'єр. – 2010. – 13 жовтня – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/Efektivnyj-ruhomuj-sklad-dlya-vantazhnykh-perevezen-zaporuka-rozvytku-vsix-galyzej-promyslovosti>

8. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. Електронний ресурс. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua/.../transport.html

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 338.47(477)

ІННОВАЦІЇ ЯК ЧИННИК МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Михайличенко К. М., к.е.н., зав. сектору проблем розвитку транспортної інфраструктури відділу секторальної економіки (НІСД)

У статті проаналізовано основні напрями та практичні результати впровадження інновацій у транспортно-дорожньому комплексі України, визначено чинники, що гальмують інноваційні процеси у транспортній галузі, обґрунтовано першочергові напрями державної політики щодо активізації інноваційних перетворень у транспортній сфері з метою модернізації транспортно-дорожнього комплексу України.

Ключові слова: інновації, транспортно-дорожній комплекс, автомобільні дороги загального користування, залізниці, морські торговельні порти, внутрішній водний транспорт, авіаційний транспорт, інфраструктура, державна політика.

ИННОВАЦИИ КАК ФАКТОР МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

Михайличенко Е. Н., к.э.н., зав. сектором проблем развития транспортной инфраструктуры отдела секторальной экономики (НИСИ)

В статье проанализированы основные направления и практические результаты внедрения инноваций в транспортно-дорожном комплексе Украины, определены факторы, которые тормозят инновационные процессы в транспортной отрасли, обоснованы первоочередные направления государственной политики по активизации инновационных преобразований в транспортной сфере с целью модернизации транспортно-дорожного комплекса.

Ключевые слова: инновации, транспортно-дорожный комплекс, автомобильные дороги общего пользования, железные дороги, морские торговые порты, внутренний водный транспорт, авиационный транспорт, инфраструктура, государственная политика.

INNOVATIONS AS A FACTOR OF MODERNIZATION OF THE TRANSPORT AND ROAD SYSTEM OF UKRAINE

Mykhailychenko K. M., PhD, Head of the problems of transport infrastructure department Sector Economics (NISS)

The article analyzes the major trends and practical results of implementation innovations in the transport system of Ukraine, identified factors that inhibit processes of innovations in the transport sector, justified the priority areas of government policy to enhance investment in the implementation of strategic projects of innovative nature in the transport sector in order to modernize transport system of Ukraine.

Keywords: innovation, transport-road complex, public roads, railways, sea ports, inland waterway transport, air transport, infrastructure, and public policy.