

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України // [Текст] Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2006. - № 21-22.
2. Аксенов І.М. Особенности реструктуризации в современных условиях [Текст] / І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України. - 2001. - № 1. - С. 7-11.
3. Бараш Ю.С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно [Текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2006. - № 3. С. 70-72.
4. Мукмінова Т.А. Удосконалення управління залізничним транспортом України: автореф. дис. На здобуття ступеня канд.екоп. наук / [Текст] Т.А. Мукмінова. –К.: УАННП ФЕНІКС, 2002. – С. 22-25.
5. Уманцев Г.М. Некоторые экономико-правовые аспекты функционирования объединения предприятий в Украине/ [Текст] Г.М. Уманцев, О.С. Лысенко // Предпринимательство, хозяйство и право - К.:2007.-№ 5- С. 4-6.
6. Кондратюк М.В. Формування Державної холдингової компанії як засіб створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України [Текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2009.-№ 25.- С. 71-74.
7. Кондратюк М.В. Впровадження сучасних форм інтеграції підприємств неосновної діяльності на залізничному транспорті України [Текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2010.-№ .- С. 71-74.
8. Перелік підприємств неосновної діяльності залізничного транспорту України станом на 01.01.2009 [Електронний варіант]: Режим доступу до публікації: <http://uz.gov.ua/jfu54>

Аннотація. В статье исследуются проблемы разработки и внедрения рыночных форм интеграции предприятий неосновной деятельности железнодорожного транспорта Украины. Обоснована целесообразность создания группы специализированных промышленных предприятий железнодорожного назначения.

Ключевые слова: предприятия неосновной деятельности, корпоратизация, специализированные предприятия железнодорожного назначения.

Summary. In the article the problems of development and introduction of market forms of integration of enterprises of unbasic activity of railway transport of Ukraine are explored. Expedience of creation of group of the specialized industrial enterprises of the railway setting is grounded.

Keywords: enterprises main and volatile activity, enterprises of the material and technical provision.

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

УДК 656

СУЧАСНИЙ СТАН ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ, ЩО УСКЛАДНЮЮТЬ ЙОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ ПРОСТОРИ

Орлова В.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Проаналізовано сучасний стан залізничного транспорту України для вирішення проблем, що створюють перешкоду процесам інтеграції до європейської залізничної транспортної системи.

Ключові слова: залізничний транспорт, інтеграційні процеси, доход від перевезень, потенціал, відправлення вантажів, темп росту, якісні показники, кількісні показники, фізичний та моральний знос основних фондів, державна підтримка, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми та її зв'язки з діяльністю залізничного транспорту підтверджує науковими чи практичними завданнями. зменшення її ефективності. Така ситуація Динаміка якісних та кількісних показників обумовлена проблемами галузі, які склалися та

залишаються невирішеними, обмежуючи участь залізничного транспорту України в європейських інтеграційних процесах. До них належать: недосконалий розподіл доходів від перевезень, високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів, обмеженість державної підтримки розвитку галузі, неефективність залізничної та транспортної інфраструктури, невідповідність якості послуг зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам, низький рівень інформатизації транспортного процесу, складність в отриманні кредитів тощо.

Аналіз останніх досліджень публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженню сучасного стану залізничного транспорту присвячено велику кількість наукових праць. Серед них праці: В.Л.Диканя, Н.В. Чебанової, Ю.С. Бараша, Г.Д. Ейтутіса, Ю.М. Цветова, М.В. Кондратюк, І.Р. Юхновський, С. Турієв та інші [2, 6-13].

Однак слід зауважити, що незважаючи на досить глибокі дослідження, їх результати не охоплюють існуючу ситуацію на залізничному транспорті України.

Формування цілі статті. Метою даної статті є визначення проблем, що перешкоджають процесам інтеграції до європейської залізничної транспортної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сучасному етапі становлення України як незалежної європейської держави

особливого значення набуває фактор утвердження її як залізничної держави. Активність та ефективність розвитку залізничного транспорту України є однією з важливих умов гарантування економічної та національної безпеки. Однак в останні 20 років стійкі кризові процеси в сфері залізничного господарства призвели до значних втрат, які негативно відбилися на економічному стані нашої держави. Розпад могутнього залізничного потенціалу СРСР, що створювався багатьма поколіннями радянського народу, зумовив стійкі тенденції витіснення нашої держави з сектора залізничних перевезень, у тому числі міжнародного. Це підтверджується даними щодо обсягів перевезень та їх динамікою на протязі 1990-2009 рр. (табл. 1 та табл. 2). За останні дев'ятнадцять років обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом зменшено на 69,1 %, а перевезення пасажирів на 36,3 %. При цьому частка перевезень залізничним транспортом в загальному обсязі перевезень вантажів усіма видами транспорту (окрім трубопровідного), хоча і збільшена порівняно з 1990 роком на 1,7 %, проте тенденція до збільшення не зберігалася, а отже, з кожним роком, починаючи з 2005 року, зменшується. Загальне зменшення за період 2005-2009 рр. склало 2,4 %. Скорочення частки перевезень пасажирів залізничним транспортом в структурі перевезень усіма видами транспорту за період 2000-2009рр. склало 0,5 %.

Таблиця 1
Обсягові результати діяльності залізничного та автомобільного транспорту за період 1990-2009 рр. [22]

Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн						
Рік	залізничний: відправлення	автомобільний	Темп росту по залізничному транспорту (базисний), %	Темп росту по автомобільному транспорту (базисний), %	Частка перевезень залізничним транспортом в загальному обсязі перевезень усіма видами транспорту (окрім трубопровідного) , %	Частка перевезень автомобільним транспортом в загальному обсязі перевезень усіма видами транспорту (окрім трубопровідного) , %
1	2	3	4	5	6	7
1990	974253	4896319,1	-	-	16,3	81,7
2000	295921	938916,1	30,4	19,2	18,4	58,4
2001	313089	977268,8	32,1	20,0	18,7	58,3
2002	330188,3	947263,8	33,9	19,3	19,6	56,2
2003	363364,7	973283	37,3	19,9	20,2	54,0
2004	388295	1027396,3	39,9	21,0	20,4	54,1
2005	378911,7	1120715,3	38,9	22,9	19,2	56,8
2006	398148,3	1167199,7	40,9	23,8	19,3	56,5
2007	415910,7	1255225,3	42,7	25,6	18,8	56,8
2008	399679,7	1266598,1	41,0	25,9	18,3	58,0
2009	322221,8	1068857,9	33,1	21,8	18,0	59,6

Проблеми транспортного комплексу України

Продовження табл.1

1	2	3	4	5	6	7
Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис.пас.						
	Залізничний	автомобільний	Темп росту по залізничному транспорту (базисний), %	Темп росту по автомобільному транспорту (базисний), %	Частка перевезень залізничним транспортом в загальному обсязі перевезень усіма видами транспорту, %	Частка перевезень автомобільним транспортом в загальному обсязі перевезень усіма видами транспорту, %
1990	668979	8330512	-	-	4,5	55,6
2000	498683	2603804,5	74,5	31,3	6,4	33,3
2001	467825,3	2722001,6	69,9	32,7	6,1	35,5
2002	464810,4	3069136,3	69,5	36,8	6,0	39,8
2003	476742,4	3297504,5	71,3	39,6	6,2	42,8
2004	452225,6	3720326,4	67,6	44,7	5,7	46,5
2005	445553,1	3836514,5	66,6	46,1	5,4	46,8
2006	448421,7	3987982,2	67,0	47,9	5,4	48,4
2007	447093,7	4173033,7	66,8	50,1	5,4	50,8
2008	445465,7	4369125,5	66,6	52,4	5,3	52,4
2009	425974,8	4014035,2	63,7	48,2	5,9	55,2

Таблиця 2

Обсяги транзитних перевезень за період 2005-2009 рр. [1]

Рік	Обсяги транзитних перевезень, тис. тонн			Частка перевезень залізничним транспортом, %	Частка перевезень автомобільним транспортом, %
	залізничний	автомобільний	Усі види транспорту		
2005	73221,04	636,1	205565,2	35,6	0,3
2006	75050,72	1614,14	222948,12	33,7	0,7
2007	99882,37	4494,61	386956,56	25,8	1,2
2008	93347,6	4908,71	325423,03	28,7	1,5
2009	44834,64	3354,2	178134,07	25,2	1,9

Динаміку обсягів перевезень залізничним транспортом неможливо розглядати без врахування тенденцій у діяльності основного конкурента – автомобільного транспорту, який за період, що розглядається, хоча і погіршав значення обсягових показників, проте продемонстрував кращі результати ніж залізничний транспорт. Внаслідок його частка в загальних обсягах перевезень вантажів і пасажирів складала 59,6% та 55,2% відповідно, що більше рівня 2000 року на 1,2 % та 21,9 % відповідно.

На ринку транзитних перевезень залізничний транспорт значно погіршав позиції, що свідчить про зниження його конкурентоспроможності на міжнародному ринку перевезень. Тільки за період 2005-2009 рр. частка ринку транзитних перевезень залізничним транспортом зменшено на 10,4 %, при одночасному збільшенні частки ринку автомобільного транспорту на 1,6 %. В деякій мірі

такий результат став результатом фінансово-економічної кризи, що зароджувалася в світі на протязі останніх років і спалахнула у 2008 році. Одним з її наслідків стало скорочення обсягів виробництва продукції, банкрутство світових товаровиробників, а отже, зменшення обсягів транзитноформуючих товарних потоків. В структурі транзитних вантажопотоків залізничного транспорту привалює мінеральні продукти (руди, енергетичні матеріали, нафта, продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості (добрива, органічні хімічні сполуки, продукти органічної хімії) та недорогочінні метали та вироби з них (чорні метали та вироби з них). Зменшення попиту на них в світі спричинило зменшення потреби в їх транспортуванні, а це негативно вплинуло на фінансове становище залізничного транспорту, який за час загострення кризи зменшив обсяги транспортування вантажів на 20 %. Проте на обсяги транзитних перевезень

вітчизняними залізницями значно впливає і зростаюча конкуренція з боку інших країн, наприклад Білорусії. За останні роки з 6,5-7,0млн. т. транзитних обсягів вантажоперевезень Укрзалізниці біля 40 млн. т. припадає на перевезення в/із потри України та 25-30 млн. т – на сухопутні прикордонні переходи на західному кордоні. За цей же час обсяги залізничного транзиту через Білорусь склали 50,6 млн. т, тобто в два рази більше, ніж сухопутний транзит України. Переорієнтація транзиту з Балканських країн на Білорусь завдає втрат МТК № 5. Залізничний транзит України має декілька «вузьких місць», серед яких технічні можливості Безкидського тунелю, недосконалість митного законодавства України та ліквідація статусу Укрзалізниці як митного перевізника (хоча у січні 2010 року вступило в дію розпорядження КМУ № 1556-р № «Про надання залізницям України статусу митного перевізника» [2] до теперішнього часу воно не виконано, так як Державна митна служба України та Укрзалізниця не домовилися про внесення необхідних змін в ліцензійні умови), програш в сфері термінального бізнесу в прикордонних районах України-Словаччини –Угорщини, використання технології мультимодальних перевезень вантажів тощо. Останні є ефективними при організації перевезень вантажів з Китаю в Західну Європу з використанням вітчизняних міжнародних транспортних коридорів. З 2003 р. в Україні експлуатується поїзда для комбінованих перевезень «Вікінг» (Іллічівськ-Клайпеда) та «Ярослав» (Луганськ-Славкув), з 2010 р. – комбінований поїзд «Зубр» (Таллін–Рига-Мінськ-Одеса/Іллічівськ) [3, с. 61-62].

Зменшення обсягів внутрішніх та транзитних перевезень спричинило скорочення фінансових надходжень. Як наслідок, недоотримання доходів та скорочення запланованого рівня прибутку по залізницях, в результаті чого ще більше ускладнилась реалізація процесів модернізації, оновлення галузі та її інноваційного розвитку (з 1992 року потреби в інвестиціях задовольняються на 25-30 %).

Ще одна причина складного становища залізничного транспорту криється в минулому, коли вітчизняна залізнична система була частиною Радянської залізничної системи, а після її розраду отримала в спадщину морально застарілі та фізично зношені основні фонди, низький рівень організації виробництва, неадекватні механізми стимулювання праці, низьку виконавчу дисципліну, а також систему управління галуззю, що відповідала директивно-плановій економіці [4, с. 28]. До формування ринкових умов в Україні залізничний транспорт виявився неготовий, а тому не міг задовольнити зростаючі потреби до якості, швидкості перевезень вантажів, комфортності перевезень пасажирів. Він почав програвати у

конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом.

Причиною, що має внутрішній характер, можна назвати недостатньо ефективний механізм управління розвитком залізничного транспорту з боку як державних органів влади, так і керівництва галузі. Внаслідок цього сформувалися основні протиріччя, що зменшують ефективність розвитку залізничного транспорту. Як такі дослідниками та практиками визначені [4, 5, 6, 7]:

- суміщення функцій державного регулювання та господарського управління;
- недосконалий розподіл доходів від перевезень;
- роздрібненість засобів амортизаційних відрахувань;
- наявність міжзалізничних стиків обслуговування рухомого складу та облаштування;
- наявність міжзалізничних стиків диспетчерського управління;
- неефективність використання локомотивного парку;
- відсутність прозорості при формуванні витрат на перевезення;
- неефективність використання пасажирських та вантажних вагонів;
- відсутність дієвого механізму мотивації праці;
- наявність різних інтересів у галузевих господарств;
- відсутність економічної зацікавленості роботи на кінцевий результат;
- складність в отриманні кредитів та позикових коштів;
- неефективність використання трудових ресурсів, наявність значних втрат робочого часу;
- труднощі з виконання робіт однією залізницею для іншої;
- високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів;
- незадовільний рівень технології організації перевізного процесу;
- низький рівень транспортного сервісу;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу;
- труднощі при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;
- слабкість можливостей транспортних комунікацій для обслуговування міжнародного транзиту вантажів;
- складність в питаннях інтеграції з європейською залізничною транспортною системою;
- невідповідність якості послуг

залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;

- неефективність залізничної та транспортної інфраструктури;
- низька інноваційна активність та взаємозв'язок з науковою сферою;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;
- слабкий ступінь використання можливостей залізничних транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- низький рівень соціального захисту працівників тощо.

Велика кількість дослідників, серед яких Ю.С. Бараш, Г.Д. Ейгутіс, Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда та інші [8-11], пов'язують можливість усунення зазначених протиріч з необхідністю реформування залізничної галузі. Так Ю.С. Бараш зазначає [6, с. 2]: «Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Для цього необхідно впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації (структурної реформи) за умови економічно обґрунтованої моделі реформування». Замість Державної адміністрації залізничного транспорту України вчений пропонує організувати Державний департамент залізничного транспорту у складі Міністерства транспорту та зв'язку України і Державну акціонерну компанію «Українські залізниці» (ДАК «УЗ»), що функціонує як самостійний суб'єкт господарювання. Процес реформування передбачає здійснити у три етапи: 1) реформування внутрішньої структури залізниць, розподіл доходів від перевезень, платежі до бюджетів усіх рівнів залишаються без істотних змін; 2) утворюються нові організаційні структури – функціональні компанії з вантажних перевезень, функціональні філії та дочірні підприємства з перевезення пасажирів у дальньому сполученні та регіональні дирекції з пасажирських перевезень у приміському сполученні; 3) утворюються компанія інфраструктури, компанія-оператор з тяги поїздів, лізингова компанія для забезпечення операторських компаній новим рухомим складом та інші компанії на базі існуючих вагоноремонтних та локомотиворемонтних депо та функціональних підрозділів ДАК «УЗ» [6, с. 19].

Необхідність проведення реформування підтримують і автори [12], визначаючи, що вона спричинена: існуючою і потребуною зміною якістю

послуг залізничного транспорту, технічною відсталістю його рухомого складу, необхідністю вирішення соціальних проблем галузі, скороченням технологічної потужності, низькою збереженістю вантажів та загальною якістю послуг, непрозорістю існуючої систем формування витрат та тарифоутворення тощо. На думку науковців, найбільш доцільною формою реструктуризації залізничної галузі стане створення конкуруючих вертикально інтегрованих компаній, що дозволить створити конкурентний ринок та залучити інвестиції при збереженні державної власності на інфраструктуру [12, с. 6-8, 22-25].

Цікаву точку зору щодо методу та механізмів реформування залізничної галузі мають В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк [2, 7]. Процес реформування, на думку авторів, має бути проведений у два етапи – утворення на базі підрозділів Укрзалізниці Державного концерну «Залізничні перевезення України» та подальше створення Державного транспортно-промислово-фінансового холдингу залізничного комплексу України, що дозволить збільшити масштаби виробництва, забезпечить зростання концентрації і централізації капіталу.

Дискусії щодо доцільності проведення реформування залізничного транспорту продовжуються. Досі не прийнято остаточного рішення стосовно реалізації «Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту», яка була схвалена розпорядженням КМУ від 27 грудня 2006 р. № 651 [14]. В результаті суттєвих змін в системі управління галузі, її модернізації, інноваційного та соціального розвитку досі не досягнуто.

На сьогоднішній час експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування 21,7 тис. км., у тому числі електрифікованих 9,7 тис. км або 45% загальної довжини колій, дизелепальних 11,9 тис. км, або 55 % загальної довжини колій. Довжина двоколіїних, багатоколійних дільниць складає 7,2 тис. км або 33 % загальної довжини колій, обладнаних автоблокуванням 13,4 тис. км. Щільність шляхів сполучення загального користування складає 36 км/тис. км², що перевищує рівень цього показника у країнах СНД (Білорусь – 26,5 км/тис. км², Азербайджан – 24,2 км/тис. км², Вірменія 23,5 км/тис. км²) та є одним з найбільших в Європі (Німеччина – 36,1 км/тис. км², 16,3 км/тис. км², Польща – 19,9 км/тис. км²). Інтенсивність перевезень вантажів залізничним транспортом у 2008 році склала 11,9 млн. ткм на 1 км колії, а інтенсивність перевезень пасажирів – 2,45 млн. пас.км на 1 км колії (перше місце серед країн СНД).

Динаміка обсягових та якісних показників діяльності залізничного транспорту (рис. 1 та 2)

Проблеми транспортного комплексу України

свідчить, що тільки на протязі 1995-2008 рр. декілька разів відбувається коливання показників в бік їх скорочення та збільшення. Перший період до 1999 року, коли всі об'ємні показники роботи залізничного транспорту стабільно знижувалися.

Економічне зростання економіки України, що мало місце у період 2000-2007 рр., сприяло збільшенню об'ємних та якісних показників залізничного транспорту, після чого знов відбувся їх суттєвий спад.

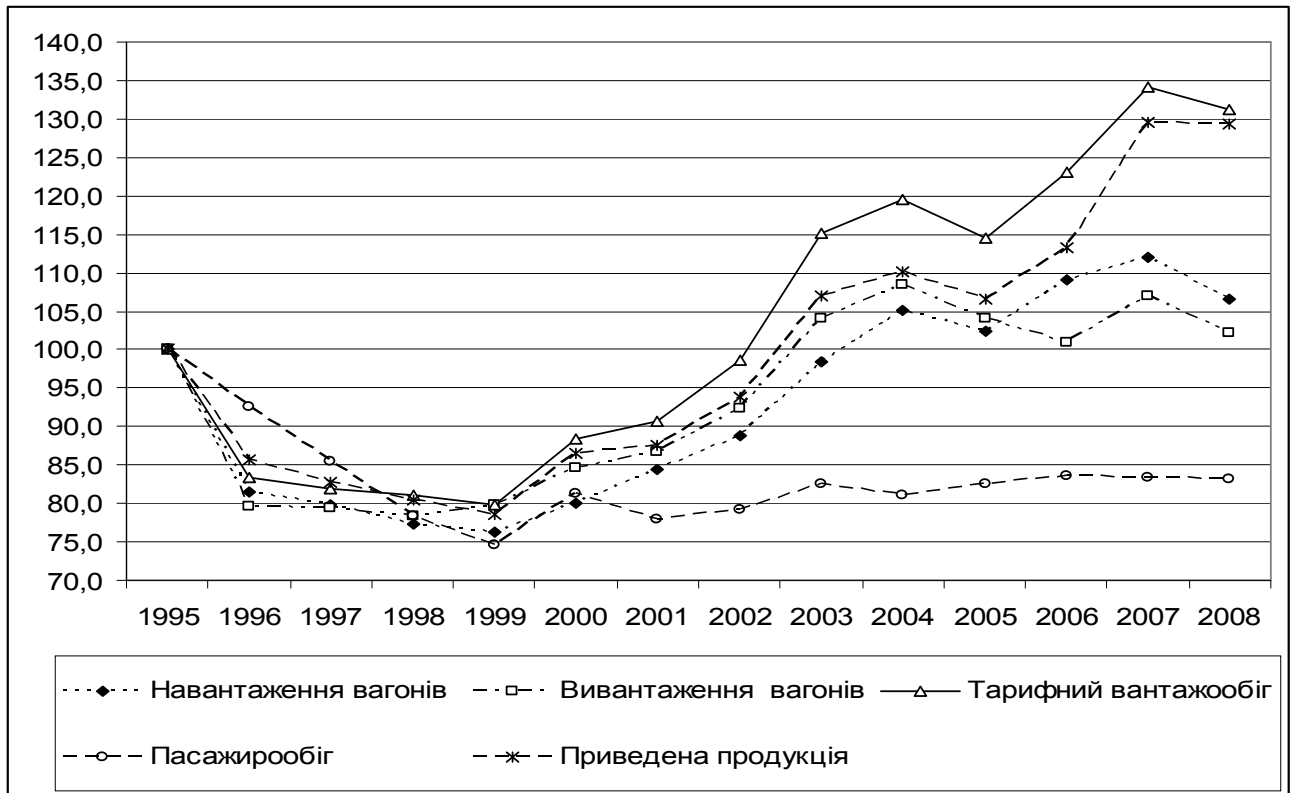


Рисунок 1 - Динаміка обсягових показників діяльності залізничного транспорту за період 1995-2008 рр. (відсотків до 1995 року) [15]

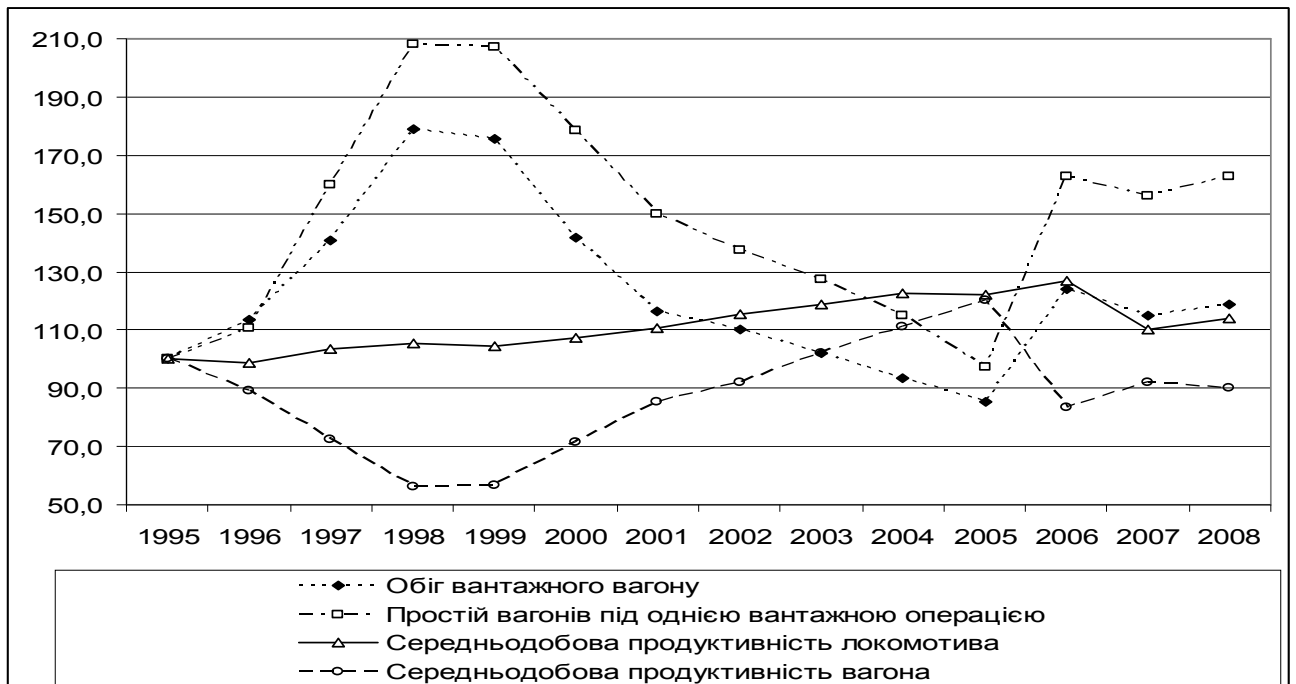


Рисунок 2 - Динаміка якісних показників діяльності залізничного транспорту за період 1995-2008 рр. (відсотків до 1995 року) [15]

Результатом скорочення обсягів перевезень у 2008 р. стало зменшення експлуатаційного парку локомотивів, у тому числі електровозів та тепловозів. Порівняно з 1995 р. загальне скорочення склало 8%, порівняно з 2007 р. – 4%, у тому числі скорочення по парку електровозів склало 2%, а по тепловозам 5%. Середньодобову продуктивність локомотивів за 2007-2008 рр. зменшено порівняно з 20006 р. на 11%, коли досягнуто її максимальний рівень, який більше рівня 1995 р. на 27 %.

Внаслідок скорочення обсягів перевезень вантажів у 2008 році на 20 % відбулося збільшення обігу вантажного вагону, простою вагонів під однією вантажною операцією і процент порожнього пробігу вагонів до навантаженого. Збільшення склало 3,4 %, 4,3% та 3,5 % відповідно до рівня 2007 року.

Головною проблемою для залізничного транспорту залишається незадовільний стан основних фондів, фізичний знос якого досяг критичної позначки. В цілому знос основних фондів по залізницях України складає біля 60 % .

На 01.01.2009 р. інвентарний парк тягового рухомого складу включав: тепловози – 2545 од., що менше рівня 2000 р. на 196 од.; електровозів – 1855 од., що більше рівня 2000 р. на 59 од.; паровозів – 52 од. При цьому термін експлуатації 46,4% тепловозів, 75,7 % електровозів перевищив нормативно встановлений . В загальній кількості електровозів та тепловозів 57,3 % мають термін експлуатації більше 40 років .

Негативне явище щодо терміну служби вантажних вагонів підтверджують такі дані: на 01.01.2009 р. термін експлуатації від 26-40 років мають 58,3 % критих вагонів, 44,7 % платформ, 23,6 % напіввагонів та 51,4 % цистерн. За останній час оновлення критих вагонів та платформ не здійснювалося, а тому відсутні ті, термін експлуатації яких менше 10 років. Оновленню підлягали тільки напіввагони, але, при потребі майже у 5,5 тис. од на рік, фактичне придбання склало значно менше. Так за період 2003-2008 рр. придбано тільки 2500 од. вантажних вагонів. Окрім цього за цей період закуплено 83 од. тягового рухомого складу, 193 пасажирських вагонів, 68 од. колійної техніки [16].

Плани Укрзалізниці щодо подальшого оновлення включають закупівлю до кінця 2010 р. 2000 вантажних вагонів, але за перше півріччя обсяг оновлення склав лише 291 вагон, з яких 288 придбала Придніпровська залізниця (виробниками є ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», ДП «Попаснянський вагоноремонтний завод, ДП «Стрийський вагоноремонтний завод» та ДП «Укрспецвагон»).

Станом на 1.06.2010 р. на залізницях України обліковується 121913 од, вантажних вагонів з яких 15372 од знаходиться в тривалому запасі, що становить 12,6% інвентарного парку вагонів, 10331 вагон обліковується серед несправних (8,5%). Темпи виключення з експлуатації вантажних вагонів значно перевищують темпи їх придбання (тільки за перше півріччя 2010 року списано 2631 вантажний вагон та ще 10972 вагонів до кінця 2010 року перевищать нормативний термін експлуатації).

Проблема оновлення рухомого складу, перш за все, має фінансове підґрунтя. Основними коштами на оновлення є власні кошти залізниці та отримані кредити банків. Іншою причиною, що має державний характер, є недостатність підтримки вітчизняних виробників рухомого складу, для яких вигідніше реалізовувати продукцію за кордоном (експорт продукції ВАТ "Азовмаш", ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод", ВАТ "Стахановський вагонобудівний завод" та ВАТ "Дніпровагонмаш" складає 95 % загальних обсягів виробництва). В планах Укрзалізниці на 2010-2010 рр. закупка імпортних швидкісних електропоїздів на загальну суму 300 млн. євро (за рахунок отримання кредиту), здатних розвивати швидкість до 200 км/год. Проте використовувати їх будуть в швидкісних режимах до 160 км/год (так як залізнична мережа не пристосована до швидкісних перевезень та потребує перебудови). Підтримавши національного виробника рухомого складу та створивши взаємовигідні умови їх співпраці з Укрзалізницею держава вирішить одразу декілька проблем: оновлення основних фондів залізниці, розвиток національного товаровиробника, економія кредитних коштів Укрзалізниці, підготовка до Євро-2012 [17]. Залучення необхідних коштів на придбання цього рухомого складу ускладнене. Стороною, що надаватиме кредит, буде країна, яка виграє в тендері, проте процес кредитування ускладнений відсутністю державних гарантій [18].

На сьогоднішній час в питаннях кредитування Укрзалізниці успішно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями з проектів, спрямованих на підвищення пропускну здатності залізниць і відновлення їхніх основних фондів. З 1999 по 2005 рік Укрзаліниця разом із ЄБРР працювали над проектом "Розвиток залізниць України". Кредит використовувався для придбання 27 сучасних колійних машин. Загальна вартість проекту - 92,57 млн. дол. США. Для реалізації проекту ЄБРР надавав кредит під державну гарантію в сумі 51,88 млн. дол. США. Українська частина склала 39,26 млн. дол. США, технічна допомога ТАСІ - 1,43 млн. дол. США. У 2007 році Укрзаліниця підписала з англійським банком

„Barclayas capital bank” угоду про отримання кредиту у сумі понад 550 млн. доларів. Ці кошти інвестувалися в залізниці України під ставку Libor + 2,5%, з відстроченням платежу на два роки та використовувалися на фінансування будови мостового переходу через Дніпро у Києві, модернізацію колійного господарства і купівлю рухомого складу. На стадії реалізації знаходиться загальний з ЄБРР проект "Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України". Кредит ЄБРР (120 млн. дол. США) наданий Укрзалізниці на придбання колійної техніки та будівництво нового двоколійного тунелю на ділянці Бескид-Скотарске Львівської залізниці (частини міжнародного транспортного коридору № 5). У січні 2009 року Укрзалізниця підписала Кредитну угоду з ЄБРР на суму 62,5 млн. дол. США для комерційного проекту "Закупівля рухомого складу для потреб залізничного транспорту України", метою якого є придбання сучасних вантажних вагонів. Для збільшення пропускної спроможності залізниць у напрямку портів Чорного моря, забезпечення енергоефективності перевезень і зниження їх собівартості, а також зменшення впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище Укрзалізницею досягнута домовленість з ЄБРР щодо фінансування проекту "Модернізація залізничного напрямку Полтава-Кременчук-Бурти-Користівка з метою забезпечення енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом", загальна вартість якого складає 315 млн. євро (з урахуванням будівництва другої колії), з них кредитні кошти ЄБРР - 90 млн. євро, українська частка - 225 млн. євро (гроші залізниць). На стадії підготовки знаходиться спільний зі Світовим Банком проект "Підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знамянка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Джанкой", загальна вартість біля - 1160 млн. дол. США. Світовий Банк розглядає можливість фінансування на суму 500 млн. дол. США, залишок (660 млн. дол. США) - власні кошти залізниць. Загальна сума кредитів, що отримано Укрзалізницею, на кінець 2009 рр. склала 841,213 млн. дол. США.

Складне фінансове становище, в якому опинилася Укрзалізниця у 2008-2009 рр., негативно вплинуло на своєчасність погашення кредитів. Зниження кредитоспроможності Укрзалізниці вимусило її керівництво у 2009 році підписати угоду про реструктуризацію на п'ять років синдикованого кредиту на суму 550 млн. дол. США. Повернення таких сум кредитів при зменшенні прибутків Укрзалізниці за період 2005-2009 рр. викликає занепокоєння, так як вони є основним джерелом оновлення основних фондів та інноваційного розвитку галузі.

Найбільший за останні сім років, що розглядаються, темп зростання розміру середньомісячної заробітної плати, що мав місце у 2008 році, супроводжувався зменшенням продуктивності праці.

Таким чином, функціонування залізничного транспорту супроводжується низкою проблем, що позначаються не тільки на техніко-технологічному стані підприємств залізничного транспорту, безпеці перевезень, але й на економічній безпеці України, яка визначається таким станом національної економіки, який забезпечує стабільне функціонування виробничої, фінансової, банківської систем.

Висновки. Одержані результати аналізу діяльності залізничного транспорту підтвердили невирішеність проблем, що створює перешкоду процесам інтеграції до європейської залізничної транспортної системи. Так невідкладного усунення потребують такі з них: суміщення функцій державного регулювання та господарського управління; недосконалий розподіл доходів від перевезень; високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів; незадовільний рівень технології організації перевізного процесу; низький рівень транспортного сервісу та інформатизації транспортного процесу; труднощі при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України; технічна невідповідність вітчизняної та європейської транспортних мереж; недостатність державної підтримки інноваційного розвитку галузі тощо. Проведений аналіз процесів функціонування залізничного транспорту України дозволив виявити суттєві проблеми щодо забезпечення його конкурентоспроможності на внутрішньому та міжнародному ринках перевезень, що спричинило скорочення частки ринку вітчизняних залізничних транзитних перевезень, зменшення порівняно з конкурентами обсягів перевезень. Внаслідок існування недостатньо ефективного механізму управління розвитком залізничного транспорту з боку як державних органів влади, так і керівництва галузі сформувалися протиріччя, які мають організаційний, техніко-технологічний, науково-технічний, інноваційний, управлінський та інший характер.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Офіційний сайт Державного комітету статистики України: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В.

- Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 13-18.
3. Петренко Е.А. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине: состояние и проблемы / Е.А. Петренко // Залізничний транспорт України. – 2010. - № 1. – С. 58-62.
4. Петренко Е.А. Управление железнодорожным транспортом в условиях кризиса / Е. А. Петренко // Залізничний транспорт України. – 2009. - № 4. – С. 28-30
5. Кумицький С. Економічна ситуація на залізничному транспорті України: стан і перспективи / С. Кумицький // Україна: події, факти, коментарі. – 2009. - № 1. – С.26-
6. Бараш Ю.С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: автореф. дис... д-ра екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами / Ю.С. Бараш. — Харків, 2008. — 37 с.
7. Кондратюк М. В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: автореф. дис... канд. екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М. В. Кондратюк. — Харків, 2009. — 19 с.
8. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп / Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.
9. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.
10. Цветов Ю. М. Проблеми та основні напрямки реформування системи залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
11. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов // Залізничний транспорт України. - 2006. - № 3. - С. 18 - 21.
12. Гуриев С. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы / С. Гуриев, Р. Питтман, Е. Шевяхова. – М.: Центр Экономических и финансовых исследований и разработок, 2003. – 29 с.
13. Гуриев С. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы / С. Гуриев, Р. Питтман, Е. Шевяхова. – М.: Центр Экономических и финансовых исследований и разработок, 2003. – 29 с.
14. Державна програма реформування залізничного транспорту (Проект) від 27 грудня 2006 року № 651-р / Кабінет Міністрів України. – Офіційне видання. – К.: Парлам. вид-во, 2007. – 22 с.
15. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України – 2008 / Державний комітет статистики. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство». – 281 с.
16. Бакалинская А. Робинзон груза / А. Бакалинская // Бизнес. – 2009. - № 6. – С. 74-76.
17. Кава А. Невостребованная скорость / А. Кава. Режим доступу до статті: <http://news.liga.net/articles/NA100272.html>.
18. Гребенюк Е. Пусть бегают, а не ездят / Е. Гребенюк // Экономические известия. – 2010. – №71. – 30 апреля.

Аннотация. Проанализировано современное состояние железнодорожного транспорта Украины для решения проблем, которые создают препятствие процессам интеграции к европейской железнодорожной транспортной системе.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, интеграционные процессы, доход, от перевозок, потенциал, отправление грузов, темп роста, качественные показатели, количественные показатели, физический и моральный износ основных фондов, государственная поддержка, транспортная инфраструктура.

Summary. The modern state of railway transport of Ukraine is analysed for the decision of problems which create an obstacle the processes of integration to the European railway transport system.

Keywords: railway transport, integration processes, profit, from transportations, potential, sending of loads, rate of growth, high-quality indexes, quantitative indexes, physical and moral wear of capital assets, state support, transport infrastructure.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*