

УДК 629

*Михайло Макаренко, д. е. н., професор
(академік Транспортної академії України, Ректор,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Аліна Стукало, к. е. н.
(старший викладач кафедри «Вагони і вагонне господарство»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

УДОСКОНАЛЕННЯ УМОВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Досліджуються умови функціонування залізничного транспорту і пошук шляхів їх удосконалення. Розглядаються принципи розвитку транспортної системи України. Обґрунтована необхідність підвищення ефективності функціонування галузевих господарств залізниць України.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортна система, галузеві господарства, ефективність функціонування.

Исследуются условия функционирования железнодорожного транспорта и поиск путей их совершенствования. Рассматриваются принципы развития транспортной системы Украины. Обоснована необходимость повышения эффективности функционирования отраслевых хозяйств железных дорог Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная система, отраслевые хозяйства, эффективность функционирования.

Постановка проблеми. Розглядаючи стан і можливості подальшого розвитку залізничного транспорту України, а також підвищення ефективності фінансово-економічних результатів його діяльності в умовах реформування, слід підкреслити, що запропонована структурна реформа залізничного транспорту зобов'язана базуватись на виділенні природно-монопольної і конкурентної сфери в створених економічних видах діяльності. Це обумовлено, в першу чергу, тими обставинами, що сьогоденний етап розвитку економіки зумовлює істотно нові підходи до управління і формування фінансово-економічних результатів діяльності залізничного транспорту.

Глобалізація викликала до життя вкрай суперечливі явища й процеси, спричинені поступовим стиранням кордонів ринків, посиленням залежності національних економік від зовнішнього впливу, ризиків тощо. Тому в останні десятиліття серед науковців існує зумовлена глобалізацією дискусія щодо удосконалення способів впливу на різновекторну системну трансформацію економіки, соціальної й політичної сфер, пошук підходів до ідентифікації суспільних інтересів і їх оптимального поєднання.

© Макаренко М. В., Стукало А. В., 2014

Отже, для залізничного транспорту України ці вимоги обумовлюють необхідність проведення структурної реформи, яка забезпечить залізничним перевезенням ефективність, доступність, безпеку, конкурентоспроможність, привабливість для інвесторів, задоволення потреб економіки і населення в транспортних послугах.

Особливої актуальності при реформуванні залізничного транспорту набуває проблема підвищення ефективності експлуатаційної діяльності з метою поліпшення фінансово-економічних результатів господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У міжнародній практиці проблемам економічної ефективності транспортних послуг присвячено значну кількість наукових досліджень. Достатньо сказати, що за останні два десятиліття майже всі директиви ЄС щодо залізничного транспорту передбачали підвищення його економічної ефективності, починаючи з директиви Ради Європейського співтовариства № 91/440/ЕЕС 1991 р. [1] і закінчуючи Директивою Європейського Парламенту і Ради № 2001/14/ЕС від 2001 р. [2]. Однак велика кількість питань ефективності залізничних перевезень ще недостатньо вдосконалені й розроблені, значна частина існуючих економічних категорій трактується по-різному, що обумовлює наявність досить різних підходів до вивчення цієї проблеми.

При цьому необхідно зазначити, що питанням виміру, аналізу, оцінки ефективності роботи залізничного транспорту завжди приділялась велика увага на всіх етапах його розвитку. Багато вчених-економістів, а саме: В.Г. Галабурда, Т.С. Хачатуров, М.Н. Ларіна, М.Ф. Тріхунков та інші досить детально описали положення щодо ефективності експлуатаційного процесу на залізничному транспорті.

Метою даної статті є дослідження умов функціонування залізничного транспорту і пошук шляхів їх вдосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливої актуальності проблема ефективності роботи залізничного транспорту набуває після створення на залізничному транспорті вертикально-інтегрованої системи управління з переходом на галузеві принципи управління в таких господарствах, як локомотивне, вагонне, пасажирське, а також у галузевих господарствах, які будуть входити у склад інфраструктури. Перехід цих галузевих господарств на самостійний вид економічної діяльності обумовлює необхідність забезпечення ведення і опублікування їх розділених прибуткових рахунків і збитків і розділених самостійних балансів. У зв'язку з цим варто особливо підкреслити, що в економічній теорії термін «ефективність» для галузевих господарств залізничного транспорту практично не застосовувався, оскільки у них не було самостійного балансу і вони не вели самостійну фінансову і бухгалтерську звітність у межах свого господарства. В економічній літературі ефективність будь-якого процесу в експлуатаційній діяльності галузевих господарств, як його результативність, взагалі не розглядалась, а якщо й розглядалась, то тільки в контексті загальногосподарської діяльності в цілому по залізниці.

Отже, наукову теорію ефективності роботи галузевих господарств залізниць, як самостійних суб'єктів господарювання, потрібно ще розробляти і обґрунтовувати, оскільки значна частина проблем господарської діяльності цих господарств залишається дискусійною.

В сучасних умовах розвитку економіки України поява нових форм господарювання і фактів економічного характеру на прикладі створення ПАТ «Українські залізниці» стає динамічнішим і набуває все більш стійкої тенденції і розповсюдження. Так, для умов функціонування залізничного транспорту уже не є надзвичайним явищем на транспортному ринку України власники вантажних вагонів, робота

приватних операторів, експедиторських і транспортних фірм, які бажають здійснити перевезення на мережі залізниць України.

Як показав досвід розвинених країн, реальність присутності на залізничному транспорті і приватних, і державних перевізників цілком обґрунтована, оскільки це забезпечує формування ринку перевізників і становлення конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Сьогодні перед транспортною галуззю України стоїть грандіозне завдання адаптації її до європейського транспортного ринку з метою створення єдиного транспортного простору і впровадження в технологію її роботи європейських стандартів якості перевезень, що є потужним інструментом подолання кризи і усунення загроз економічної рецесії. При цьому основну увагу необхідно приділяти формуванню цілісної залізничної інфраструктури, в тому числі й міжнародних транспортних коридорів, а також створенню ефективних мультимодальних перевізних технологій і транспортно-логістичних схем.

Для формування комплексних високотехнологічних логістичних послуг потрібен перехід на новий сучасний формат вантажного обслуговування – мультимодальних, термінально-логістичних центрів на всій мережі українських залізниць і, перш за все, у великих транспортних вузлах. Це забезпечить надання клієнтам повного спектру послуг у галузі транспорту, логістики, управління ланцюгами поставок і товарними запасами. Ці перспективні завдання можна реалізувати тільки за наявності серйозних державних програмних документів і, в першу чергу, продуманої і збалансованої Транспортної стратегії соціально-економічного розвитку залізниць на період не менше, ніж до 2030 року. Ця Транспортна стратегія має визначати два основних принципи розвитку транспортної системи України [3].

По-перше, це перехід до повноцінної мережевої структури залізниць і автомобільних доріг і, відповідно, поліцентричної моделі просторового розвитку країни. По-друге, це формування виділеної інфраструктури швидкісних і високошвидкісних залізничних магістралей, які дозволяють не тільки підвищити мобільність населення, а й зможуть вивільнити зайняті сьогодні резерви вантажних ліній.

У зв'язку з цим, принципово новим напрямом інноваційного розвитку транспортної системи має бути створення інфраструктури швидкісних ліній і високошвидкісних залізничних магістралей, які дозволять підвищити мобільність населення і стануть важливим каталізатором соціально-економічного розвитку регіонів, промисловості, науки і кадрового потенціалу України.

Рішення цих задач обумовлює необхідність зміни тарифної моделі вантажних перевезень, яка забезпечує як повне повернення інвестиційних коштів на просте відтворення, так і прибутковість, достатню для розширеного відтворення інфраструктури залізничного транспорту.

Разом з тим, на сьогодні технічний стан рухомого складу залізниць не відповідає сучасним вимогам для транспортної системи ХХІ ст. Однією з найгостріших проблем залізниць є фізичне і моральне старіння локомотивного парку. Абсолютна більшість тягового і моторвагонного рухомого складу українських залізниць побудована згідно з технічними вимогами 60-х років минулого сторіччя. Він характеризується збільшеними, постійно зростаючими експлуатаційними витратами і має низьку економічність, порівняно з рухомим складом нового покоління. На сьогодні вже відпрацювали встановлений заводами-виробниками нормативний термін служби більше 82% тягового і моторвагонного рухомого складу. Темпи його щорічного

старіння значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків, унаслідок щорічного недостатнього фінансування для відповідного оновлення.

Крім того, в найближчі роки потрібно розробити програму оновлення і створити необхідні технічні умови для підтримки технічного стану залізничного рухомого складу, визначити джерела фінансування інвестиційних проектів.

Виникла також потреба в об'єднанні і концентрації потужностей ремонтної бази залізничного рухомого складу з метою її збереження і розвитку в рамках проведення єдиної технічної політики. Для цього необхідно привести матеріально-технічну базу у відповідність із виконуваним об'ємом перевезень, оскільки в поточному 2014 р. об'єми вантажних перевезень за 8 місяців скоротилися, порівняно з аналогічним періодом, на 5,8%, транзитних перевезень – на 11,2%, а пасажирооборот зменшився на 28,1%. У результаті залізниці недоотримали 1,5 млрд грн, або це становить 4,5% нижче рівня 2013 р. доходів від перевезень, що вкрай негативно відбилося на їхньому фінансовому стані, кредиторська заборгованість яких уже перевищила 17 млрд грн.

Таке положення ставить у дуже важке становище виконання багатьох програм розвитку залізничного транспорту, в тому числі викликає серйозні труднощі в проведенні його структурної реформи і оновленні рухомого складу. В результаті сьогодні, на жаль, призупинено освоєння, спільно з провідними світовими і вітчизняними компаніями, сучасних технологій локомотивобудування і найголовніше – створення магістрального електровоза подвійного живлення. Застосування такого двосистемного вантажного локомотива може суттєво зменшити витрати залізниць на утримання парку локомотивів за рахунок скорочення часу перебування поїздів на станціях, де відбувається зміна виду струму і відсутність самої необхідності заміни локомотива, що працює на постійному або змінному струмі.

Висновки і пропозиції. У зв'язку з цим потрібно збільшити темпи оновлення тягового рухомого складу і вагонного парку, а також розпочати пошук значних коштів на оновлення парку маневрових локомотивів, моторвагонного парку і пасажирських вагонів.

Враховуючи вище викладене, доцільно розглянути можливість надання державної підтримки для розвитку механізму лізингу в залізничній галузі, зокрема субсидування державою частини лізингових платежів, а також застосування додаткових заходів податкового стимулювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Директива ради від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства (91/440/ЄЕС) [електронний ресурс]. Міністерство юстиції України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.ua/45893>
2. Законодавство Європейського Союзу [електронний ресурс] Транспортна стратегія України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/docs>
3. Транспортна стратегія України до 2020 р. [електронний ресурс] Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

Alina Stukalo, PhD in Economics

(Senior Lecturer of the Department of Cars and Carriage Facilities, State Economic and Technological University of Transport)

Mikhailo Makarenko, Doctor of Economics

(Rector of State Economic and Technological University of Transport)

CONDITIONS IMPROVEMENT OF RAILWAY TRANSPORT OPERATION IN THE RESTRUCTURING SITUATION

In terms of the establishment of railways vertically integrated forms of governance with the transition to sector management principles in the major industrial economies the question of the conditions of the study Railway Transport and finding ways and their improve is particular relevance. Before the transport sector of Ukraine the task of adapting it to the European transport market to create a single transport space and introduction of technology to European standards of quality traffic is come out. It is necessary to develop an update program and create the necessary specifications to support the technical condition of railway rolling stock, identify sources of financing investment projects for gaining these objectives.

There is also a need to bring together and repair a base concentration capacity of railway rolling stock for its preservation and development within a unified technical policy.

Physical and mental aging of locomotive fleet is in serious difficulties for the structural reforms' and rail transport program's implementation. In this regard, it is necessary to increase the rate of renewal of traction rolling stock and rolling stock, and begin searching considerable funds for the shunting locomotives, motor-wagon fleet and passenger cars renovation.

Keywords: rail transport system, branch management, operational efficiency.

REFERENCES

1. Dyrektyva rady vid 29 lypnya 1991 roku pro rozvytok zaliznyts Spivtovarystva (91/440/YeES) [Council Directive of 29 July 1991 on the development of the Community's railways (91/440 / EEC)]. Ministerstvo yustytysyi Ukrainy. Ofitsiynyy veb-sayt. Available at: <http://www.minjust.gov.ua/45893>
2. Zakonodavstvo Yevropeys'kogo Soyuzu [EU legislation. Transport Strategy of Ukraine.] Transportna strategiia Ukrainy. Ofitsiynyy veb-sayt. – Available at: <http://www.transport-ukraine.eu/docs>.
3. Transportna strategiia Ukrainy do 2020 r. [Transport Strategy of Ukraine till 2020] Verkhovna Rada Ukrainy. Ofitsiynyy veb-sayt. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>