

УДК 338.47:656

Олег Христофор

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

У статті обґрунтовано концептуальні принципи стратегічного розвитку залізничного транспорту України, окреслено сьогоднішнє коло проблем, причин їх виникнення та можливі шляхи і способи їх подолання. Визначено очікувані результати від реалізації запропонованих заходів та наведено оцінку необхідних ресурсів для їх реалізації.

Ключові слова: залізничний транспорт, основні засоби, капіталовкладення, інноваційна політика, кадрова і соціальна політика, економічна та інвестиційна політика.

В статье обоснованы концептуальные принципы стратегического развития железнодорожного транспорта Украины, очерчен круг проблем, причины их возникновения и возможные пути и способы их преодоления. Определены ожидаемые результаты от реализации предложенных мероприятий и приведена оценка необходимых ресурсов для их реализации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, основные средства, капиталовложения, инновационная политика, кадровая и социальная политика, экономическая и инвестиционная политика.

Conceptual principles of strategic development of railway transport of Ukraine are grounded in the article, the circle of problems, reasons of their origin and possible ways and methods of their overcoming, is outlined. The expected results are certain from realization of the offered measures and the estimation of necessary resources is resulted for their realization.

Keywords: railway transport, fixed assets, capital investments, innovative policy, skilled and social policy, economic and investment polic.

Постановка проблеми, її зв'язок з важливішими практичними завданнями.
Україна має одну з найрозвиненіших в Європі мережу залізниць, експлуатаційна довжина якої складає близько 22 тис. км. За щільністю вона посідає провідне місце серед країн СНД і наближається за цим показником до таких країн, як Франція та Італія.

За обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії та шосте місце у світі. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень в розрахунку на 1 км), у 3 – 5 разів перевищує відповідний показник європейських країн.

Провідну роль у забезпеченні потреб виробничої сфери і населення України у перевезеннях відіграє залізничний транспорт. На сьогодні його частка у вантажо-

© Христофор О. В., 2013

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

обігу країни становить понад 80 % (без врахування трубопровідного транспорту) та пасажирообігу – близько 50 %. Традиційними перевагами залізничного транспорту є його економічність, безпечність, доступність та екологічність.

Ефективне функціонування залізничного транспорту відіграє важливу роль у за-безпечені стійкого росту національної економіки, створенні умов для модернізації і переходу на інноваційний шлях промислового розвитку.

Від стану та якості роботи залізничного транспорту залежать також: мобільність населення; розвиток регіонів; захист національної безпеки та забезпечення обороноздатності; конкурентоспроможність продукції країни на зовнішніх ринках.

Важливим джерелом залучення додаткових валютних надходжень до бюджету країни є розвиток міжнародних транзитних перевезень. Тому створення умов для спрямування цих вантажопотоків через територію України є одним з головних завдань транспортної політики. Міждержавний транзит через територію України – це потужний, але досі не повністю реалізований національний ресурс.

Розвиток економіки України і розширення зовнішньоекономічних зв'язків викликає необхідність нарощування та удосконалення транспортного потенціалу країни і, в першу чергу, залізничного транспорту. Тому розвиток транспортної політики залізничного транспорту України та умов інтеграції його до Європейської і світової залізничної мережі у взаємодії із залізницями країн СНД є актуальним і своєчасним.

Технічне і технологічне відставання залізниць України порівняно з розвинутими країнами Європи за останні роки різко збільшилось.

Основні проблеми, що потребують вирішення: оновлення та модернізація основних фондів; технічне і технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн; недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам; реформування управління галуззю – створення системи із чітким розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління; виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регулюваннями Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЕС.

Аналіз останніх публікацій і матеріалів, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. На сьогоднішній день прийняті і реалізуються програми та заходи, які охоплюють значне коло питань, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури, зокрема, залізничної галузі. Такими нормативними документами є :

- комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу на 2008–2020 pp. [1];
 - державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 pp. [2];
 - стратегія розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року;
 - транспортна стратегія України на період до 2020 року [3];
 - програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 pp [4].
-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Невирішенні раніше частини загальної проблеми, яким присвячується стаття. У середньостроковій перспективі відчувається відсутність документа програмного характеру, що забезпечить комплексність і координованість всіх заходів, спрямованих на розвиток залізничної галузі. Вирішення зазначеного питання обумовлене необхідністю розробки комплексної Державної цільової програми розвитку залізничного транспорту загального користування на період до 2020 року.

Отже, метою Програми є розроблення та здійснення комплексу заходів організаційного та економічного характеру, спрямованих на забезпечення якісних, безпечних і конкурентоспроможних транспортних послуг, які максимально задовольнять потреби вітчизняної економіки у вантажних та пасажирських залізничних перевезеннях.

Постановка завдання. Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення у перевезеннях. Досягалось це, в основному, завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні більш ніж 20 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Подальше збільшення перевезень, якого потребує економіка і попит населення, вимагає формування нового рівня транспортного залізничного забезпечення потреб суспільства.

Відтворення та оновлення основних виробничих фондів за наявності загальних проблем економіки проводились на неналежному рівні, в результаті загальний ступінь їх зносу перевищує загальновизнані нормативи.

У період 1992 – 2012 рр. темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних коштів залізниць. Передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» (постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96) кошти з бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень не виділялись. Практично не виділялись кошти з місцевих бюджетів на придбання електро- та дизель-поїздів для перевезень пасажирів у приміському сполученні, збитки від соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень повністю не відшкодовувались.

З входженням України в європейський економічний простір і збільшенням у зв'язку з цим обсягів вантажних та пасажирських перевезень значення залізничного транспорту зростає. Однак структура і потужності підприємств цієї галузі, які повинні забезпечувати ефективне функціонування залізниць, не забезпечують її пропорційного і гармонійного розвитку, тому потребують реконструкції і переоснащення, часткового перепрофілювання, поступового згортання збиткових (або надлишкових) та будівництва нових потужностей і підприємств. Крім того, вітчизняний залізничний транспорт має високий ступінь зносу основних засобів [5]. Зокрема, середній рівень зносу вантажних електровозів становить близько 91 %, вантажних тепловозів – 100 %, вантажних вагонів – 81 %, пасажирських електровозів – 91 %, пасажирських тепловозів – 95 %, пасажирських вагонів – 86 %, знос парку моторвагонного рухомого складу, задіяного в приміських та регіональних перевезеннях складає 88%, у т.ч. знос парку електропоїздів – 82 % та дизель-поїздів – 94 %, залізничної інфраструктури – 79 %. При цьому фізичний знос і моральна застарілість використовуваних технічних засобів викликають занепокоєння з точки зору економічної і технічної безпеки їх подальшої експлуатації.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Оновлення основних засобів залізничного транспорту відбувається повільними темпами. На сьогодні існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях.

Пропускна спроможність окремих дільниць наближається до максимального допустимого нормативного значення. З метою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури треба провести їх технічне переоснащення і модернізацію.

Складна ситуація з оновленням пасажирського рухомого складу і високим рівнем його зношення ставить під загрозу можливості залізничного транспорту щодо забезпечення пасажирських перевезень. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості задоволення попиту на пасажирські перевезення та, як наслідок, зниження мобільності населення, його переорієнтації на інші, менш ефективні види транспорту.

Сучасний стан інфраструктури залізничного транспорту не дозволяє повною мірою реалізувати транзитний потенціал України. Важливим з цієї точки зору є збільшення пропускної та провізної спроможності залізниць, модернізація і переоснащення залізничної інфраструктури, що дозволить укріпити позиції держави у міжнародних взаємовідносинах.

Збереження поточних темпів оновлення основних засобів залізничного транспорту на фоні критично високого рівня їх зносу може привести до інфраструктурних обмежень соціально-економічного розвитку країни.

З метою збереження існуючої матеріально-технічної бази і забезпечення інноваційного відтворення основних засобів залізничного транспорту терміново потрібні капіталовкладення в їхню модернізацію та оновлення.

Спираючись на досвід інших країн, слід зазначити, що залізниці України, які несуть навантаження як найважливіший національний перевізник, самостійно не в змозі забезпечити передовий рівень розвитку залізничної галузі. Необхідність фінансової підтримки з боку держави та інших фінансових інституцій, зокрема й приватних, є очевидною.

Поряд з цим спостерігається посилення державної участі в інвестуванні проектів розвитку залізничного транспорту в Європі та країнах СНД. Унікальними є темпи модернізації і будівництва залізниць у Китайській Народній Республіці – також за безпосередньою та вагомою участі держави.

Через відсутність фінансової підтримки галузь залізничного транспорту ризикує втратити пропускну та провізну спроможність, які мають стратегічне загальнодержавне значення. Політика держави на підтримку інших галузей країни (вугільної промисловості, металургії та інших) за рахунок дотримання низького рівня тарифів на перевезення залізничним транспортом, що супроводжувалось відповідним зменшенням доходних надходжень, значно знизили можливості залізничної галузі для оновлення основних фондів. Значні кошти не компенсовано залізницям за перевезення соціально значимих категорій населення. Низька рентабельність залізниць обмежує можливості повернення кредитних ресурсів і робить галузь непривабливою для зовнішніх інвесторів.

Таким чином, недоінвестування є суттєвим стримуючим чинником для розвитку залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу. Існують два способи розв'язання проблеми (рис. 1).

Перший спосіб передбачає забезпечення функціонування залізничного транспорту шляхом залучення коштів підприємств залізничного транспорту України

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ



Rис. 1. Визначення оптимального варіанта розв'язання проблеми на підставі порівняльного аналізу можливих варіантів

у межах затверджених фінансових планів на відповідний рік, окремих проблем функціонування галузі на основі чинних програм, зокрема Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012 – 2016 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 №840. Цей варіант передбачає здійснення розвитку галузі без фінансової підтримки з боку держави.

Такий сценарій не дає належною мірою провести суттєве оновлення рухомого складу, повністю модернізувати залізничну інфраструктуру. Проблема пов'язана з обмеженими фінансовими ресурсами підприємств залізничного транспорту, які треба вкладати в оновлення основних засобів, та може мати негативні наслідки не тільки для галузі, але й бути причиною погіршення соціально-економічного розвитку країни в цілому.

Головними недоліками зазначеного способу є:

- погіршення технічного стану основних засобів залізничного транспорту;
- зменшення кількості рухомого складу залізничного транспорту України, придатного до використання у перевізному процесі;
- неможливості реалізації інвестиційних проектів щодо оновлення рухомого складу, впровадження новітніх технологій, підвищення безпеки та енергоефективності галузі;
- зниження рівня безпеки, доступності та якості надання транспортних послуг.

Другий спосіб – це розроблення і виконання Державної цільової програми розвитку залізничного транспорту загального користування на середньострокову перспективу.

Такий спосіб забезпечить реалізацію завдань щодо:

- ліквідації «вузьких місць» транспортної інфраструктури шляхом будівництва других колій, що дозволить збільшити пропускну спроможність, а разом з нею – обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом України, продовжити впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, забезпечити безпеку руху поїздів;
- виконання заходів з переведення окремих вантажонапруженіх напрямків на прогресивний вид тяги (електричну), що дозволить підвищити пропускну та прові-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

зну спроможність напрямків, (збільшення вагових норм поїздів), скоротити експлуатаційні витрати, пов'язані з перевезеннями, покращити екологічну ситуацію;

– придбання потрібного парку рухомого складу (локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів, рухомого складу для забезпечення прискореного руху пасажирських поїздів та здійснення соціально необхідних регіональних та приміських пасажирських перевезень електро- та дизель-поїздами, рейковими автобусами), який відповідатиме світовим вимогам до безпеки руху, екології, комфорту та енергозбереження.

Кожен із варіантів спрямований на вирішення важливих стратегічних завдань, а саме: подолання технічних обмежень транспортного комплексу; забезпечення соціально-економічного розвитку країни.

Спираючись на порівняння зазначених способів, з метою запобігання подальшому зносу та для підтримання надійності роботи основних засобів залізничного транспорту, забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі, другий спосіб є оптимальним.

Для здійснення соціально необхідних та економічно ефективних залізничних перевезень пасажирів і вантажів потрібно, в першу чергу, забезпечити фінансування потреб залізничного транспорту.

Варіанти можливого фінансування:

- 1) залучення коштів держбюджету та місцевих бюджетів;
- 2) залучення кредитів під державну гарантію;
- 3) залучення кредитів без державної гарантії;
- 4) за рахунок інших власних коштів та коштів інвесторів.

За весь час дії Закону «Про залізничний транспорт» бюджетні кошти для розвитку галузі не виділялись. Враховуючи, що залізниці не в змозі самостійно вирішити проблему підйому галузі тільки за рахунок власних коштів, вони вимушенні зверталися до міжнародних фінансових організацій (МФО) з питанням щодо залучення кредитів під державну гарантію.

У Концепції наведені оптимальні технічні передумови забезпечення сучасного рівня розвитку залізничного транспорту. Заходи щодо удосконалення законодавства у сфері залізничного транспорту визначені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр., затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106).

Враховуючи результати реформування, залізнична галузь потенційно зможе реалізувати свої переваги як надійний позичальник для залучення значних кредитних ресурсів міжнародних інституцій, приватного капіталу на оновлення матеріально-технічної бази та розвиток транспортної інфраструктури.

Сучасний розвиток залізничного транспорту базується, в основному, на чотирьох складових: безпека руху; якість перевезень; ефективність роботи господарств залізничного транспорту; збільшення швидкості руху пасажирських та вантажних поїздів.

Об'єднання всіх заходів, спрямованих на покращення функціонування галузі, затвердження комплексної Програми стає очевидним та дасть можливість чітко контролювати етапи виконання, визначати розміри і джерела фінансування.

Важливими елементами подальшого розвитку залізничного транспорту для формування нового рівня транспортного забезпечення економіки та населення є технічне, технологічне, інформаційне переозброєння галузі, елементами чого мають бути оновлення інфраструктури, рухомого складу, енерго- та ресурсозбереження, інституційні перетворення та вдосконалення тарифно-цінової політики.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Розвиток залізничної інфраструктури. Впровадження нових удосконалених конструкцій верхньої будови колії, стрілочних переводів і колійних конструкцій, що відповідають сучасним і перспективним умовам експлуатації, а також конструкцій стрілочних переводів нового покоління, що забезпечують реалізацію швидкостей руху по них 160 – 200 км/год.

Оновлення систем залізничної автоматики та зв’язку – заміна фізично та морально застарілих систем на сучасні багатофункціональні та інформатизовані, впровадження нових систем управління рухом поїздів (мікропроцесорних систем, станційної та перегінної автоматики, диспетчерської централізації), систем контролю понаднормативного нагріву буксовых вузлів, оновлення всіх видів загально-технологічного та оперативно-технологічного проводового і радіозв’язку, розробка автоматизованих систем діагностики та контролю технічного стану пристройів СЦБ та зв’язку для вагонів-лабораторій.

Переведення нерегульованих залізничних переїздів у регульовані та закриття малодіяльних переїздів.

Електрифікація напрямків з інтенсивним рухом вантажних поїздів та модернізація контактної мережі напрямків прискореного руху пасажирських поїздів, модернізація тягових підстанцій і районних підстанцій з метою зменшення експлуатаційних витрат та впровадження високотехнологічних діагностичних систем, впровадження нових технологій будівництва і технологічного обслуговування контактної мережі, тягових підстанцій, інших технічних пристройів електропостачання.

Інформатизація та комп’ютеризація галузі спрямовані на удосконалення якості управління роботою галузі, оптимізацію всіх видів планування та оперативного керівництва роботою виробничих підрозділів, автоматизацію основних технологічних процесів роботи станцій, дільниць та окремих господарств, забезпечення високого рівня надійності технологічних процесів і нейтралізацію негативного впливу людського фактора.

Враховуючи розвиток прискореного, а у подальшому – швидкісного пасажирського руху та різні вимоги до утримання інфраструктури, слід максимально розмежувати напрямки швидкісного пасажирського і вантажного руху з відповідною спеціалізацією напрямків та їх облаштування.

Потребує впорядкування топологія мережі – пріоритетним має бути розвиток і модернізація міжнародних транспортних коридорів та внутрішньодержавних магістралей, з концентрацією на них основних вантажопотоків, з метою забезпечення максимальної економічної ефективності.

Рухомий склад. Основними завданнями промислового комплексу, що постачає продукцію для залізничного транспорту, є розвиток виробництва в Україні сучасних технічних засобів і рухомого складу.

З метою ліквідації технологічного відставання вітчизняного транспортного машинобудування від провідних світових виробників потрібна реалізація державної політики щодо співпраці промислового комплексу України з провідними іноземними виробниками, з подальшою передачею Україні прогресивних технологій.

Подальше збільшення перевезень, якого потребує зростаюча економіка і попит населення, вимагає формування нового рівня транспортного забезпечення – впровадження рухомого складу нового покоління з більш високим рівнем якісних, технічних та економічних показників експлуатації.

Основними технічними вимогами до нової техніки є:

- забезпечення відповідно до європейських стандартів швидкості руху поїздів;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

- надійність, збільшення строків служби за рахунок застосування нових матеріалів та оптимальних конструкційних рішень;
- скорочення потреби у ремонтах;
- забезпечення економічності, зниження матеріаломісткості і витрат паливно-енергетичних ресурсів;
- максимальна автоматизація процесів експлуатації, діагностики технічного стану, ремонтних робіт.

Енерго- та ресурсозбереження. Майбутнє залізничного транспорту пов'язане з поступовим зменшенням енергомісткості і збільшенням продуктивності, а також зі значним зменшенням впливу на навколошне середовище, для чого треба здійснювати: розширення та оптимізацію полігона електричної тяги; розробку програмного забезпечення щодо розрахунку щорічних питомих норм витрат палива та електроенергії; створення Фонду енергозбереження для розвитку та впровадження енергота ресурсозбережжих заходів; впровадження енергоменеджменту на підприємствах Укрзалізниці; впровадження енергоефективного графіка руху поїздів, особливо на дільницях із застосуванням рекуперативного гальмування, не обладнаних інверторними установками; широке використання нетрадиційних і поновлювальних джерел енергії; удосконалення експлуатаційного і впровадження нового, більш економічного рухомого складу.

Принципові засади інституційних перетворень. Інституційні перетворення здійснюються відповідно до «Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки», затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390, якою передбачається:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- утворення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підпорядкованих їй підприємств, установ та організацій;
- забезпечення вирішального впливу держави на господарську діяльність залізничного транспорту;
- забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу;
- поступовий перехід від функціонально-територіальної системи управління залізничним транспортом до системи управління та фінансового обліку за видами діяльності;
- розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів;
- збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери, які сприяють забезпеченням безпеки руху, охорони праці та формуванню кадрового потенціалу.

Тарифно-цінова політика. Формування тарифно-цінової політики ґрунтуються на принципі економічної доцільності. Діяльність залізничного транспорту повинна забезпечувати формування прибутків у розмірах, достатніх для нормального функціонування, економічного і соціального розвитку галузі.

Основним джерелом формування прибутків і фінансування розвитку виробничої і соціальної сфери залізничного транспорту залишаються доходи від вантажних перевезень. Тарифно-цінова політика в цьому секторі перевезень повинна бути зваженою та формуватися на принципах ефективності функціонування економіки

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

України в цілому (показник: внесок до зростання індексу цін виробників продукції) та конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому і міжнародному транспортних ринках. Перехід до державного регулювання лише в частині інфраструктурної та локомотивної складових вантажних тарифів.

У сфері пасажирських перевезень повинні бути забезпечені покриття економічно обґрунтovаних витрат на перевезення у далекому сполученні та компенсація втрат доходів суб'єктів господарювання, що виникли при встановленні пільг у тарифах, а також компенсаційні виплати з бюджету за приміські пасажирські перевезення.

Для прогнозування фінансового забезпечення Програми потрібним є розробка і впровадження моделі тарифного регулювання для всіх видів перевезень вантажів та пасажирів. Функціонування цієї моделі дозволить заздалегідь (за 2 – 3 роки) на основі аналізу та прогнозу вантажо- і пасажиропотоків прогнозувати потрібні зміни тарифів. Така система прогнозування дозволить максимально збалансувати економічні відносини зі споживачами транспортних послуг.

Фінансування Програми планується здійснювати за рахунок коштів, передбачених у державному та місцевому бюджетах, власних коштів, а також за рахунок інших не заборонених законодавством джерел.

Орієнтовний обсяг фінансових ресурсів для виконання Програми, становить 227,06 млрд грн (рис. 2), зокрема:

- оновлення рухомого складу – 148,90 млрд грн;
- виконання галузевих інвестиційних проектів – 14,08 млрд грн;
- оновлення та модернізація інфраструктури – 63,90 млрд грн;
- впровадження енергозбережних технологій – 0,18 млрд грн.

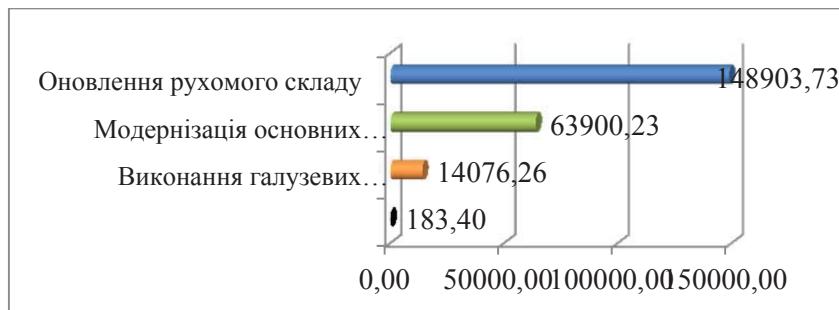


Рис. 2. Орієнтовний обсяг фінансових ресурсів, які потрібні для виконання програми

Прогнозовані джерела фінансових ресурсів (рис. 3):

- держбюджет та місцеві бюджети – 58,22 млрд грн;
- власні кошти підприємств залізничного транспорту – 70,24 млрд грн;
- кредитні кошти – 77,10 млрд грн;
- кошти інших підприємств – учасників ринку залізничних перевезень – 21,50 млрд грн.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

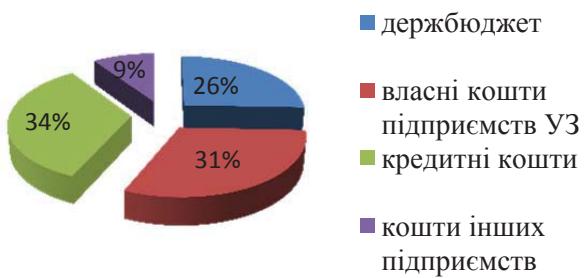


Рис. 3. Орієнтовна структура джерел фінансових ресурсів

Оцінка матеріально-технічних і трудових ресурсів проводиться з урахуванням основних прогнозних показників економічного і соціального розвитку, які подаються разом з проектом закону про Державний бюджет України на відповідний рік, інших прогнозних документів, затверджених у встановленому порядку.

Обсяги фінансування Програми уточнюються під час складання проекту Державного бюджету України на відповідний рік.

Остаточна оцінка фінансових, матеріально-технічних і трудових ресурсів, потрібних для виконання Програми (з обґрунтуванням обсягів фінансових ресурсів за джерелами фінансування та результатами проведення оцінки реальних можливостей ресурсного забезпечення виконання Програми за рахунок коштів державного бюджету, а також інших не заборонених законодавством джерел), проводиться після узагальнення пропозицій, що надійшли від залізниць та підприємств залізничного транспорту під час розроблення проекту Програми.

Висновки і перспективи подальшого розвитку в даному напряму. Реалізація Програми дозволить вирішити головні проблеми галузі, забезпечити стабільну і ефективну діяльність та її розвиток.

Ефект від реалізації зазначененої Програми для економіки держави дозволить:

- створити умови довготривалого інноваційного розвитку економіки держави;
- підвищити економічну безпеку;
- задовольнити повною мірою зростаючі потреби економіки держави в перевезеннях з покращенням якості обслуговування;
- скоротити сукупні транспортні витрати у транспортній складовій країни за рахунок покращення ефективності роботи модернізованого залізничного транспорту;
- забезпечити соціально-важливі перевезення;
- забезпечити потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях;
- підвищити рівень використання транзитного потенціалу України;
- стимулювати розвиток національного транспортного машинобудування і експорт транспортних послуг;
- удосконалити систему державного управління залізничною галуззю та регулювання її діяльності;
- підвищити конкурентоспроможність підприємств галузі на внутрішньому і зовнішньому ринках транспортних послуг;
- прискорити інтеграцію транспортного комплексу України до європейської і світової транспортних систем;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

- сприяти підвищенню макроекономічних і соціальних показників розвитку різних галузей економіки, створенню нових робочих місць.

Для розвитку регіонів:

- сприяти соціально-економічному розвитку регіонів;
- покращити рівень життя і мобільності населення.

Для залізничного транспорту:

- підвищити ефективність діяльності залізничного транспорту;
- забезпечити перехід на інноваційно-інвестиційний шлях розвитку;
- підвищити рівень інвестиційної привабливості;
- забезпечити зниження рівня зносу основних засобів;
- створити організаційно-правові та економічні умови для забезпечення потреб в інвестиціях;
- забезпечити зростання обсягів перевезень;
- забезпечити скорочення питомих витрат енергоресурсів на тягу поїздів;
- підвищити мотивацію праці та соціальний захист працівників.

Для споживачів транспортних послуг:

- підвищити якість транспортних послуг;
- зменшити транспортну складову у вартості товарів і послуг;
- скоротити терміни доставки і переробки вантажів;
- забезпечити рівноправний доступ до інфраструктури залізничного транспорту;
- підвищити безпеку перевезень;
- покращення якості обслуговування та забезпечення комфортності пересування, в тому числі для осіб з обмеженими фізичними можливостями;
- задовольнити потреби населення в перевезеннях;
- скоротити час знаходження на шляху прямування.

Для інвесторів:

- вирішити правові питання, пов’язані із вкладанням коштів у розвиток залізничної галузі;
- створити умови для появи нових інвестиційних проектів;
- забезпечити можливість створення нових підприємств для ведення транспортного бізнесу.

Виробникам та постачальникам залізничної техніки:

- забезпечити умови для розвитку нових потужностей виробників і постачальників залізничної техніки;
- створити умови для розвитку інших галузей народного господарства (машинобудування, металургії, будівельної індустрії тощо);
- забезпечити гарантоване придбання залізничної техніки, зокрема й вітчизняної;
- забезпечити впровадження нових технічних і технологічних рішень на залізничному транспорті;
- сприяти розвитку вітчизняного науково-виробничого комплексу і суміжних галузей.

Транспортна система: привести технічний і технологічний стан рівня розвитку інфраструктури та залізничного транспорту, сфери обслуговування до кращих світових стандартів.

Міжнародні інституції, підприємства, організації:

- забезпечити використання збільшених можливостей транзитного потенціалу країни;
- отримати якісно новий рівень транспортного обслуговування;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

- реалізувати нові бізнес-проекти і розширити ринки збуту продукції.

Екологія та безпека:

- зменшити негативний вплив на навколошнє середовище;
- підвищити рівень безпеки користування залізничним транспортом.

Реалізація Програми проводиться за умов дотримання економічної, інноваційної і кадрової політики розвитку залізничного транспорту. Фінансування програми здійснюється в межах чинного законодавства за рахунок переважно власних коштів, а також інвестиційно-кредитних програм, лізингу та коштів державного бюджету.

Економічна та інвестиційна політика. Удосконалення фінансово-економічної діяльності галузі є одним з найважливіших напрямків розвитку залізничного транспорту та однією з умов залучення інвестицій.

Для цього потрібно:

- виконання з боку держави вимог Закону України «Про залізничний транспорт», введеного в дію постановою Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96 р. щодо фінансування з бюджету будівництва і реконструкції магістральних залізничних ліній, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування і місцевого сполучення (ст. 10) та відшкодування збитків від перевезень окремих категорій громадян за пільговими тарифами (ст. 9);

- вирішення проблем утримання, передачі на баланс місцевим органам влади і приватним структурам, або закриття збиткових, малодіяльних залізничних дільниць, станцій. Ст. 7 Закону України «Про залізничний транспорт» передбачає компенсацію збитків залізниці з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями і під'їзними коліями, та надає право Укрзалізниці, за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту (згідно із Законом № 885-VI (885-17) від 15.01.2009), закриття цих об'єктів у разі неприйняття органами місцевого самоврядування відповідних рішень. Вивільнені кошти доцільно використовувати на оновлення основних засобів;

- ліквідація збитків від приміських пасажирських перевезень за рахунок коштів державного бюджету, коштів місцевих бюджетів на підставі укладених з місцевими органами влади відповідних угод або встановлення державою обґрунтованого рівня тарифів;

- впровадження прогресивних технологій у вантажних і пасажирських перевезеннях, що забезпечить значне скорочення потреби у рухомому складі та експлуатаційному контингенті;

- впровадження нового рухомого складу з поліпшеними експлуатаційними характеристиками, кращою надійністю, зниженою потребою у ремонті та, відповідно, персоналу ремонтників;

- виділення в структурі витрат інфраструктурної складової, що сприятиме отриманню в повному обсязі плати за користування інфраструктурою від сторонніх користувачів;

- проведення міжнародного аудиту підприємств залізничної галузі з метою забезпечення прозорості діяльності залізничного транспорту для залучення зовнішніх інвестицій;

- розширення інвестиційної діяльності за рахунок залучення всіх можливих і не заборонених законодавством України джерел інвестицій, в т.ч. застосування механізму лізингу;

- концентрація інвестиційних ресурсів на реалізацію пріоритетних проектів.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Проведення інституційних перетворень зі зміною статусу залізниць створює можливість більш ефективної роботи щодо залучення сторонніх інвестицій, іноземних і вітчизняних інвесторів.

Визначення джерел фінансування перспективного плану розвитку залізничного транспорту стане можливим після затвердження основних засад взаємодії суб'єкта господарювання, який буде створений на базі Укрзалізниці, залізниць і підприємств залізничного транспорту, з державою та органами місцевого самоврядування.

Включення до складу тарифів інвестиційної складової, що сприятиме відновленню основних засобів та, як наслідок, підвищенню рівня надійності та забезпечення ефективної експлуатації інфраструктури залізничного транспорту.

Інноваційна політика і наукове забезпечення. Прискорений розвиток залізничного транспорту як необхідна умова його функціонування потребує подальшого наукового обґрунтування ефективного інвестування, інновацій та їх впровадження.

Наукове супроводження розвитку залізничного транспорту України має здійснюватися на сучасному рівні. Результати наукових досліджень будуть надійною основою для визначення напрямків інвестування техніко-технологічних заходів.

Необхідним є створення дослідно-експериментальної бази залізничного транспорту і насамперед експертно-випробувального центру Укрзалізниці з приймання нового тягового рухомого складу, його систем і вузлів та їх сертифікації.

Інноваційна політика повинна реалізуватися комплексом пов'язаних між собою окремих програм інновацій, наукового і нормативного забезпечення залізничного транспорту України.

Кадрова і соціальна політика. Кадрова і соціальна політика на залізничному транспорті України у визначений період має бути спрямована на забезпечення галузі висококваліфікованими фахівцями, зміцнення і розвиток соціального партнерства господарсько-управлінських структур з галузевою профспілкою та удосконалення галузевої системи регулювання заробітної плати.

Основна мета кадрової і соціальної політики полягає у створенні самодостатньої системи, спрямованої на формування необхідного, збалансованого з прогнозними обсягами перевезень кадрового потенціалу та забезпечення належного рівня життя і соціального захисту працівників і ветеранів залізничного транспорту.

Формування кадрового потенціалу повинне передбачати розвиток та удосконалення системи безперервної підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації кадрів. Така система ефективно може бути реалізована на підставі наскрізної галузевої кадрової моделі, яка би передбачала прогнозування потреби у кадрах всіх кваліфікацій і спеціальностей та можливість забезпечення цієї потреби в залежності від існуючого кадрового потенціалу, можливих обсягів підготовки і перепідготовки фахівців засобами всіх рівнів акредитації з прив'язкою до місць проживання та віку працівників.

Усі структурні перетворення, пов'язані з оптимізацією чисельності працівників, реорганізацією та зміною юридичного статусу підприємств і структурних підрозділів, відбудутимуться з дотриманням норм законодавства та здійсненням заходів щодо забезпечення соціального захисту працівників галузі.

Заходами, зокрема, буде передбачено:

- розширення сфери застосування праці шляхом створення робочих місць у процесі розвитку виробництва;
 - професійне навчання (перенавчання) працівників, що вивільняються, з метою подальшого їх працевлаштування;
-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

- переміщення працівників, що вивільняються, на інші робочі місця, а також надання їм допомоги у працевлаштуванні на підприємствах інших галузей.

Соціальна політика на залізничному транспорті має проводитись на принципах партнерства з галузевими профспілками. Зокрема, питання, пов’язані з умовами праці, заробітної плати та іншими соціальними проблемами, вирішуватимуться з дотриманням норм галузової угоди (колективного договору).

У цілому виконання Програми дасть можливість:

- забезпечити виконання потреб економіки України у вантажних і пасажирських перевезеннях та зберегти за залізничним транспортом провідну роль;
- зберегти соціальну роль залізничного транспорту у забезпечені мобільності населення;
- покращити показники продуктивності рухомого складу на 10 – 15 %;
- забезпечити можливість збільшення перевезень пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;
- ліквідувати «вузы місця» на окремих визначених напрямках залізничної мережі, збільшити пропускну спроможність у середньому на 25 – 30%;
- продовжити розмежування вантажного та пасажирського рухів, здійснити направлення вантажних потоків з перевантажених напрямків на ненавантажені залізничні лінії шляхом їх електрифікації;
- підвищити швидкість руху пасажирських поїздів до 160 км/год.;
- забезпечити модернізацію основних засобів залізничного транспорту шляхом модернізації колії, вкладення сучасних конструкцій стрілочних переводів, впровадження новітніх пристройів сигналізації та зв’язку, модернізації пристройів електрифікації та електропостачання;
- підвищити рівень безпеки руху поїздів на транспорті;
- підвищити рівень екологічності залізничного транспорту.

Реалізація заходів, визначених Програмою, дасть можливість протягом 2014 – 2020 років підвищити ефективність роботи залізничного транспорту України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 14.10.2008 №1259 «Про затвердження комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу на 2008 – 2020 роки».
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки» (із змінами відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106).
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року».
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. №2174р. «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року».
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 №840 «Про затвердження програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки».
6. Програма економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» // Указ Президента України (із змінами та доповненнями від 12.03.2013 №128/2013).
7. Середньострокові пріоритетні напрями інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012 – 2016 року // Постанова Кабінету Міністрів України від 17.05.2012 № 397.
8. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
9. Довідник основних показників роботи залізниць України (2002-2012 роки). – Укрзалізниця: Управління статистики, 2013.