

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНОГО СВІТОВОГО РОЗВИТКУ

В роботі розглядається сучасний стан галузі залізничного машинобудування в Україні, його особливості та перспективи розвитку. В результаті проведеного дослідження оцінений стан галузі, її сильні та слабкі сторони, а також запропоновані подальші заходи для розвитку залізничного машинобудування в Україні.

Ключові слова: залізничне машинобудування, рухомий склад, Укрзалізниця

ARTEM OLEKSIYOVYCH BILOUS

Institute of International Relations Kyiv National Taras Shevchenko University

CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR THE INDUSTRY OF RAILWAY ENGINEERING IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF THE MODERN WORLD DEVELOPMENT

Abstract – The aim of the research – to explore the current state of the railway engineering industry in Ukraine, the prospects of its development, current threats and possibilities; to propose incentives for the railway industry development.

Currently Ukraine has six car building plans and two plans for construction of locomotives. The main customer for all those plants is the State Railway Administration of Ukraine "Ukrzaliznytsya", that, for recent years, almost had not ordered new rolling stock. That's why the plants went abroad with their products, and Russia became the main customer abroad. However, in the period of political and economic instability, together with the recent cancellation of import duties to the EU countries, Ukrainian rolling stock producers have now a real chance to diversify their customers and explore new markets.

Thus, to overcome the current difficulties, Ukrainian government has to introduce a special program to renew the rolling stock, to encourage governmental-private enterprise, and the producers should explore new markets as they have products to offer in Europe and other regions.

Keywords: railway engineering industry, rolling stock, Ukrzaliznytsya

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями. Аналіз сучасного стану галузі залізничного машинобудування в Україні дає підстави говорити, що, попри негативні тенденції в економіці України та стан ринку залізничних послуг, залізничне машинобудування в Україні розвивається. Відсутність з боку держави продуманої стратегії закупівлі нового рухомого складу привели до того, що більшість підприємств машинобудівного комплексу опинилися в умовах необхідності самофінансування та самостійного пошуку нових ринків збуту за межами України. Результатом цього стало значне старіння рухомого складу та втрата конкурентних позицій порівняно із залізничними компаніями сусідніх країн. Результатом застою галузі став частковий відтік кваліфікованих кадрів, моральне і фізичне старіння технологій і устаткування.

Переорієнтація вітчизняного залізничного машинобудування на інтенсивний, випереджаючий шлях розвитку припускає необхідність рішення комплексу взаємозв'язаних і взаємообумовлених проблем в законодавчій, нормативно-правовій, фінансово-економічній, освітній, кадровій та інших сферах. Саме це обумовлює необхідність вивчення стану та розвитку машинобудівного комплексу України та його державного регулювання.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Питання розвитку машинобудування України як найважливішого сектору промисловості країни досліджуються у працях таких вітчизняних вчених як: В.М. Гець, Ю.В. Кіндзерский, В.В. Микитенко, М.М. Якубовский, Я.А. Жаліло, Б.М. Данилишин, Н.В. Тарасова, І.С. Калініченко, В.А. Романеско, О.Є. Кузьмін, С.В. Князь, Л.Й. Гнилянська, Д.К. Зінкевич, М.А. Юдін, Д.В. Малащук та інші [1–4], які значну увагу приділяють і проблемам державного регулювання розвитку вітчизняного машинобудування.

Проте, через незавершеність наукових досліджень відносно напрямків та інструментів впливу на ринок залізничного машинобудування в Україні, подальшого дослідження потребує питання удосконалення державного регулювання розвитку вітчизняного залізничного машинобудування.

Метою статті є аналіз стану галузі залізничного машинобудівного комплексу України, визначення пріоритетних напрямків та дієвих методів реалізації державної політики в залізничному машинобудівному секторі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна інфраструктура посідає чільне місце серед факторів економічного розвитку як у минулі роки, так і до сьогодні. Транспортном доставляють вантажі та перевозять людей, і найбільші обсяги перевезень наземним транспортом припадають на залізницю. У часи появи перших залізниць інколи міста вступали в протиріччя, через яке з них пройде залізнична колія, оскільки новий на той час вид транспорту давав значний поштовх для економічного розвитку регіону. Відомі навіть випадки, коли під час прокладання першої трансатлантичної залізниці у США мешканці містечок могли навіть пересунути свої будинки до залізниці. Втім, залізниця не тільки сприяла економічному розвитку, а й мала велике значення в логістичних ланцюжках військових кампаній, оскільки таким чином було найкраще швидко змінювати дислокацію військової техніки та особового складу. Щоб завадити цьому, залізничне полотно псували, а потяги підривали. Втім, роль залізниць у мирний час значно

переважає умовну шкоду під час воєнних дій.

У світі склалася ситуація, коли немає єдиного стандарту ширини залізничної колії: у світі використовуються колії із шириною від 600 до 1676 мм. Найпоширенішими з них є «стандартна» або «стефенсонівська» шириною 1435 мм та «російська» шириною 1520 мм. Перша використовується майже по всій Європі, США, Китаї та інших країнах. Друга – у країнах колишнього СРСР, Монголії, Фінляндії. Таким чином склалася ситуація, коли потяги не можуть вільно пересуватися, наприклад, між Україною та Європою, для цього потрібна заміна візків вагонів. Це, у свою чергу, не сприяє економічній взаємодії країн СНД та країн ЄС.

Галузь залізничного машинобудування з'явилася на території України ще у XIX ст. з будівництва заводів з виробництва паровозів та вагонів, а також майстерень з їх ремонту. Згодом, уже в радянські часи, з'явилися нові заводи з будівництва вагонів та локомотивів. На сьогоднішній день в Україні налічується шість вагонобудівних заводів у Кременчуці, Маріуполі, Кривому Розі, Стаханові, Харкові (не враховуючи вагоноремонтні) та два заводи з виробництва локомотивів у Луганську та Дніпропетровську (без урахування локомотиворемонтних) [1]. Випуском моторвагонного рухомого складу (електро- та дизель-поїзди) займаються два заводи, що входять до числа згаданих. На 2014 рік заплановане будівництво комплексу з виробництва електровозів на базі Запорізького електровозоремонтного заводу. Проект реалізується у партнерстві з компанією Skoda Transportation (Чехія). Автор вважає за доцільне по черзі розглянути перспективи вагоно- та локомотивобудування в Україні.

Вагонобудування

Виробництво залізничних вагонів, а саме вантажних, має найбільші обсяги виробництва в Україні та експорту за її межі. Минулого року, через скорочення закупівель Росією, виробництво скоротилося в два рази. На думку експертів, ні український, ні будь-якої іншої з ринків не зможе завантажити потужності наших заводів. Усе веде до того, що виробничі показники нинішнього року впадуть до кризових часів 2009 року, коли було випущено всього 13 тис. вагонів. А тим часом перспективи на ключовому ринку збуту продовжують звужуватися. З метою економічної інтеграції країни Митного союзу з серпня 2014 переходять на оцінку безпеки залізничної продукції, включаючи вантажні вагони, за вимогами Технічних регламентів. Вже сьогодні промисловість РФ серйозно розходиться в стандартах з українською в оцінці забезпечення безпеки. А нові стандарти будуть для українських заводів ще більш серйозним негативним фактором роботи на російському ринку, ніж разові обмеження Ространснагляду. [5]

Теоретично поставки вагонів на внутрішній ринок можуть допомогти українським вагонобудівникам утриматися на плаву. За даними аналітика ЦТС-Консалтинг Дмитра Ягелло, щорічно в період 2014 – 2020 рр. буде списуватися 7,9-10,5 тис. вагонів, з яких 70 % - парк «Укрзалізниці». Однак, грошей на оновлення рухомого складу у державного монополіста немає. За 2010-2013 рр. було закуплено всього 2,1 тис. вантажних вагонів, цього року планується закупити ще 1,5 тис. [6].

У середині березня 2014 р. міністр інфраструктури Максим Бурбак заявляв, що при закупівлі залізничного рухомого складу перевага буде надаватися вітчизняним виробникам, а також розглядатимуться всі можливі схеми фінансування: лізинг, кредитні пропозиції, в тому числі і кредитні лінії ЄБРР. Багато що залежатиме від того, який обсяг коштів і по яких схемами вдасться залучити "Укрзалізниці" під модернізацію.

Приватні українські компанії купують вагони в невеликій кількості. Для прикладу, найбільша приватна транспортно-експедиторська компанія "Лемтранс" торік закупила 645 вагонів вітчизняного виробництва, цього року планує придбати ще 3 тис. На думку представників компанії "Лемтранс" Володимира Мезенцева, вітчизняні виробники пропонують оптимальне поєднання ціни, якості та строків поставки, тому компанія співпрацює саме з українськими підприємствами. Компанія "Ferrexpo", якій належить Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат, торік закупила у Стахановського вагонобудівного заводу 267 вагонів, цього року існують плани поставки ще 300 одиниць. [7]

Потреба України в нових вагонах-зерновозах становить 6,7 тис. одиниць. Але гостра нестача цього виду вагонів поки так і не привела до буму на його виробництво. Для закупівлі такої кількості зерновозів, за оцінками Державної продовольчо-зернової корпорації України (ДПЗКУ), необхідні інвестиції в розмірі 600 млн доларів США, а в аграріїв немає на це грошей. Це призводить до того, що ДПЗКУ торік серйозно задумалася щодо можливості закупівлі 2-х тисяч китайських вагонів-зерновозів за китайським кредитом.

Основним ринком збуту для вітчизняних вагонобудівників традиційно є Росія, куди на експорт відправляється близько 85% виробленої продукції. Однак, останні два роки Росія скорочує закупівлі українських вагонів. За підсумками минулого року виробництво вагонів в Україні скоротилося вдвічі - до 23,8 тис. одиниць, настільки ж скоротився і експорт до Росії - до 14 тис. одиниць. Скорочення експортних поставок в першу чергу пов'язано з профіцитом вагонного парку в Росії, який складає близько 120-130 тис. одиниць (близько 10 % вагонного парку). Свою роль зіграло і тимчасове призупинення Росією дії сертифікатів українських вагонобудівних підприємств наприкінці вересня - жовтня 2013. [8]

Крім російського та українського ринків збуту, наші вагонобудівники раніше можуть розраховувати на поставки своєї продукції на ринки країн "простору 1520", тобто із залізничною колією однієї ширини. У першу чергу це Казахстан, Білорусь і Прибалтика. Але для всіх машинобудівників там не вистачить обсягів ринку. Оскільки Казахстан і Білорусь входять до Митного Союзу, то поставки наших вагонів в ці країни можуть бути обмежені слідом за Росією, в разі застосування останньої якихось обмежень. За оцінками

експертів, близько 2-3 тис. вагонів можна продавати в Прибалтику, яка також знаходиться в «просторі 1520». Однак, в минулому році поставки українських вагонів в цей регіон також знизилися. За 10 місяців 2013 р. на експорт було відправлено лише 1,13 тис. вантажних вагонів, що у двох разів нижче показника 2012 р. Скоротилися і постачання вантажних вагонів в Середню Азію. На експорт в минулому році в ці країни було відправлено 3,6 тис. одиниць, що на 60 % менше, ніж у 2012 р. Крім того, змінилося співвідношення у структурі виробництва – доля піввагонів зменшилася на користь цистерн. За оцінками експертів, вітчизняні вагонобудівники в країні «простору 1520» (крім Росії) сумарно можуть відправити близько 5 тис. вагонів на рік. [8]

Для прориву українського вагонобудування на ринок Євросоюзу існують певні перешкоди. По-перше, в Україні виробляються вагони для залізниць з шириною колії 1520 мм, тоді як у європейських країнах (крім держав Балтії) прийнятий інший стандарт. По-друге, європейський ринок за своєю місткістю в кілька разів поступається російському, оскільки частка залізничного транспорту у вантажоперевезеннях складає всього 20%. По-третє, в найближчі п'ять років аналітики прогнозують падіння продажів нових вантажних вагонів у Європі. У Європі та США вибирають вагони з найбільшою продуктивністю, що може бути пов'язано з навантаженням на вісь, кількістю осей, вартістю ремонту і міжремонтним пробігом, зручністю і швидкістю розвантаження вагона, універсальністю вагона під різні вантажі.

Ще минулого року глава наглядової ради Крюківського вагонобудівного заводу (КВБЗ) Володимир Приходько говорив про те, що для переходу на євростандарти підприємству необхідно близько 150 млн євро з яких більше 40 млн слід було б витратити на впровадження європейських екологічних стандартів і понад 100 млн – на придбання нового обладнання та освоєння випуску нової продукції. Володимир Приходько зазначив, що у заводу немає таких ресурсів, а без цього підприємство не зможе прорватися в ЄС. Однак, нормативна база для поставок продукції на європейський ринок, за словами Володимира Приходька, у підприємства є. КВБЗ володіє європейським сертифікатом якості ISO, американським AAA, а також сертифікатом на право навчати працівників підприємства вимогам IRIS - міжнародного стандарту залізничної промисловості. Стаханівський вагонзавод також опрацьовує питання сертифікації продукції на відповідність IRIS, оскільки наявність такого сертифікату є обов'язковою умовою виходу на європейський ринок. [9]

В умовах сформованої ситуації, вагонобудівники звертають увагу навіть на далекі ринки збуту. Для прикладу, в 2012 році КВБЗ домовився з Кенією про постачання близько 1 тис. вантажних вагонів різних типів, комплектуючих і запасних частин рухомого складу на суму близько 60 млн. дол. США. Планувалося, що в Кенії буде налагоджена остаточна комплектація та збирання вагонів. Договір про постачання українських вагонів до Кенії становив 7 % щорічного доходу КВБЗ. При цьому підприємство надало кенійцям значні знижки, щоб вийти на цей новий для себе ринок збуту. Ринки таких країн як Кенія, де немає налагодженого власного виробництва вагонів, є для українського вагонобудування перспективними, оскільки продукція українських підприємств значно дешевша, ніж у англійських і японських компаній, де вартість вагонів приблизно на 30 % вища. [10]

Окремо слід розглянути пасажирське вагонобудування в Україні. Воно представлене трьома заводами у Кременчуці, Луганську та Харкові, перші два з яких будують вагони за повним циклом, а останній робить капітальний ремонт із подовженням терміну експлуатації вагонів. Лідером галузі є Крюківський вагонобудівний завод, який випускає вагони дальнього слідування, міжобласні вагони та швидкісні електропоїзди. На сьогоднішній день заводом збудовано та передано замовникам більше 500 одиниць пасажирського рухомого складу з 2002 р. [12] Найбільша кількість вагонів була поставлена Укрзалізницю, хоча за останні 3 роки майже не відбувалася купівля вагонів національним перевізником. У зв'язку з цим, виробник перейшов до більш активного освоєння зарубіжних ринків збуту. На сьогоднішній день це Білорусь (спільне підприємство із Гомельським вагонобудівним заводом), Казахстан, Таджикистан. Завод освоїв виробництво та отримав дозвіл міжгалузевої комісії на випуск пасажирських вагонів габариту RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze – міжнародна угода з вимогами до залізничного рухомого складу, який може використовуватися на залізницях країн-учасниць угоди; сюди входять усі європейські держави), який є меншим за прийнятий габарит на «просторі 1520». [13] Таким чином, компанія відкрила для себе шлях на європейський ринок, який може спроститися зі скасуванням обмежень на імпорту українських товарів до країн ЄС. Що стосується російського ринку, то тут ситуацію ускладнює наявність сильного конкурента у вигляді ВАТ «Тверський вагонобудівний завод», який випускає таку саму номенклатуру продукції пасажирського вагонобудування, що і КВБЗ.

Останнім часом майже не відбувалося оновлення моторвагонного рухомого складу (МВРС). Якщо говорити про приміські поїзди (без урахування купівлі 10 поїздів Hyundai Rotem), то останній електропоїзд був придбаний у 2008 році, а у 2013 р. був придбаний один дизель поїзд (вітчизняного виробництва). Загалом на залізницю України було поставлено 50 електропоїздів, при цьому найстаріші з тих, що зараз знаходяться на балансі, експлуатуються ще з початку 60-х років ХХ ст. Усі вітчизняні електро- та дизель-поїзди були вироблені на заводі «Луганськтепловоз». Варто зазначити, що за технологічним рівнем вони, на жаль, майже не відповідають сучасному рівню. Сам завод більше орієнтований на випуск тепловозів та електровозів, тому виробництво приміських поїздів там найближчим часом не збираються поновлювати. Однак вже найближчим часом, за стабілізації політико-економічної ситуації в Україні, КВБЗ має намір представити своє бачення приміського електропоїзда, виконаного на сучасному технологічному рівні.

Локомотивобудування

Парк локомотивів Укрзалізниці складається з тепловозів (пасажирських, вантажних і маневрових) та електровозів (пасажирські та вантажні; постійного 3 кВ та змінного 25 кВ струму, двосистемні - розраховані на обидва роди струму). На сьогодні в Україні є два заводи, які можуть випускати локомотиви: Дніпропетровський електровозобудівний завод (ДЕВЗ) та Луганськтепловоз, і фактично випуском займається лише останній. На ньому випускають всі види тепловозів та вантажні електровози постійного та змінного струму. Останні становлять собою російські електровози серій 2ЭС4 та 2ЭС5, які фактично, зі зміною деяких вузлів, стають електровозами українських серій 2ЕЛ4 та 2ЕЛ5 відповідно. Сам завод знаходиться у власності російського «Трансмашхолдингу», а тому залежить від україно-російських відносин. Тобто, з урахуванням подій початку 2014 р., Україна не може повною мірою планувати поповнення власного локомотивного парку за рахунок луганських локомотивів. Альтернативою міг би стати Дніпропетровський електровозобудівний завод, який вже за часів незалежної України виробив 40 вантажних електровозів постійного струму та 18 пасажирських електровозів змінного струму. Загалом це мізерні обсяги поновлення рухомого складу, до того ж, самі локомотиви мали деякі конструктивні недоліки, які, певною мірою, і завадили подальшому випуску.

У 2013 році було підписано угоду про створення спільного підприємства на базі Запорізького електровозоремонтного заводу (ЗЕРЗ) з компанією Skoda Transportation. Проект передбачає будівництво нових приміщень для повноцінного випуску електровозів за наступною структурою: 50 двосистемних пасажирських, 330 односистемних пасажирських, 100 двосистемних вантажних. [14] Разом із закупівлями односистемних вантажних локомотивів на Луганськтепловозі, це має забезпечити потребу України в електровозах нового покоління.

Із тепловозами ситуація склалася прямо протилежна. При наявності в Україні можливості виробництва усіх видів тепловозів (Луганськтепловоз), потреби в них на даний момент в Україні майже немає. Це пов'язано з електрифікацією особливо навантажених напрямків (вивільняються локомотиви), а також з подорожчанням паливно-мастильних матеріалів, які підвищують вартість перевезень на теплотязі. Сьогодні всі тепловози, що виробляються в Україні (а це лише вантажні), йдуть на експорт, причому більшість – до Російської Федерації компанії ВАТ «РЖД», яка є монополістом залізничних перевезень та контролюється державою. На жаль, виробництво тепловозів останнім часом майже не оновлюється, а в разі посилення економічних воєн між РФ та Україною, документація на локомотиви може бути вивезена до Росії для організації випуску на її території. Варто додати, що за останні 20 років було випущено 4 пасажирські тепловози для Укрзалізниці та один маневровий власної розробки. Серед перспективних напрямків роботи «Луганськтепловозу» можна виділити наступні:

- заміна зношених магістральних тепловозів на не електрифікованих ділянках;
- заміна застарілих двосекційних тепловозів серії 2М62, що використовуються на Львівській та Південно-Західній залізницях у пасажирському русі, сучасними тепловозами ТЕП150;
- виробництво магістральних вантажних електровозів;
- виробництво маневрових тепловозів серії ТЕМ103 на заміну використовуваним нині маневровим локомотивам;
- адаптування тепловоза ТЕП150 до вимог інших країн, у тому числі членів ЄС, з метою подальшого експорту (тепловоз відповідає «євро габариту»);
- вдосконалення існуючого дизель-поїзда ДЕЛ02 та налагодження його постачання на Укрзалізницю та в інші країни.

Що стосується ДЕВЗа, то випуск магістральних електровозів на ньому найближчим часом не планується. Фактично, завод повернувся до того, із чого й починав – до виробництва промислових кар'єрних та шахтних електровозів. ДЕВЗ має потенціал до виходу на нові ринки Близького Сходу, Азії та Африки. До техніки, що працює в розвинутих країнах, наприклад, ЄС чи США, висуваються знано більш жорсткі вимоги, ніж ті, що може виконати виробник найближчим часом. Звичайно, російський ринок доступний для заводу, але ризики залишаються ті самі, що й для інших підприємств – організація випуску техніки всередині Росії та відмова від українських аналогів.

Висновки

Таким чином, розглянувши сучасний стан галузі залізничного машинобудування в Україні, можна дійти наступних висновків.

1. Технологічний рівень залізничного транспорту українського виробництва знаходиться на прийнятному рівні, але потребує доведення до сучасних технічних стандартів та вимог ринку.

2. Основою підтримки та розвитку вітчизняного залізничного машинобудування має бути державна програма оновлення рухомого складу, що буде не декларативною, а реальною. Також автор вважає за необхідне на законодавчому рівні врегулювати участь приватних перевізників із власним рухомим складом, які могли б за власний рахунок купувати рухомий склад, віддаючи перевагу найбільш прийнятним пропозиціям. Це має стимулювати вітчизняних виробників до підвищення конкурентоспроможності власної продукції. Також автор звертає увагу на необхідність реалізації державно-приватного партнерства при виробництві рухомого складу.

3. Виробникам слід самостійно шукати нові ринки збуту окрім Росії. Підписання економічної частини Угоди про асоціацію з ЄС має полегшити доступ виробників до європейського ринку. При цьому

варто орієнтуватися на країни колишнього Варшавського договору (ще Радянський Союз поставляв туди рухомий склад власного виробництва), а також не дуже заможні країни ЄС, такі як Сербія, Хорватія, Греція та інші.

Література

1. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку: монографія / [Кіндзерський Ю. В., Микитенко В. В., Якубовський М. М. та ін.]; за ред. канд. екон. наук Ю. В. Кінзерського; НАН України; Ін-т економ. та прогнозування. – К., 2009. – 928 с.
2. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. / [Н. В. Тарасова, І. С. Калініченко, В. А. Романеско та ін.]; ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. - Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007 - 308 с.
3. Князь С.В. Інноваційні програми машинобудівних підприємств: креативні рішення і моделі їх трансферного забезпечення: [Монографія] / О.Є. Кузьмін С.В. Князь, Л.Й. Гнилянська, Д.К. Зінкевич // Львів: Видавництво «СПОЛОМ», 2010. – 345 с.
4. Малащук Д.В. Конкурентоспроможність машинобудівного комплексу України в умовах глобалізації світових ринків: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.05.01 „Світове господарство і міжнародні економічні відносини” / Д.В. Малащук; Укр. акад. зовніш. торгівлі. — К., 2005. — 24 с.// Україна у цифрах 2011 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Украинские вагоны возвращают рынки. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://poslezavtra.com.ua/ukrainskie-vagony-vozvrashhayut-rynki/>
6. Потреба в оновленні парку для пасажирських перевезень – 500 вагонів щорічно. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/potreba-v-onovlenni-parku-dlja-pasazhirskih-perevezen---500-vagoniv-worichno.html>
7. Украинские вагоностроители на 40% сократили общий экспорт в Россию, зато увеличили поставки спецвагонов. «Азовский машиностроитель» №3, 01 февраля 2014. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.azovmash.info/print.php?id_new=5083&id_num=460
8. Крюковский вагонозавод продолжает сокращать производство. [Электронный ресурс].– Режим доступа: <http://delo.ua/business/kryukovskij-vagonzavod-prodolzhaet-sokraschat-proizvodstvo-232691/>
9. КВСЗ первым в Украине стал работать по стандарту IRIS. [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=597%3A-iris&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru
10. КВСЗ может предоставить Кении скидки на вагоны. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kremenichug.ua/news/business/17136-kvsz-mozhet-predostavit-kenii-skidki-na-vagony.html>
11. Перелік вагонобудівних заводів. [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://made.in.ua/index.php?cat=60&subcat=728>
12. КВСЗ изготовил и передал заказчикам 500 единиц пассажирского подвижного состава. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=585%3A-----500----&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru
13. Вагон габарита RIC – достойное пополнение номенклатурного ряда пассажирских вагонов от КВСЗ. [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=562%3A-ric-&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru
14. Чешская компания Skoda Transportation приобрела долю запорожского предприятия. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://day.zp.ua/news/37887.html>

References

1. Potensial natsionalnoi promyslovosti: tsili ta mekhanizmy efektyvnoho rozvytku: monohrafiia / [Kindzerskyi Yu. V., Mykytenko V. V., Yakubovskiy M. M. ta in.]; za red. kand. ekon. nauk Yu. V. Kinzerskoho; NAN Ukrainy; In-t ekonom. ta prohnozuvannia. – K., 2009. – 928 s.
2. Mashynobuduvannia v Ukraini: tendentsii, problemy, perspektyvy. / [N. V. Tarasova, I. S. Kalinichenko, V. A. Romanesko ta in.]; red. chl.-kor. NAN Ukrainy B.M. Danylyshyna. - Nizhyn: TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", 2007 - 308 s.
3. Kniiaz S.V. Innovatsiini prohramy mashynobudivnykh pidpriemstv: kreatyvni rishennia i modeli yikh transfornoho zabezpechennia: [Monohrafiia] / O.Ye. Kuzmin S.V. Kniiaz, L.Y. Hnylianska, D.K. Zinkevych // Lviv: Vydavnytstvo «SPOLOM», 2010. – 345 s.
4. Malashchuk D.V. Konkurentospromozhnist mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy v umovakh hlobalizatsii svitovykh rynkiv: Avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk: 08.05.01 „Svitove gospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny” / D.V. Malashchuk; Ukr. akad. zovnish. torhivli. — K., 2005. — 24 s.8. Ukraina u tsyfrakh 2011 - Web Resource. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Ukrainskiye vahony vozvrashchaiut rynki. - Web Resource. <http://poslezavtra.com.ua/ukrainskie-vagony-vozvrashhayut-rynki/>
6. Potreba v onovlenni parku dlja pasazhyrskyykh perevezen - 500 vahoniv shchorichno. - Web Resource. <http://www.magistral-uz.com.ua/news/potreba-v-onovlenni-parku-dlja-pasazhirskih-perevezen---500-vagoniv-worichno.html>
7. Ukrainskiye vahonostroiteli na 40% sokratili obshchiiy eksport v Rossiyu, zato uvelichili postavki spetsvahonov. «Azovskiy mashynostroitel» #3, 01 fevralia 2014. - Web Resource. http://www.azovmash.info/print.php?id_new=5083&id_num=460
8. Kriukovskiy vahonzavod prodolzhaet sokraschat proizvodstvo. - Web Resource. <http://delo.ua/business/kryukovskij-vagonzavod-prodolzhaet-sokraschat-proizvodstvo-232691/>
9. KVSZ pervym v Ukraine stal rabotat po standartu IRIS. - Web Resource. http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=597%3A-iris&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru

10. KVSZ mozhет predostavit Kenii skidki na vahony. - Web Resource. <http://www.kremenchug.ua/news/business/17136-kvsz-mozhet-predostavit-kenii-skidki-na-vagony.html>
11. Perelik vahonobudivnykh zavodiv. Elektronnyi resurs. Rezhym dostupu: <http://made.in.ua/index.php?cat=60&subcat=728>
12. KVSZ izgotovil i peredal zakazchikam 500 edinit passazhyrskoho podvizhnoho sostava. - Web Resource. http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=585%3A----500----&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru
13. Vahon habaryta RIC – dostoinoe popolnenie nomenklaturnoho riada passazhyrskikh vahonov ot KVSZ. - Web Resource. http://www.kvsz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=562%3A-ric-&catid=1%3Ae&Itemid=105&lang=ru
14. Cheshskaia kompaniia Skoda Transportation priobrela doliu zaporozhskoho predpriatiia. - Web Resource. <http://day.zp.ua/news/37887.html>

Рецензія/Peer review : 15.4.2014 р.

Надрукована/Printed : 11.6.2014 р.

Рецензент: д. е. н., проф. Вергун В.А., кафедра «Міжнародний бізнес» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

УДК 339.9

О.А. ФРАДИНСЬКИЙ

Державний науково-дослідний інститут митної справи

І.А. СУХАЦЬКА

Хмельницький національний університет

ІСТОРИЧНІ, ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ МИТНОЇ СЛУЖБИ РЕСПУБЛІКИ ТАДЖИКИСТАН

У статті проведено дослідження питань становлення митної служби на теренах Таджикистану, її структури та функцій, досліджено питання проходження служби та відповідальності за вчинення злочинів та порушень у митній сфері.

Ключові слова: контрабанда, митна служба, митні органи, митниця, митні платежі.

ОА FRADYNSKYI

State research Institute of customs

IA SUHATSKA

Khmelnitsky National University

HISTORICAL, ORGANIZATIONAL AND LEGAL ASPECTS OF THE CUSTOMS SERVICES OF TAJIKISTAN

This article presents research on the formation of the customs service on the territory of Tajikistan, its structure and functions, investigated the question of service and accountability for crimes and violations of the customs area.

Keywords: smuggling, customs, customs authorities, customs, customs fees.

Актуальність дослідження. Сучасний стан розвитку митної справи на теренах України характеризується процесами її подальшого реформування у контексті міжнародних конвенцій та стандартів і наближення до європейського рівня. Одним із найбільш перспективних шляхів розробки та реалізації митної політики є вивчення світового досвіду діяльності митних служб зарубіжних країн, особливо тих держав які, як і Україна, переживають період свого становлення і утвердження на геополітичній арені та мають із нами спільну історію. Однією із таких держав є Республіка Таджикистан, митна служба якої формувалася у непростий період громадянської війни.

Метою статті є дослідження окремих аспектів діяльності митної служби при Уряді Республіки Таджикистан як органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію митної політики держави.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Практичні питання діяльності митних служб зарубіжних країн вивчалися провідними українськими дослідниками, що проводять свій науковий пошук у сфері теорії та практики митної справи – І. Бережнюком, А. Войцешуком, О. Гребельником, І. Івашук, С. Ківаловим, А. Кредісовим, А.Крисоватим, Д. Лук'яненком, Ю. Маконом, О. Рогачем, А. Філіпенком, О. Шнирковим, С. Юрієм та іншими.

Результати досліджень. Митна служба при Уряді Республіки Таджикистан – правоохоронний виконавчий орган державної влади, що забезпечує безпосередню реалізацію завдань у сфері митної справи відповідно до законодавства республіки. Загальне керівництво діяльністю митної служби покладено на Уряд республіки Таджикистан.

Становлення митних органів Республіки Таджикистан (далі - РТ) тісно пов'язане із розвитком держави, зовнішньоекономічних відносин та торговельних контактів. Через Таджикистан проходили основні торговельні шляхи, що з'єднували Захід та Схід континенту. Уже в епоху правління Саманідів (IX – X ст. н.е.), з метою впорядкування торгівлі, було створено спеціальні державні органи, які контролювали ввезення та вивезення товарів на пропускних пунктах – у супровідних документах проставлялись дозвільні печатки. Активізація торговельної діяльності обумовила запровадження нових видів податків на зовнішню торгівлю – емірських та торгових зборів, кавсану (встановлена доля), мухрону (мито за печатку), плату за місце на ринку, плату за ваги та інше.

За часів Радянського Союзу на території республіки функціонував Термезький митний пост, що контролював переміщення товарів через митний кордон СРСР. У квітні 1987 року був створений Нижньо-