

УДК 658.7:656.2(477)

Волинчук Ю. В.

Бірчук С. А.

Луцький національний технічний університет

ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті висвітлюється сучасний стан розвитку вітчизняного залізничного транспорту, його проблеми та перспективи, роль у побудові транзитних шляхів із якісним логістичним обслуговуванням міжнародного та державного значення.

Ключові слова: Укрзалізниця, перспективи розвитку, залізничний транспорт, інфраструктура, транспортні послуги.

Постановка проблеми. З кожним роком загострюється конкуренція великої кількості виробників, що пропонують аналогічну продукцію, особливо на міжнародному ринку. Споживач стає все більше проінформованим та вимогливішим до продукції виробника та супутніх послуг: доставка, встановлення, гарантія, сервіс. Однак низька платоспроможність населення України часто диктує умови купівлі більш дешевої продукції, послуг, зокрема транспортних.

Тому випуск конкурентоспроможної продукції, надання послуг в сучасних умовах, зокрема на вітчизняному ринку, потребує ефективної організації виробництва, оптимізації матеріальних потоків та скорочення витрат, зокрема на транспортування готової продукції по каналах дистрибуції та сировини до місць переробки і виробництва.

Залізничний транспорт є одним із найбільших видів транспорту України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Варто також відмітити, що серед галузей вищого рівня в структурі експорту лівову частку займає транспорт з абсолютним показником 8 млрд. 527 млн. 356,9 тис. дол., що за відносним показником складає 63,04% від всього обсягу експорту послуг здійснених у 2012 році. У транспортній галузі найбільша частка належить трубопровідному 3 млрд. 248 млн. 222,6 тис. дол., який займає практично одну четверту – 24,01% всього імпорту послуг, більша половина з якого припадає на нашу північну сусідку – Російську Федерацію. Далі розмістилися залізничний – 1 млрд. 580 млн. 907,5 тис. дол., повітряний – 1 млрд. 508 млн. 998,6 тис. дол. та морський – 1 млрд. 241 млн. 075,1 тис. дол. транспорт, яким належить по 11,69%, 11,15% та 9,17% від загального обсягу експорту послуг [2, с. 59].

З одного боку, залізничний транспорт є невідмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування і т. п., а з іншого – доставляє готову продукцію до споживача. Таким чином, в процесі виробництва готової продукції транспорт істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва.

Без транспорту неможлива повноцінна інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Тому транспортна мережа, зокрема залізничні шляхи, потребує модернізації старих та будівництва нових транспортних магістралей міждержавного значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом набуває все більшої актуальності

дослідження перспектив та формування планів розвитку залізниці. Питання розглядається на державному рівні шляхом прийняття низки програм розвитку та законопроектів реорганізації Укрзалізниці. Зокрема, проект закону № 9377 про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» [3, с. 49]. Згідно з яким, Укрзалізниця реорганізовується у акціонерне товариство державної форми власності.

Серед науковців даним питанням займалися такі економісти: Лукша О.В., Хромчак І.Д., Цветов Ю.М., Нестеренко Г.І., Лазарь Й.Й. та інші.

Незважаючи на посилений інтерес до питання перспектив розвитку Укрзалізниці в аспекті логістичної проблематики, дана проблема є недостатньо висвітлена і залишається відкритою для обговорення на науковому рівні.

Цілі статті полягають у дослідженні перспектив застосування логістичних підходів при розвитку Укрзалізниці та побудови якісної мережі пасажирських та вантажних перевезень міжнародного значення в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт України через особливості геополітичного становища країни має значне міждержавне значення, яке з часом зростатиме. Збільшуються обсяги перевезень по Україні, розширюються зв'язки не тільки в напрямку «схід-захід», але і «північ-південь», формується мережа так званих транзитних транспортних коридорів.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження її територією 3, 5, 7, 9 Пан'європейських транспортних коридорів та транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) [1, с. 4].

Розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від процесів глобалізації у транспортній сфері у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури. Головним чином, у зв'язку з тим, що транспортна система є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень до України.

Довжина залізниць України становить близько 23 тис. км, дві третини, якої є вантажонапруженими, обладнаними сучасними засобами керування, диспетчерською централізацією й автоблокуванням. Залізничний транспорт України – четвертий у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажоперевезень. Українські залізниці вдвоє перевищують сумарний обсяг перевезень 12-ти разом узятих країн Європейського Співтовариства [1, с. 1].

Українські залізниці безпосередньо межують та взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із 40 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

Органом керування залізничним транспортом загального користування є Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), що була створена в грудні 1991 р. До сфери керування Укрзалізницею входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші підприємства й організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

Основні вантажі (до 90% у залізничному транспорті України займає саме перевезення вантажів і лише 10% – пасажирів), що йдуть до країн-сусідів, – вугілля, метал, виробы машинобудування і хімічної промисловості, різноманітна продукція харчової промисловості та сільськогосподарського виробництва. У зворотному напрямку везуть ліс, виробы з дерева, машини і прилади, продукцію легкої промисловості і т. д.

У теперішній час українські залізниці є ключовим, а в деяких випадках і єдиним способом пересування вантажів та пасажирів. Роль залізничного транспорту підтверджується обсягом виконуваних ним перевезень: у 2012 р. його частка склала більше 81,9% від вантажообігу в Україні (виключаючи перевезення трубопровідним транспортом) і 38,5% у пасажирських перевезеннях. У системі залізничного транспорту зайнято майже 2% працездатного населення України [2, с. 60].

Однак, незважаючи на стратегічну важливість залізничного транспорту, Укрзалізниця має ряд серйозних проблем, які потребують негайного вирішення.

Починаючи з 1992 р., потреба галузі в інвестиціях задовольнялася всього на 25-30%, і в результаті сталося різке зростання зносу основних виробничих фондів з 38% у 1992 р. до 82% у 2012 р., 14% яких є непридатними для використання. Головною причиною такого стану стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів. Проте можливості держави тут обмежені, а власні ресурси залізниць неухильно знижуються. У 2008-2010 рр. обсяг інвестицій у розвиток залізничного транспорту склав близько 3% загальних державних капітальних вкладень, тоді як у розвинених країнах цей показник сягає 10-15%.

Застарілість основних засобів, значна частина колій є не електрифікованою (більше 70%), середня швидкість пересування становить 20 км/год. [3, с. 51].

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони, вентиляція у вагонах). Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок. Що рідко використовуються. Вирішення цих проблем по-

требує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів.

Для залізниці перевезення пасажирів є збитковою діяльністю, яка має фінансуватись за рахунок вантажоперевезень, але рентабельності вантажоперевезень донедавна заважав високий рівень бартеру у розрахунках, тому залізниця весь час відчувала брак «живих» коштів. За останній рік було зроблено багато для вирішення цієї проблеми. Так, обсяг бартерних розрахунків скоротився з 85% до 8,7%, що дозволило погасити заборгованість перед бюджетом та працівниками та розпочати оновлення основних засобів.

Хоча є ділянки залізниці, де швидкість пересування потягів становить 160 км/год. Але середня швидкість пересування становить 20 км/год. Причинами цього є низький ступінь електрифікованості шляхів; великий відсоток двоколіїних шляхів, що робить вимушеними довгі стояння на станціях та пропускання більш термінових потягів; часом причиною є незахищеність колій від впливу природних катаклізмів.

Від Радянського Союзу Україні у спадок серед всього іншого залишилась система залізничних колій, ширина яких не відповідає ширині європейських. Це наносить відчутний удар по транзитним перевезенням, оскільки на кордоні вагони потрібно або перевантажувати, або міняти колеса. Це створює додаткові труднощі та затримку в часі. На даний момент в Україні працює 8 станцій на кордоні для переоснащення вагонів на європейський тип, при необхідності 11 із аналогічною потужністю [2, с. 61].

Фактично зараз відбувається покращення стану залізничного транспорту, оновлення основних засобів, а саме ремонт колій, вокзалів, закупівля нових составів. Але поки що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається лише ключових напрямків. Для більш широкого оновлення потрібно знайти вільні кошти. Це можуть бути іноземні або вітчизняні інвестиції або кошти вивільнені з структури самої залізниці. Так, виглядає доцільним проведення ранжування колій та вокзалів за ступенем рентабельності та прийняття рішень про поступову ліквідацію нерентабельних шляхів. Це звільнить кошти, які йшли на підтримку цих частин залізниці у робочому стані. Залізниця підтримує низькі тарифи на перевезення пасажирів частково з соціальних міркувань, тому може бути доцільним надання залізниці певних податкових пільг. Можливим є укладання прибуткових контрактів з комерційними структурами щодо надання послуг.

Звичайно, що одночасна заміна колій є неможливою, тому в цьому випадку можна запропонувати наступні можливі часткові рішення. Або якомога покращити систему перевантаження вагонів на кордоні, або прокласти колії європейської ширини по стратегічно найважливіших напрямках, але це лише перемістить проблему на кордон з Росією.

Подальший розвиток транспортного комплексу пов'язаний із реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи.

Важливою і вкрай гострою проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого

складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування [4, с. 67]. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів – конвейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів. У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів.

Залізничний транспорт України на сьогодні має досить багато проблем, більшість яких пов'язана з потребою залучення великих коштів у оновлення залізничних шляхів та самих транспортних засобів. Хоча, залізничний транспорт чи не єдиний транспорт в Україні, який має усі передумови для вирішення своїх проблем у досить короткі строки.

По Україні відбувається повсюдне оновлення станційної інфраструктури, частково оновлюються самі залізничні вітки, виділяється чимала частина коштів на придбання і виробництво нових залізничних вагонів та тепловозів.

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку [2, с. 62].

Загалом, підсумовуючи все вищесказане, основними стратегічними напрямками державного регулювання транспорту повинна бути діяльність, спрямована на [4, с. 52]:

1) технічну та технологічну модернізацію залізничного транспорту шляхом:

- розвитку транспортної мережі (розбудову міжнародних транспортних коридорів, впровадження швидкісного залізничного пасажирського сполучення між найбільшими містами, поліпшення транспортно-експлуатаційного стану залізничної полотна, модернізацію вокзалів);

- прискореного оновлення рухомого складу (організація на вітчизняних підприємствах серійного виробництва та поставки транспортних засобів нового покоління для залізничного транспорту, подовження терміну експлуатації локомотивів та вантажних вагонів, модернізація пасажирських вагонів шляхом проведення капітально-відновлювальних ремонтів, удосконалення нормативно-правової бази з питань розробки і впровадження економічного і фінансового механізмів (лізингу) оновлення рухомого складу транспорту);

- впровадження прогресивних транспортних технологій (створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів; впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними; впровадження навігаційних технологій);

- створення сприятливого інвестиційного клімату (запровадження концесійних та інших умов партнерських відносин з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури; запровадження механізму прискореної амортизації; розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури на принципах самоопукності).

2) розвиток ринкового середовища на транспорті шляхом:

- вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту;

- завершення інституціональних перетворень, розвитку конкурентного середовища на транспорті – скорочення державної участі в транспортній діяльності, розподіл потенційно-конкурентних і природно-монопольних видів діяльності, скорочення монопольного сектору;

3) підвищення безпеки транспортних процесів шляхом:

- підвищення рівня безпеки руху (див. Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки);

- енергозбереження (здійснення проєктів з реконструкції і модернізації комунікацій та об'єктів інфраструктури; заміщення енергоносіїв на більш ефективні, електрифікація залізниць).

4) інтеграцію транспорту до Європейського союзу шляхом:

- гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС;

- впровадження європейських технічних і екологічних стандартів до транспортних засобів;

- визначення та реалізація спільних з Євросоюзом пріоритетних інвестиційних проєктів;

- розвиток взаємодії в рамках трансграничного регіонального співробітництва (Нижній Дунай, Карпати);

- участь України в міжнародних транспортних організаціях: Європейській конференції міністрів транспорту, Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН та ряду інших міжнародних транспортних організацій;

5) розвиток експорту транспортних послуг передбачає:

- ефективну реалізацію транзитного потенціалу України (впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію, здійснення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень, створення на державному рівні системи моніторингу та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів, ін.).

Отже, перспективи розвитку залізничного транспорту пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їх вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему. В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій залізниць, яка відповідала б європейським стандартам. Серед них: достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки, технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проєктів, які пройшли відповідну експертизу

та готові до реалізації; зацікавленість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні тощо.

Однак лише комплексні рішення, що пов'язані з розвитком транспортної системи, визначатимуть завдання і шляхи їх вирішення, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації

Державної програми розвитку транспортної системи України.

Отже, українська залізниця має гарні перспективи розвитку і резерви для створення стратегічно важливої вітки залізничного транспорту, який би ефективно обслуговував напрямок «Європа-Азія». Однак для впровадження даних змін залізничний транспорт потребує значних зусиль та реформаций.

Список літератури:

1. Загальні відомості про залізницю. Матеріал з офіційного інтернет-сайту. Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.
2. Петренко Е.А. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине: состояние и проблемы / Е.А. Петренко // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 1. – С. 58-62.
3. Пашенко Ю., Давиденко А. Развитие международного транспортного сполучення України // Економіка України. – 2009. – № 5. – С. 47-55.
4. Транспортна логістика : конспект лекцій для студентів спеціальності «Логістика» денної та заочної форм навчання / Вахович Ірина Михайлівна, Волинчук Юлія Вікторівна. – Луцьк : РВВ ЛНТУ, 2011. – С. 108.

Волинчук Ю. В.

Бирчук С. А.

Луцкий национальный технический университет

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Резюме

В статье освещается современное состояние отечественного железнодорожного транспорта, его проблемы и перспективы, роль в построении транзитных путей с качественным логистическим обслуживанием международного и государственного значения.

Ключевые слова: Укрзалізниця, перспективи розвитку, залізничний транспорт, інфраструктура, транспортні послуги.

Volynchuk Y. V.

Birchuk S. A.

Lutsk National Technical University

LOGISTICS APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF RAILWAY UKRAINE

Summary

In article osveschaetsya Modern Status otechestvennoho railroad transport, ego Problems and Prospects role in building a tranzytnykh tract with kachestvennym lohystycheskym of service mezhdunarodnogo and hosudarstvennoho value.

Key words: Ukrzaliznytsya, development prospects, Train Transport, Infrastructure, transport services.