

4. Буркинський Б. В., Котлубай М. І. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт.- Одеса.: ППіЕЕД, 2001. – 121 с.
5. Кинг А. М. Тотальное управление деньгами. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.
6. Райан Б. Стратегический учет для руководителя. М.: «ЮНИТИ», 1998 – 615 с.
7. Сакс Дж. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход. - М.: «Дело». 1996. – 847 с.
8. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. Принципы инвестиций. – М.: «Вильямс», 2002. – 984 с.
9. Щелкунов В. И. Производственный потенциал Украины. – К.: КМУГА, 1999. – 245с.
10. Экономическая теория./ Под ред. Добрынина А.И. – СПб: ПИТЕР, 2001. – 542 с.
11. Alderton P. M. Sea transport: operation and economics. London: Thomas reed, 1986. – 226 p.
12. Беренс В., Хавранек П. М. Руководство по оценке эффективности Инвестиций.-М.: «ИНФРА-М», 1995. – 528 с.
13. Гитман Л. Дж., Джонк М. Д. Основы инвестирования. - М.: Дело, 1997. - 1008 с.
14. Lalonde B. J., Growth in EDI usage: Career Patterns in Logistics/ - Columbus: Ohio State Univvversity, 1992/ - 352 p.

Аннотация. Рассматривается оценка эффективности при принятии хозяйственных и инвестиционных решений на основе критериальных и внешних ограничений уровня развития национального морского транспорта.

Ключевые слова: интеграционные процессы, эффективность, международные транспортные коридоры, инвестиционная деятельность, конкурентоспособность флота.

Summary. The estimation of efficiency in making business and investment decisions based on the criterion of external constraints and the level of development of the national sea transport.

Keywords: integration processes, efficiency, international transport corridors, investment, competitiveness of the fleet.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.2.001.76

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Ёлкин Д.Г., аспирант (УкрГАЗТ)*

У статті розглянуті пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України в рамках Концепції реформування. Критично проаналізований зарубіжний досвід

Ключові слова: модернізація, швидкісний рух, якість, ціна, реформування

Постановка проблеми. История развития железнодорожного транспорта датируется 25 сентября 1825 годом. С этого времени развитие железнодорожного транспорта происходило не равномерно. Причиной этому были особенности развития самих стран, многовекторность отраслей Стоктоном и Дарлингтоном, предназначенной для перевозки грузов. С этого времени развитие железнодорожного транспорта происходило не равномерно. Причиной этому были особенности развития самих стран, многовекторность отраслей

и производственных процессов. Определенную роль играло также расстояние между отдельными странами и регионами, вовлеченными в хозяйственное взаимодействие. Как известно, экономически развитые страны нуждались в транспортировке груза большими объемами и на дальние расстояния, что и повлекло за собой в дальнейшем стремительное развитие железнодорожного транспорта и его совершенствование. Не равномерность экономического развития стран нашло своё отражение в развитии железнодорожного транспорта, что ощущается и ныне. Тесная взаимосвязь между развитием экономики страны и железнодорожным транспортом изначально отражалась только в развитии самого транспорта, однако ныне этот «тандем» влияет друг на друга с равнозначной степенью. Вместе с тем некоторых случаях решающими в этом влиянии оказываются железные дороги.

Переход от административно-командной системы к рыночным приоритетам повлек за собой ряд острых проблем в развитии железнодорожного транспорта. Их решение носило порой индивидуальный характер и основываясь на особенностях развития экономики той или иной страны. Следует отметить, что необходимость реформирования железнодорожного транспорта в разных странах возникла не одновременно. Так Япония была первой страной, которая обосновала необходимость реформирования железнодорожного транспорта. Так в 1872 г была создана Корпорация государственных железных дорог. В месте с тем некоторые страны процесс реформирования начали осуществлять гораздо позже. К примеру Канадские национальные железные дороги были проданы канадско-американскому консорциуму только в 1995 году.

Таким образом, зарождение железнодорожного транспорта как отрасли происходило неравномерно. Целесообразность реформирования железнодорожного транспорта возникла в различных странах не в одночасье.

Быстро развивающаяся внешняя среда, рост конкуренции других видов транспорта, увеличивающиеся издержки на транспортировку грузов и пассажиров из-за не эффективности деятельности отрасли (предприятия) все это и многое другое вызвало необходимость принять решение модернизации железнодорожного транспорта, которая в свою очередь потребовало значительных капиталовложений. Монополия государства на железнодорожный транспорт, как правило, в сложившейся ситуации не в состоянии уже была обеспечить финансирование отрасли на должном уровне. Модернизация отрасли - это крайне важное мероприятие, которое проследует обеспечить жизнеспособности железнодорожного транспорта. К сожалению после распада СССР и

кризисных явлений в экономике Украины еще более обострилась ситуация в развитии железнодорожного транспорта. Отсутствие весомых и научно обоснованных мероприятий по модернизации отрасли привело к катастрофическому износу основных фондов (более чем на 80%), что в конечном итоге выразилось в значительном сокращении грузооборота и пассажирообороте, а, как следствие увеличение удельных затрат на оплату труда, административные расходы и т.д. Отмеченное диктует необходимость проведения комплексных исследований опыта реформирования железнодорожного транспорта зарубежных стран, которые уже реформировали отрасль, с учетом как позитивных, так и негативных итогов.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы реформирования железнодорожного транспорта Украины, поиск путей увеличения конкурентоспособности его и повышения доходности и т.д находятся в поле зрения многих ученых и специалистов отрасли. В процессе изучения данной проблемы были рассмотрены научные труды ведущих ученых и специалистов по развитию и реформированию отрасли, в частности Е. Белабудтинова [5], С. Гриценко [6], А.В. Коновалов [7], В. Доманський [5], В.М. Самсонкін [6] и др.

Целью статьи является изучение зарубежного опыта выхода из кризисных ситуаций железнодорожного транспорта в контексте поиска приоритетных направлений развития рынка транспортных услуг.

Изложение основного материала исследования. Поиски путей реформирования железнодорожного транспорта Украины с целью его модернизации ведутся уже давно. С одной стороны это способствовало тому, что Украина является единственной страной на постсоветском пространстве где еще не осуществился процесс реформирования. Это увеличило разрыв в развитии отрасли в сравнении с другими странами мира. Но с другой стороны можно предположить, что данное обстоятельство - это отличный шанс проанализировать опыт реформирования других стран, выявить положительные стороны и не допустить повторение ошибок соседей.

Направления модернизации железнодорожного транспорта ориентируется на мероприятия направленные на увеличение скорости движения, развития сервисной базы, повышение комфортности и безопасности пассажирских перевозок. Железнодорожники также ставят цель сохранение контингент пользователей услугами железнодорожного транспорта и по возможности привлечение новых. Модернизация железнодорожного транспорта включает чрезвычайно болезненный аспект отрасли - это пассажирские перевозки. Как

известно пассажирские перевозки по своей природе менее прибыльны (а чаще просто убыточны) в сравнении с грузовыми перевозками. Связано это, прежде всего с тем, что транспортировка груза исходя из наполняемости вагонов является намного прибыльной. Вместе с тем требуемые условия по перевозке пассажиров более затратные, так как ориентируются на больший сервис, безопасность, своевременность, регулярность, т.е. отражается в повешенной себестоимости.

Одна из основополагающих тенденций пассажирских перевозок это скорость движения. Скоростное движение функционирует в пределах от 180 км/ч до 220 км/ч. Максимальная скорость зафиксирована в Китае, где поезда развивают скорость до 350 км/ч. Железнодорожный транспорт Украины в сфере скоростного движения значительно отстал от других стран. Скоростного движения в Украине практически нет.

При рассмотрении вопроса о повышении скорости движения возникает ряд причин, которые не позволяют его реализовать на базе функционирующей сети железных дорог. Основными сдерживающими причинами являются следующие. Это не соответствующие качество путевого хозяйства, кривизна пути (для скоростного движения необходимым условием является максимально возможное отсутствие изгибов, подъемов и спусков), а также техническое состояние подвижного состава

В большинстве стран мира на повестке дня стоят проблемы связанные с модернизацией имеющегося пути или постройкой нового. Постройка новых линий предназначенных для скоростного движения, является очень дорогостоящим вариантом, обусловленным необходимостью покупки земли, и в последствии строительством самого объекта. Строительство новых линий в различных странах исчисляется затратами в десятки миллионов евро в расчете на 1 км пути. Что же касается варианта по модернизации линий, то здесь расходы исчисляются в пределах 1-3 миллионов евро в расчете на 1 км пути. Вместе с тем, как показывает опыт стран, где железнодорожный транспорт находится на высоком уровне развития, дальнейшее обслуживание модернизированной линии обходится значительно дороже, нежели построенной новой. Еще одна сторона развития скоростного движения на железнодорожном транспорте связана с приобретением высокоскоростного подвижного состава закупка которого сопровождается значительными капиталовложениями.

Нынешнее развитие железнодорожного транспорта Украины пока не может ориентироваться на строительство новых магистралей и поэтому представляет весьма

неопределенную перспективу относительно организации скоростного движения. Вместе с тем обеспечить решение задачи скоростного движения обязано государство. Как уже отмечалось в ряде публикаций ученых и практиков опыт приватизации железных дорог в Европе показывает, что недостаточным является финансирование этого проекта только за счет акционерного капитала. В странах Европейского Союза модернизация отрасли обеспечивается не только компаниями, в руках которых находится железнодорожный транспорт, но и благодаря финансированию государством и прочими общеевропейскими фондами. Следовательно в будущем для Украинских железных дорог, независимо от предполагаемого набора форм собственности, необходима эффективная, научно-обоснованная программа поиска резервов сокращения расходов и привлечения инвестиций из различных источников.

Сокращение непроизводительных расходов на железнодорожном транспорте Украины по нашему мнению может быть получено как за счет создания двухуровневой системы управления отраслью, так и за счет снижения численности персонала. Об этом свидетельствует европейский опыт реформирования, железнодорожные администрации также широко использовали опыт диверсификации производства. Отметим также то, что опыт зарубежных стран показывает, при рассмотрении поисков самофинансирования в первую очередь целесообразно обратить внимание на ситуацию с пригородными пассажирскими перевозками. Катастрофическая убыточность именно пригородных пассажирских перевозок являются наиболее болезненной проблемой для железнодорожного транспорта Украины. Их убыточность обусловлена с одной стороны социальной функцией, а с другой - минимальной компенсацией со стороны государства расходов связанных с перевозкой льготного контингента, что является нарушением закона о железнодорожном транспорте Украины. Существует также острая проблема, связанная с безбилетным проездом пассажиров. Европейские страны, которые пошли по пути устранения убыточности пригородных пассажирских перевозок предприняли мероприятия по: отмене бесплатного льготного проезда путем начисления дополнительных денежных средств к пенсии; сокращению количества вагонов в составе; усилению контроля по оплате проезда и т.д. Внедрение аналогичных программ в Украине позволили бы существенно снизить уровень убыточности пригородных пассажирских перевозок, что дало бы возможность перераспределить финансовые ресурсы на развитие отрасли и организацию скоростного движения.

Мероприяття, направленні на підвищення якості надаваних послуг в пасажирських перевезеннях можуть привертати увагу додаткових пасажирів воспользоваться услугами железнодорожного транспорта. Европейский опыт также показывает, что на фоне разработок по скоростному движению необходимо проведение работ связанных с повышением качества предоставляемых услуг. Маркетинговые исследования европейского рынка пассажирских перевозок показывает, что решающим критерием при выборе того или иного вида транспорта во многих случаях оказываются именно показатели качества, комфорта и сервиса. Положительной стороной этого является тот факт, что внедрение мероприятий по повышению качества, комфорта и сервиса являются менее затратными, нежели сооружение новых скоростных линий. И это ныне может стать стратегическим направлением развития железнодорожного транспорта Украины. Таким образом, повышение качества, комфорта и сервиса для железнодорожного транспорта может дать серьезный импульс для увеличения его доли в сегменте пассажирских перевозок.

Полезным нас является также опыт зарубежных железнодорожных администраций по широкому использованию программы привлечения пассажиров воспользоваться этим видом транспортом, которая реализуется путем формирования гибкой системы цен на проезд. Как известно, цена это один из определяющих моментов в решении вопроса конкурентоспособности транспорта. Ценовая политика должна реализовываться путем систем скидок таких как: заблаговременное бронирование билета; накопительная система скидок; различная стоимость билетов в зависимости от расположения мест в вагоне и т.д. Гибкая система цен на железнодорожном транспорте Украины безусловно может заинтересовать заинтересовала большее количество пассажиров воспользоваться именно этим видом транспорта.

Аннотация. В статье рассмотрены приоритетные направления развития железнодорожного транспорта Украины в рамках Концепции реформирования. Критически проанализирован зарубежный опыт.

Ключевые слова: модернизация, скоростное движение, качество, цена, реформирование.

Summary. In the article priority directions of development of railway transport of Ukraine are considered within the framework of reformation's Conception. Foreign experience is critically analysed.

Keywords: modernization, speed motion, quality, price, reformation.

Вывод. Таким образом, для успешного развития железнодорожного транспорта Украины необходимы мероприятия направленные на повышение его конкурентоспособности, реализация которых должна быть направлена на развитие скоростного движения, повышение качества, комфорта, сервиса предоставляемых услуг, внедрения гибкой системы формирования цен на перевозку пассажиров. Все это может быть обеспечено путем поиска внутренних резервов самофинансирования и привлечение внешних инвестиций, что может быть осуществлено в условиях реализации Государственно программы реформирования отрасли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту на 2008-2015 роки. <http://www.uz.gov.ua>
2. Державна програма реформування залізничного транспорту України на 2009-2015 роки. <http://www.mintrans.gov.ua>
3. Аналіз міжнародного опыта реформування залізничного транспорту <http://www.guryevandrey.narod.ru/artikals/Analiz2005.html.doc>
4. «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001г. N 384
5. В. Доманський, С. Белабудтинова. Міжнародний опыт реформування залізничних доріг на пути их приватизації и развития рыночных отношений // Залізничний транспорт України. – 2008. - №5. – с.14-18
6. В.М. Самсонкін, О.М. Гончаров, С.Г. Грищенко, А.В. Коновалов, Г.П. Земляк, О.М. Носач, Н.Й. Коновалова. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки/ -2009

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Боровик Ю.Т.