

*І. В. Чепурна-Кос,
здобувач, Львівський національний університет імені Івана Франка*

ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті розглянуто проблеми та шляхи реформування залізничного транспорту України. Відзначено, що проблематика реформування залізничного транспорту набуває надзвичайної актуальності, оскільки галузь і надалі не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг.

The paper concerns problems and ways of reformation of railway sector in Ukraine. The problems of reformation of railway sector has been a subject of special interest as this branch of industry does not meet the increasing requirements of society and European standards of the quality of railway services.

*Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, інфраструктура, ефективність, інвестиції.
Key words: railway sector, infrastructure, investments, efficiency.*

АКТУАЛЬНІСТЬ

Залізничний транспорт займає провідне місце в задоволенні потреб виробничої сфери та населення у перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання України, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків.

Проте, існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, не сприяють підвищенню ефективності функціонування галузі [1].

Залізничний транспорт України знаходиться на стадії реформування. Стратегія розвитку залізничного транспорту України визначена в таких документах: Державна цільова програма реформування залізничного транспорту 2010—2015 роки, Концепція державної програми реформування залізничного транспорту на 2008—2015 роки, Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Ефективне функціонування залізничного транспорту в Україні нерозривно пов'язане з оновленням основних фондів і рухомого складу, впровадженням новітніх технологій та організацією швидкісного руху, наданням нових видів послуг і залученням нових секторів транспортного ринку, збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Однак нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування унеможливають вирішення вищезазначених завдань і призводять до збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки перевезень. Забезпечення розвитку й модернізації залізничної інфраструктури та рухомого складу потребує залучення суттєвих інвестицій. У багатьох розвинутих країнах першим кроком, спрямованим на вирішення аналогічних проблем, стала реформа залізничного транспорту. На порозі реформування опинилася й українська залізниця. У 2006 році була ухвалена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, а у 2009 році прийнята "Державна програма реформування залізничного транспорту України на 2009—2015 роки" [2].

Залізничний транспорт займає провідне місце в задоволенні потреб виробничої сфери та населення України у перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Сформована впродовж багатьох десятиліть залізнична мережа України нині за якісними характеристиками не відповідає рівню залізниць розвинених європейських держав, при тому, що українські залізниці займають одне з провідних місць у транспортній системі Європи, а за довжиною залізничних ліній Україна знаходиться на третьому місці серед країн

ОСЗ, поступаючись за цим показником лише Росії та Китаю. Вантажообіг українських залізниць становить 200 млрд тонно-кілометрів, пасажирообіг — близько 50 млрд пасажиро-кілометрів на рік. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних колій — 21,7 тис. кілометрів.

За останній час на залізничному транспорті майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих фондів. Все це призвело до значного погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його економічного та соціального розвитку, створення суттєвої загрози надійному і безпечному функціонуванню залізниць [1].

Зазначене вимагає невідкладного вирішення питань забезпечення реформування залізничного транспорту та підвищення ефективності його діяльності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Потрібно відзначити, що питання реформування залізничного транспорту активно обговорюється в наукових, ділових колах. Його дослідженню присвячені праці таких вчених, як: В.М. Самсонів, Г.Д. Ейтутіс, О.М. Гончаров, М.В. Макаренко та інші.

Водночас проблематика реформування залізничного транспорту набуває надзвичайної актуальності, оскільки галузь і надалі не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження проблем залізничного транспорту та наукове обґрунтування можливих шляхів реформування вітчизняних залізниць.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Сьогодні на залізничному транспорті існує ряд системних проблем, що становлять небезпеку економічній, соціальній та оборонній безпеці країни. У галузі не забезпечується системне відновлення основних фондів, фізичне і моральне зношення рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту складає понад 80% та в 1,8 рази перевищує дозволу межу в міжнародній практиці. Дестабілізуючим фактором є суттєві вади в організації та забезпеченні пасажирських перевезень, які на сьогодні досить збиткові. Також гостро стоїть проблема підвищення якості перевезень і надання послуг пасажиром, особливо на приміських маршрутах.

Розглядаючи діяльність залізничного транспорту на ринку перевезень, потрібно враховувати, що залізниці можуть задовольнити різні види діяльності: вантажні та пасажирські перевезення, підсобно-допоміжна і непрофільна діяльність. Тому дослідження ринку залізничних перевезень та кон'юнктури варто проводити за такими напрямками: по-перше, проаналізувати динаміку показників, котрі характеризують обсяги транспортної діяльності у всьому транспор-

тному комплексі (за видами транспорту і видами вантажів головної номенклатури); по-друге, провести аналіз якісних показників функціонування транспорту; по-третє, виконати дослідження конкурентного середовища в транспортній галузі України та на світовому ринку транспортних послуг, проаналізувати конкурентні можливості залізниць; провести аналіз кон'юнктури ринків продукції основних вантажоутворювальних галузей; проаналізувати тарифи на перевезення на внутрішньому та зовнішньому ринках і тарифну політику конкурентів; визначити співвідношення попиту та пропозиції; спрогнозувати перспективи розвитку ринку транспортних послуг [4].

Українські залізниці повинні позиціонуватись як високоєфективна галузь, що оптимізує організацію виробництва і технологію, активно впроваджує ресурсозберігаючі й вископродуктивні інновації, має кваліфікований персонал з високим рівнем мотивації та якістю трудового життя, який і забезпечує впровадження і функціонування цих нововведень.

Транспортний комплекс є важливою складовою в структурі економіки Львівщини. Львівська залізниця здійснює перевезення більше 30% усіх вантажів та 36% пасажирів області.

Здійснено прогноз основних заходів для розвитку галузі у 2011 році на основі Програми соціально-економічного та культурного розвитку області на 2011 рік:

- нарощування потенціалу національної мережі залізничного транспорту;
- посилення ролі залізниці;
- зміцнення позицій на ринку транспортних послуг;
- розробка та реалізація перспективних програм.

Упродовж останніх років відзначається стабільне зростання обсягів перевезень вантажів і пасажирів.

Українські залізниці працюють над упровадженням швидкісного руху в Україні, зокрема над формуванням національного швидкісного пасажирського транспортного коридору Львів — Київ — Харків — Донецьк, на першому етапі, й продовженням до Дніпропетровська — на другому. Здійснюється велика робота з підготовки інфраструктури. Технічний стан полотна дозволяє Українській залізниці упроваджувати швидкісний рух. На сьогодні облаштування шляхів, система безпеки відповідають європейським стандартам.

Упровадження швидкісного руху (до 160 км/год) сприятиме інтеграції українського залізничного транспорту в єдину європейську транспортну мережу швидкісного залізничного сполучення. Українська залізниця свідомо працює над упровадженням руху поїздів в Україні зі швидкістю до 160 км/год. Це економічно обгрунтована світова практика. У сусідніх країнах — Польщі, Угорщині, Словаччині — вже працюють над тим, щоб системно впровадити на пасажирських ділянках швидкісний рух до 160 км/год. А вже наступним етапом буде виділення лінії з поступовим підвищенням швидкості руху до 180 км/год.

Для упровадження швидкісного пасажирського руху в Україні розроблено нову схему розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів, що дозволяє збільшити пропускну спроможність вантажних перевезень і запровадити прискорений і швидкісний рух пасажирських поїздів на магістральних напрямках Київ — Податва — Харків — Донецьк — Дніпропетровськ, Київ — Львів — Одеса.

Пріоритетом соціального розвитку залізничного транспорту України є його системне перетворення як соціально важливої галузі, яка завжди зачіпає інтереси суспільства і держави. Одним з найважливіших завдань у даному випадку є збереження балансу між економічною результативністю галузі й виконанням суспільно значущих функцій. Найважливішими характеристиками є їх доступність — територіальна, цінова, організаційна; здатність задовольнити попит населення; надійність і безумовна необхідність для життєзабезпечення. Реформування залізничного транспорту повинно передбачати інтенсивний розвиток кожного з цих напрямів [5].

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку держави, міжнародному співробітництву України. Наразі загальний ступінь зносу основних фондів становить 78%, у тому числі активної частини від 84,4% [2]. Отже, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень вже найближчим часом можуть стати гальмом подальшого соціально-

економічного розвитку. Головною причиною виникнення такого кризового стану є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць.

Основними складовими, без яких неможливе здійснення залізничних перевезень як на внутрішньому, так і в міжнародному сполученні, є інфраструктура та рухомий склад залізничного транспорту. Особливістю залізничної інфраструктури України є те, що вона була сформована ще за радянських часів і розрахована на масові вантажі галузей важкої промисловості. Після розпаду Радянського Союзу вона виявилася надлишковою для задоволення попиту на залізничні перевезення в нових економічних умовах. При цьому наявність зайвої мережі залізниць, яка не відповідає обсягам транспортної роботи, продовжує вимагати значних капіталовкладень на її утримання і ремонт, а відсутність необхідних обсягів фінансування веде до значного погіршення технічного стану залізниць. Значна частина наявної інфраструктури і технічних засобів, що забезпечують її функціонування, експлуатується поза межами встановлених нормативних строків і є морально та фізично застарілими.

Для інвестування реструктуризації та розвитку залізничного транспорту України в сучасних умовах існує 5 основних джерел:

- бюджетні інвестиції;
- власні кошти Укрзалізниці;
- кредити банків і міжнародних фінансових організацій;
- доходи від спільної діяльності;
- лізинг [6].

Визначені наступні пріоритетні напрями інвестування Українських залізниць: модернізація головних шляхів, розвиток міжнародних транспортних коридорів, відновлення парку пасажирських і вантажних вагонів.

Специфіка залізничного транспорту визначає загалом ряд вихідних вимог до реформування галузі. Перш за все, реформування повинне здійснюватися при безумовному збереженні цілісності природно-монопольної інфраструктури залізничного транспорту. Це диктується як вимогами нерозривності єдиного економічного простору країни, так і з міркувань національної безпеки. На всіх етапах створення і функціонування української залізничної функції держави в забезпеченні цілісності і збільшенні активів, а також в ефективному управлінні ризиками, які неодмінно виникають у процесі реформування, залишиться провідною. В основній корпоративній структурі повинні раціонально співіснувати ринкові механізми саморегулювання і державного контролю, для чого необхідне прийняття відповідної законодавчої бази. Насамкінець, трансформацію такої складної системи, як залізничний транспорт, потрібно здійснювати поступово і поетапно при забезпеченні стабільності, надійності і безпеки функціонування залізничних доріг.

Відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010—2015 роки, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390, передбачалося реформування залізничного транспорту загальною користування для задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях та підвищення їх якості.

Згідно з проектом Державної програми, реформування залізничного транспорту на 2009—2015 роки здійснюватиметься в три етапи.

На першому етапі (2009—2010 роки) передбачалась розробка та прийняття відповідних законодавчих і нормативно-правових актів, створення державного господарського об'єднання залізниць та інших підприємств залізничного транспорту у формі державного концерну, розробка та впровадження економічних механізмів для переходу до розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку та інші організаційні заходи.

Заходи, які необхідно здійснити на другому й третьому етапах, затверджуються Кабінетом Міністрів України після виконання завдань першого етапу.

На другому етапі (2011—2012 роки) розроблятимуться та перевірятимуться організаційно-економічні, організаційно-правові та техніко-технологічні механізми розвитку й функціонування залізничного транспорту в умовах переходу до вертикально інтегрованої структури управління. Зокрема, передбачається розробити та прийняти Закон України "Про особливості реформування залізничного транс-

порту", створити головний і регіональні центри управління перевезеннями та інше.

На третьому етапі (2013—2015 роки) передбачається створити єдиний суб'єкт господарювання у формі Державної акціонерної компанії; поступово зменшити частку перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних завдань впровадженню механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень; утворити господарське товариство у сфері пасажирських перевезень за умови досягнення беззбиткової діяльності; вивести зі складу залізниць підрозділи, що належать до конкурентного сектору галузі; утворити приватні компанії з власним парком пасажирських вагонів та моторвагонного рухомого складу. Також буде створено регіональні залізничні компанії (місцеві залізниці) на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколієних залізниць.

Реалізація Програми здійснюватиметься за рахунок власних коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту, а також інших джерел, не заборонених законодавством України.

Основні проблеми, які потребують розв'язання:

- фізичне та моральне старіння основних виробничих засобів залізничного транспорту;
- відсутність державної підтримки розвитку галузі;
- недостатня ефективність системи державного регулювання діяльності залізничного транспорту і недосконалість нормативно-правової бази функціонування галузі;
- недостатня конкурентоспроможність залізниць України через невідповідність якості послуг зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;
- збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 4,4 рази, викликала необхідність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

— недостатній техніко-технологічний рівень організації міжнародних транзитних перевезень, обсяг яких не відповідає транзитному потенціалу України;

- недосконалість правового статусу Укрзалізниць;
- низька інвестиційна привабливість галузі;
- недостатній рівень заробітної плати залізничників [1].

Шляхи і способи розв'язання проблеми:

- розв'язання проблеми можливе шляхом:
 - удосконалення законодавства з метою створення нормативно-правової бази, необхідної для реформування залізничного транспорту;
 - розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
 - формування структури управління за видами діяльності;
 - створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення і модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
 - утворення суб'єкта господарювання на базі залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту;
 - створення умов для розвитку конкуренції;
 - удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту.

Затвердження та реалізація Державної програми реформування залізничного транспорту на 2009—2015 надасть змогу підвищити якість транспортних послуг, а отже, безпеку перевезень, конкурентоспроможність й ефективність діяльності залізниць, зменшити транспортну складову частину у вартості товарів і послуг, стимулювати розвиток національного транспортного машинобудування.

Розглянемо розмір цін на послуги залізничного транспорту в залежності від розподілу на три сектори — природно монопольний, тимчасово монопольний (потенційно конкурентний) і конкурентний.

У природно монопольному секторі повинна зберегтися система тарифів, установлених уповноваженими органами держави. На державні органи покладається також визначення правил застосування тарифів та їх індексація у відповідності до змін макроекономічних показників. Програмою реформування передбачається окремий розрахунок затрат у природно монопольному і потенційно конкурентному секторах транспортних послуг.

У тимчасово монопольному (потенційно конкурентному) секторі можливість лібералізації тарифів повинен визначити орган регулювання природних монополій у відповідності з рівнем розвитку конкуренції на конкретних сегментах ринку. Але досі не з'ясованими залишаються критерії, за якими можна буде робити висновок про рівень розвитку

конкуренції в галузі, наприклад, кількість фірм у галузі, обсяги виробництва, спектр послуг, що надаються.

У конкурентному секторі пропонується послідовне дерегулювання ціноутворення і перехід на вільні ціни.

Однією із найбільш важливих сфер державного регулювання є відносини залізниць із постачальниками електроенергії. Загальні принципи цих відносин формуються Державною антимонопольною службою. Конкретні рівні тарифів на відпуску електроенергію встановлюються для кожної із залізниць відповідної регіональної енергетичної комісії. Останні, не маючи ніякої відповідальності за фінансовий стан державних залізниць, широко використовують свої повноваження для встановлення залізницям завищених тарифів на електроенергію і занижених тарифів для місцевих споживачів. Це робиться всупереч об'єктивним параметрам енергоспоживання залізниць, створюючи передумови щодо встановлення для них занижених, а не завищених тарифів (рівномірність споживання електроенергії за годинами доби і за порами року, сприятливі для зниження втрат електроенергії електричні параметри). Залізниці зіштовхуються зі зворотною стороною політики із завищених тарифів для високоплатоспроможних клієнтів і їх зниженням для низькоплатоспроможних клієнтів. Наведене протиріччя свідчить про необхідність системного підходу до державного регулювання цін і тарифів з урахуванням їх міжгалузевих взаємозв'язків.

Наш підхід полягає в тому, що необхідно розробити таку державну програму реформування залізничного транспорту, яка передбачала б участь у ній регіонів України, технічне переоснащення галузі та, за можливості, зберігала б державне регулювання.

ВИСНОВКИ

Таким чином, на основі вищевикладеного дослідження проблеми реформування залізничного транспорту слід зробити декілька висновків.

Перш за все, державна програма реформування залізничного транспорту на 2009—2015 роки спрямована на поглиблення ринкових відносин через побудову нової організаційно-правової та економічної системи управління відповідно до загальнодержавних економічних реформ та європейської транспортної політики.

Встановлено, що системне перетворення такої соціально важливої галузі, як залізничний транспорт, завжди зачіпає інтереси суспільства і держави. Одним з найважливіших завдань у цьому випадку є збереження балансу між економічною результативністю галузі та виконанням суспільно значущих функцій, з урахуванням ефективності залізниць як соціальної інфраструктури.

Відтак, враховуючи вищевикладене, слід зауважити, що в структурі реформування залізничного транспорту України повинні раціонально співіснувати ринкові механізми саморегулювання і державного контролю, для чого необхідне прийняття відповідної законодавчої бази. Насамкінець, трансформацію такої складної системи, як залізничний транспорт, потрібно здійснювати поступово і поетапно при забезпеченні стабільності, надійності і безпеки функціонування залізниць України.

Література:

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010—2015 роки: <http://www.mintrans.gov.ua>.
2. Дейнека О., Божок Є. Реформування залізничного транспорту України в контексті світового досвіду. // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 213—217.
3. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: <http://www.uz.gov.ua>.
4. Каличева Н. Визначення шляхів забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України. // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 217—220.
5. Компанієць В. Стратегія підвищення якості управління та організаційного розвитку залізничного транспорту України // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 30. — С. 154—169.
6. Шапочка М., Рибіна О. Проблеми та напрями реструктуризації залізничної інфраструктури. // Вісник Хмельницького національного університету. — 2010. — № 2, Т. 2. — С. 44—48.

Стаття надійшла до редакції 17.05.2011 р.