

ріод 2013–2020 років має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України та забезпечити темпи зростання ВВП на 6–6,5% на рік.

Передбачається, що в період 2009–2012 років середньорічні темпи збільшення обсягів вантажних перевезень становитимуть 3,7%, пасажирських – 2,3%. Цей період вимагає підтримки транспортного сектору з проведенням ефективної тарифної, податкової політики та залученням інвестицій. У посткризовий період (2013–2020) очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень досягнуть 6,3%, пасажирських – 2,8%.

Очікується, що у 2020 році обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1% і становитимуть 2535 млн. т, переробка вантажів у державних морських торговельних портах – на 43,2%, що становитиме 233,4 млн. т, обсяги пасажирських перевезень – на 30,4%, що становитиме 10 867,3 млн. пасажирів.

Висновки

Отже, перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку авіагалузі на якісно новій основі, що вимагає спільних зусиль як з боку держави, так і активності підприємств.

Список використаних джерел

1. Брезінська, О.В. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку авіатранспортних підприємств / О.В. Брезінська // Економіка, фінанси, право. – 2009. – №10. – С. 6–11.
2. Система сертификации CERTEX: новая форма добровольной сертификации продукции // Посредник. – 1996. – №29(486). – С. 44–50.
3. Україна. Закони. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48/49 (19 трав.). – Ст. 53. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. – Заголовок з екрану.

4. Програма розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010–2014 роки. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/. – Заголовок з екрану.

5. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургалівські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко / За ред. Марчіна Свенчіці. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

6. Садловська І.П. Державний контроль щодо управління якістю в цивільній авіації / І.П. Садловська // Проблеми системного підходу в економіці. – 2010. – №1. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_1/Go-rya_110.htm. – Загол. з екрану.

7. www.ukrstat.gov.ua

8. Осадча О.М. Аналіз тенденцій ринку послуг підприємств цивільної авіації / О.М. Осадча // Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. – №1. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Osad-ca_411.htm. – Загол. з екрану.

9. Дегтяр В.М. Вплив світової економічної кризи на авіаційну галузь України / В.М. Дегтяр // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2009. – Вип. 22. – С. 160–162.

10. Аналітики кажуть про відновлення української авіа галузі. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://vaar.org.ua/?p=1702>. – Загол. з екрану.

11. Подреза С.М. Оцінка якості інвестиційно-інноваційної діяльності авіатранспортних підприємств України / С.М. Подреза // Проблеми системного підходу в економіці. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Gurina_411.htm. – Заголовок з екрану.

12. Литвиненко Л.Л. Інвестиційно-інноваційна модель розвитку авіаційної галузі України / Л.Л. Литвиненко. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Letvnenko_411.htm. – Заголовок з екрану.

13. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=2200>. – Заголовок з екрану.

*В.М. КАРПОВ,
к.е.н., пр. н. с., Інститут економіки та прогнозування України НАН України,
О.І. НИКИФОРУК,
к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАНУ*

Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України

У статті проаналізовано сучасний стан та визначено проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту. Здійснено аналіз державних цільових програм оновлення рухомого складу. Запропоновано напрями оновлення залізничного рухомого складу на сучасному етапі.

Ключові слова: рухомий склад, залізничний транспорт, технічне та технологічне оснащення, напрями оновлення.

В статье проанализировано современное состояние и выявлены проблемы обновления подвижного состава

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

железнодорожного транспорта. Проведен анализ государственных целевых программ обновления подвижного состава. Предложены направления обновления железнодорожного подвижного состава на современном этапе.

Ключевые слова: подвижной состав, железнодорожный транспорт, техническое и технологическое оснащение, направления обновления.

The paper analyzes current state and identified the problems of renovation of railway vehicles. There are analyzed State target programs of renovation of rolling stock. There are suggested directions of renovation of rolling stock on modern etape.

Keywords: rolling stock, railway vehicles, technical and technological equipment, directions of renovation.

Постановка проблеми. В останні роки основним стримуючим чинником розвитку залізничного транспорту було подальше старіння рухомого складу. Саме тому ринок послуг залізничного транспорту знаходиться на межі своїх технічних можливостей. У квітні 2011 року Укрзалізниця визнала, що знос локомотивного парку досяг 80%. Знос приміського рухомого складу сягає: по електропоїздам – 80,3%, по дизель-поїздам – 93,1%. Середній вік електропоїздів 36 років, магістральних та маневрових тепловозів – 24 та 29 років. Не кращий стан із вагонним парком. Укрзалізниця (без приватних операторів вагонів) має 120 тис. вантажних вагонів, з них 99,3% вироблені до 1991 року, більш ніж 80% вичерпали свій нормативний строк експлуатації. У 2005–2010 роках Укрзалізниця вивела з експлуатації близько 28,5 тис. вагонів, а придбала лише трохи більше 5 тис. (у 2009 році – взагалі жодного). Хоча у 35 тис. вагонів був подовжений строк експлуатації [1].

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Дослідження оновлення рухомого складу залізничного транспорту базується на здобутках провідних вчених і наукових шкіл, роботи яких присвячені теоретико-практичним основам оновлення та модернізації рухомого складу залізниць. Вагомий вклад у цю царину досліджень внесли вчені та спеціалісти: О. Бакаєв, Ю. Бараш [2], Г. Ейтутіс, О. Кривопішин [3], Ю. Кулаєв, В. Ільчук [4], Ю. Макаренко, В. Пасічник [5], Ю. Пащенко, Е. Сич, Ю. Цветов, Н. Дудка [6] та інші.

Слід зазначити, що їхні дослідження в основному спрямовані на вирішення проблем, пов'язаних з аналізом та визначенням кількісних параметрів забезпечення залізничного транспорту рухомим складом. Проблеми технічного та тех-

нологічного переоснащення і розвитку рухомого складу господарства залізниць України шляхом розробки, створення і впровадження нових типів рухомого складу, а також придбання зразків локомотивів, які відповідають сучасним вимогам, паралельно з налагодженням серійного виробництва в Україні висвітлено не в повній мірі.

Метою статті є аналіз стану, проблем та перспектив оновлення залізничного транспорту з урахуванням сучасних вимог до техніко-технологічних параметрів рухомого складу, моніторинг державних програм оновлення рухомого складу та розробка пропозицій щодо напрямків оновлення залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Для розширення та перспективного розвитку залізничного транспорту необхідно зробити кардинальні кроки щодо модернізації його рухомого складу. Позитивні зрушення в економіці України у післякризовий період (2009–2011), постійна робота щодо залучення міжнародних транзитних перевезень починаючи з 2010 року забезпечили зростання обсягів перевезень. Вантажообіг 2010 року досяг 218,1 млрд. ткм, що становить 111,1% до рівня 2009 року. У 2010 році залізницями України перевезено 358,0 млн. т вантажів, що становить 110,1% до рівня 2009 року. Обсяг перевезення пасажирів за період 2010 року у порівнянні з 2009 роком підвищився (на 1 млн. чол., або на 0,1%), при цьому пасажирообіг залишився на рівні 2009 року.

На фоні зростання обсягів перевезень особливо загострилися проблеми оновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Найбільш актуальною є проблема критичного стану активної частини основних фондів, які за останні 16 років практично не оновлювалися.

Активна частина виробничої бази залізничного транспорту включає в себе рухомий склад (вагони, локомотиви, електро- та дизель-поїзди), в тому числі спеціальний рухомий склад (підйомні крани на залізничному ходу, пожежні поїзди, снігоочишувачі тощо) та колійні машини.

Залізниця України до останнього часу забезпечували потреби економіки та населення у перевезеннях. Досягалося це в основному за рахунок надлишку технічних потужностей, створених раніше. До 2000 року темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння й виведення з експлуатації основних фондів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На теперішній час резерви залізниць у цьому напрямі вичерпані.

Ситуація ускладнюється тим, що знос рухомого складу, термін експлуатації якого становить 25–30 років, досягає у

Таблиця 1. Наявність тягового рухомого складу залізниць України

Найменування тягового рухомого складу	Наявність, од.				
	на 01.01.90		на 01.01.2011		
	всього	в т.ч. амортизовано	всього	в т.ч. амортизовано	потрібно
Тепловози	4210	817	2488	1530	1990
Електровази	1910	312	1819	1209	1750
Секції електропоїздів	1512	315	1521	825	1500
Дизель-поїзди	287	47	165	121	130

Джерело: [7].

Таблиця 2. Показники зносу та оновлення рухомого складу залізниць України

Найменування тягового рухомого складу	Строк експлуатації			Фактичне середньорічне оновлення, од.		
	нормативний роки	ступінь спрацювання, %		1987–1990	1992–2000	2001–2010
		на 01.01. 90	на 01.01. 2011			
Тепловози	20	58,3	93	162	4,5	0,3
Електровози	30	59,3	89	70	3,7	8,1
Секції електропоїздів	28	66,4	80	40	13,0	27,9
Дизель-поїзди	20	62,0	97	9	0,5	3,1

Джерело: за даними Укрзалізниці.

середньому 88%. Це призводить до збільшення витрат на його ремонт, енергозбереження та безпеку руху проти нормативних більш ніж у 2 рази (табл. 1, 2).

Слід зазначити, що в розвинених державах світу за цей же період часу змінилося вже два–три покоління тягового рухомого складу. Більшість рухомого складу, який працює на залізницях України в даний час, за якісними показниками значно гірший від сучасного закордонного, в порівнянні з ним має більш високі витрати на утримання при експлуатації. Відсутність сучасних мікропроцесорних систем управління та діагностики, асинхронного тягового приводу, сучасних систем охолодження тягових електричних машин та рекуперації енергії знижує його ефективність на 20–30% у порівнянні із закордонними зразками, а використання застарілих конструкційних рішень призводить до зниження надійності та збільшення витрат на утримання рухомого складу.

Таке становище склалося внаслідок відсутності необхідного обсягу фінансування впродовж 1992–2011 років на оновлення тягового рухомого складу.

У такому ж положенні знаходиться вагонне господарство. Задоволення потреб у вантажному рухомому складі здійснювалося передусім за рахунок покращення використання наявного парку та поповнення гостродефіцитного рухомого складу шляхом переобладнання критих вагонів і платформ у піввагони та мінераловозів і цементовозів у вагони для перевезення сипучих вантажів.

Середньорічна кількість несправних вагонів із врахуванням власних та вагонів приватної власності України у 2010 році становила 14 380 вагонів, або 16,3% від загального їх парку.

Для часткового вирішення цієї проблеми на залізницях запроваджено обстеження кожної одиниці рухомого складу, яка відпрацювала нормативний встановлений термін служби, і після відповідного висновку наукових установ здійснюється проведення капітально-відновлювального ремонту з подовженням терміну експлуатації на 10–15 років.

Однак цього недостатньо для того, щоб забезпечити зростаючі потреби у перевезеннях. Більше того, до 2015 року значна частина рухомого складу відпрацює вже подовжений термін експлуатації і буде списана через загрозу руйнування з причини втоми та деградації металу.

Діючий рівень тарифів на перевезення покриває лише експлуатаційні витрати та потреби у ремонтах. Навіть на модернізацію рухомого складу з подовженням терміну служби цих коштів у повній мірі не вистачає. Якщо не оновлювати наявний парк рухомого складу, у найближчий час буде пе-

ретнута критична межа безпеки експлуатації майже всього рухомого складу.

Неспроможність залізниць задовольнити потребу в перевезеннях негативно вплине на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників, а також на всю економіку України та її національну безпеку.

Подальше збільшення перевезень, якого потребує зростаюча економіка та попит населення, вимагає формування нового рівня транспортного забезпечення потреб суспільства, який має базуватися на якісно новому здійсненні всього комплексу технологічних операцій, а не на морально та фізично застарілих основних засобах. Новий рівень транспортного забезпечення вимагає впровадження рухомого складу нового покоління з більш високим рівнем якісних, технічних та економічних показників експлуатації, збільшеними термінами служби, з його відповідністю новим сучасним вимогам, у тому числі світовим.

У комплексному вирішенні нагальної проблеми оновлення залізничного рухомого складу і проведення капітальних ремонтів з подовженням терміну експлуатації та модернізація існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий (спроектований понад півстоліття тому) можуть розглядатися не більше ніж допоміжні заходи для деяких видів (переважно локомотивів) і типів рухомого складу.

Таким чином, пріоритетом в оновленні рухомого складу має стати забезпечення залізниць України рухомим складом переважно нового покоління. Це дозволить покращити техніко-економічні показники діяльності залізничного транспорту, поліпшити безпеку та зручність перевезень, підвищити конкурентоспроможність залізниць України, зривити ривок у підвищенні ефективності роботи галузі.

Вирішення цього завдання вимагає комплексу заходів щодо оновлення рухомого складу та розробки прогнозів діяльності залізничного транспорту у перспективному періоді. Для забезпечення високих техніко-економічних показників тягового рухомого складу (ТРС) сучасного й перспективного покоління необхідне використання в їхніх конструкціях нових технічних рішень і матеріалів, що відповідають сучасним вимогам експлуатації та вимогам на віддалену перспективу.

Принциповою основою для формування комплексу технічних рішень по ТРС нового покоління мають стати:

- створення декількох уніфікованих базових платформ для електровозів та тепловозів – чотирьохвісної і шестивісної, базового уніфікованого вагона для моторвагонного рухомого складу;

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

- реалізація концепції блоково-модульної побудови низки ТРС на основі уніфікованих модулів, систем та їхніх компонентів;
 - використання нової технології виготовлення кузовів із сучасних конструкційних матеріалів підвищеної стійкості до корозії, зниженою масою і збільшеним терміном служби;
 - системи нахилу кузовів вагонів швидкісних електропоїздів для забезпечення можливості підвищення швидкості їх руху в кривих ділянках колії;
 - уніфіковані кабіни управління з ударно-поглинаючим пристроєм високої енергоємності в лобовій частині високоміцним лобовим і бічним склом з електрообігрівом, пристроями забезпечення необхідного мікроклімату, ергономічним пультом управління та кріслами;
 - комплексні бортові автоматизовані мікропроцесорні системи управління;
 - бортові діагностичні комплекси з відображенням оперативної інформації на моніторах у кабіні управління ТРС та передачею всього обсягу інформації на АРМ ремонтної служби депо через переносний модуль або радіоканалом;
 - конструкції екіпажної частини, що забезпечують пробіг бандажів колісних пар до 1 млн. км;
 - тепловозні дизелі нового покоління, які відповідають сучасним екологічним вимогам, із мікропроцесорною системою управління і діагностики;
 - комплексні дизельні силові блоки підкузовного розташування з електричною або гідравлічною тяговою передачею для дизель-моторного рухомого складу.
- Основні технічні вимоги до тягового рухомого складу нового покоління наведено нижче:
- підвищення продуктивності локомотивів не менш ніж на 20%;
 - зниження питомих витрат енергоресурсів не менш ніж на 20%;
 - збільшення пробігів між технічними обслуговуваннями (ТО) і поточними ремонтами (ПР) не менш ніж на 50%;
 - зниження експлуатаційних витрат на ТО і ПР не менш ніж на 25%, у тому числі: електровозів, електропоїздів – на 40–60%, тепловозів, дизель-поїздів – на 30–40%;
 - можливість перевезення вантажних поїздів зі швидкостями 100–120 км/год, а пасажирських – із швидкостями до 160 км/год, у перспективі до 200 км/год;
 - можливість перевезення пасажирів моторвагонним приміським рухомим складом зі швидкостями 130–140 км/год, міжрегіональним – зі швидкостями до 160 км/год, а швидкісними електропоїздами в перспективі до 200–250 км/год;
 - підвищення загального рівня безпеки руху поїздів;
 - збільшення загального пробігу ТРС до списання: електровозів – до 7,2 млн. км, тепловозів – до 6,2 млн. км, електропоїздів – до 6,7 млн. км, дизель-поїздів – до 5,5 млн. км;
 - забезпечення строку служби несучих металоконструкцій ТРС – до 40 років;
 - забезпечення оптимальних умов праці для локомотивних бригад і ремонтного персоналу.

Створення та освоєння виробництва вантажного рухомого складу нового покоління та його складових частин повинне базуватися на таких принципах:

- підвищення швидкості доставки вантажів;
 - підвищення транспортної та екологічної безпеки;
 - підвищення збереження вантажів;
 - застосування при виробництві вантажних вагонів нових матеріалів з більш високими технічними характеристиками, а також комплектуючих підвищеної надійності.
- Несучі конструкції рухомого складу нового покоління мають забезпечувати у порівнянні з існуючими аналогами:
- підвищення продуктивності на 18–20%;
 - можливість збільшення осьового навантаження до 25,0 тс;
 - зменшення питомої металоємності конструкції не менш ніж на 10%;
 - економії енерговитрат на експлуатацію до 20%;
 - економію експлуатаційних витрат не менше ніж на 5%;
 - збільшення терміну служби вагону, основних його деталей та вузлів у 1,5–2 рази;
 - збільшення міжремонтного пробігу основних деталей і вузлів, у тому числі буксових підшипників, зі 100 до 1 млн. км;
 - скорочення частоти надходження вагонів и поточний позаплановий ремонт з 3,5 до 0,3 раза на рік.
- До кузовів вагонів нового покоління ставиться перш за все вимога підвищити міцність і корозійну стійкість листового прокату, профілів за рахунок застосування нових матеріалів та конструкції їх профілю. Це дозволить зменшити масу тари вагону і відповідно збільшити масу вантажу, що перевозиться, а також зменшити витрати на ремонт кузова в експлуатації і при виконанні планових видів ремонту.
- Технічні вимоги до литих деталей візків нового покоління повинні мати більш жорсткі вимоги щодо показників хімічного складу і міцності завдяки переходу на нові марки сталей.
- Призначений термін служби візка (литих бокових рам і надресорних балок) – не менше 36 років; термін служби до першого капітального ремонту – не менше 12 років, або пробіг, рівний 1 млн. км; до першого деповського ремонту після побудови – 500 тис. км пробігу, або не менше ніж три роки експлуатації (після розробки та впровадження нових гальмівних приладів – чотири роки). Конструкція перспективної колісної пари повинна враховувати результати науково-дослідних робіт, які виконані різними вітчизняними організаціями, а також закордонний досвід застосування суцільнокатаних коліс, касетних конічних підшипників на пресовій посадці із загальним зовнішнім кільцем і вбудованими ущільнювачами.
- Для вантажних вагонів нового покоління слід передбачити впровадження автозчепного пристрою напівжорсткого типу з новим механізмом зчеплення, що унеможливорює самозчеп поїздів.
- Нові автозчепи мають забезпечувати зчеплення вагонів із різницею між подовжніми осями автозчеплень до 140 мм перед зчепленням, унеможливорювати падіння автозчепу на

колію при обриві, автоматично з'єднувати гальмівні рукави при зчепленні вагонів.

Безремонтний термін служби автозчепу має бути збільшений за рахунок застосування зносостійких покриттів у контурі зчеплення і на хвостовику автозчепу, а також підвищення міцності зони переходу від голови до хвостовика корпусу на 5–10% та зони перемички хвостовика. Масу автозчепу має бути знижено на 10%.

Вагони нового покоління мають бути придатні до експлуатації:

а) у традиційних поїздах разом із вагонами застарілої конструкції та вагонами інших залізничних адміністрацій;

б) у прискорених і швидкісних поїздах, які обертаються на вантажнонапружених напрямках та обслуговують міжнародні транспортні коридори на території інших держав.

На внутрішніх лініях і в міжнародних транспортних коридорах має забезпечуватися фактична швидкість руху до 120 км/год. Для вантажних вагонів, що обертаються в прискорених маршрутах, планується конструкційна швидкість до 140 км/год, що має бути реалізовано у візках для таких вагонів.

Вантажні вагони нового покоління мають забезпечити у повному обсязі вимоги щодо їх надійності. Крім того, має бути зменшена питома собівартість виготовлення не менше ніж на 10%, підвищена безпека руху, імовірність відмов зменшена у три рази), суттєво підвищений рівень механізації праці на вантажувально-розвантажувальних роботах (з 45 до 70%). При цьому всі нові вагони, які призначені для обертання на залізницях України та СНД, повинні і бути придатні для руху зі швидкістю 120 км/год. Для великотоннажних вагонів конструктивна швидкість може бути 100 км/год.

Вагони швидкісних поїздів міжнародних транспортних коридорів мають відповідати всім вимогам щодо вагонів типу «Схід–Захід».

Розширення та зростання різноманітності видів пасажирських перевезень і пасажиропотоків через соціально-економічні зміни, що відбуваються в країні, впровадження денних пасажирських поїздів, підвищення їхньої швидкості руху потребують наявності у вагонному парку залізниць різних типів пасажирських вагонів. Конструкція пасажирських вагонів має відповідати сучасним санітарно-гігієнічним вимогам, забезпечувати пасажирів під час поїздки комфортні умови, сприяти підвищенню рівня їх обслуговування й не допускати негативного впливу на оточуюче довкілля, одночасно позитивно впливати на економічні показники експлуатації пасажирських поїздів.

Рівень споживчих якостей пасажирського вагона має відповідати його призначенню та виду перевезень.

Загальні вимоги до всіх типів пасажирських вагонів для сполучення в межах України і країн СНГ мають охоплювати такі показники:

- довжина кузова – 26 100 мм, база – 19 тис. мм;
- швидкість руху – 160 км/год та 200 км/год;
- коефіцієнт плавності руху – не вище 2,8;

– мінімальний термін служби – 30 років, з кузовом із нержавіючої сталі – 40 років;

– міжремонтний пробіг – 450 тис. км, до першого деповського після побудови – 900 тис. км;

– кузов має виготовлятися з низьковуглецевих, низьколегованих та композиційних матеріалів;

– несуча конструкція кузова не повинна потребувати ремонту протягом всього терміну служби;

– конструкція кузова має передбачати можливість застосування блочного принципу монтажу окремих модулів і внутрішнього обладнання та бути однотипною для вагонів різних типів і класності;

– міжвагонні з'єднання мають забезпечувати надійність, герметичність та безпеку переходу з вагона у вагон;

– зчіпні пристрої мають забезпечувати автоматичне з'єднання вагонів між собою і з тяговими засобами при одночасному з'єднанні повітряних, електричних та інформаційних магістралей;

– система енергопостачання – автономна від підвагонного генератора або централізована від поїзної магістралі через статичний перетворювач енергії, за двопровідною ізольованою схемою, що виключає використання рейок в якості проводу;

– система кондиціонування повітря – герметичного типу з використанням холодоагенту, дозволеного міжнародними нормами на період, який перевищує термін експлуатації вагона;

– вагонне обладнання не повинно здійснювати шкідливого впливу на роботу рейкових кіл та має відповідати вимогам державних стандартів і діючих норм в частині забезпечення електромагнітної сумісності технічних засобів;

– управління роботою електрообладнання вагона (системи електрозабезпечення, системи кондиціонування повітря та іншими) та їх моніторинг і діагностування мають здійснюватися системою автоматичного управління, контролю та діагностики (САУКД);

– матеріали для виготовлення внутрішнього обладнання вагонів мають бути безпечними в санітарно-гігієнічному, екологічному, протипожежному відношеннях, дозволеними до застосування у встановленому порядку та підлягати найповнішій утилізації після закінчення терміну служби.

Вирішення проблеми оновлення рухомого складу на основі забезпечення залізниць рухомим складом переважно нового покоління, з суттєво покращеними техніко-технологічними параметрами характеризує якісні зміни локомотивного парку у перспективному періоді.

Дієвим заходом розвитку оновлення рухомого складу залізничного транспорту є державні цільові програми оновлення рухомого складу та інфраструктури, а саме:

- Державна цільова програма підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, затверджена постановою КМУ від 14.04.2010 №357 (короткострокова програма) [8];

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

– Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 №840 (середньострокова програма) [9];

– Комплексна програма оновлення рухомого складу на 2008–2020 роки, затверджена наказом Мінтрансу зв'язку України від 14.10.2008 №1259 (довгострокова програма) [10].

Реалізація короткострокової програми. Терміни виконання Державної цільової програми підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу змусили придбати рухомий склад для швидкісних перевезень закордоном, хоча вітчизняні підприємства орієнтовані на випуск цієї продукції в перспективі.

Домовленість про закупівлю десяти міжрегіональних потягів Hyundai була досягнута в ході переговорів в Південній Кореї. Вартість контракту – 240 млн. євро. Втім заявлену швидкість – до 180 км/год – розвинути в Україні вони не можуть, до цього не готове полотно, відзначають експерти. А умови залучення кредиту, за їхніми словами, набагато гірші за аналогічні позики в галузі. Переговори з Hyundai Corp. велися з 2009 року. Корпорація виробляє двохсистемні електропоїзди, що актуально для України, де половина залізниць електрифікована постійним, а половина – змінним струмом. Потяг здатний розвивати швидкість до 180 км/год і розрахований на 400 місць. Потяги планується використовувати для сполучення між містами, в яких пройдуть матчі Євро-2012, – Києвом, Харковом, Львовом і Донецьком. Проте експерти відзначають, що «придбання готового нового рухомого складу без поетапної локалізації виробництва в Україні не відповідає економічним інтересам країни, ускладнить подальші роботи щодо оновлення основних фондів залізничного транспорту та подолання технічного та технологічного відставання України від країн Європи та Азії, спричинить значні додаткові витрати на обслуговування та ремонт впродовж всього життєвого циклу» [11].

В Україні є всі економічні та технічні умови виробляти новий рухомий склад на українських заводах, що сприятиме завантаженню машинобудівного комплексу України та надасть йому можливість використати свій потенціал: це нові робочі місця, споживання українського металу, додаткові нарахування до бюджету, збут на ринку металургійної продукції. Проблема оновлення рухомого складу має вирішуватися шляхом формування власних джерел фінансування інвестиційних проектів за рахунок коштів амортизаційних відрахувань та необхідності у зв'язку з цим індексації основних фондів та залучення зовнішнього фінансування.

Реалізація середньострокової програми. На середньостроковий період (до 2016 року) для виконання державних програм необхідно до 80 млрд. грн., що дозволить довести вантажоперевезення до 650 млн. т. На основі проведених розрахунків, пов'язаних з оновленням зношеного обладнання, на період 2012–2016 роки згідно з Програмою оновлення локомотивного парку залізниць України необхідно

придбати 509 одиниць нових сучасних пасажирських та вантажних локомотивів.

Для виконання цієї Програми передбачено витратити 28,7 млрд. грн. за рахунок власних та залучених коштів залізниць України, а також інших джерел. З цією метою Мінінфраструктури, Мінфін, Мінекономрозвитку передбачають витрати щороку під час формування зведеного фінансового плану залізниць України на відповідний рік згідно з планом придбання локомотивів для оновлення парку тягового рухомого складу на 2012–2016 роки.

Реалізація довгострокової програми. Крім того, до 2016 року в межах довгострокової Комплексної програми оновлення рухомого складу на 2008–2020 роки передбачається придбати 34 850 вантажних вагонів, 8030 контейнерів, 1631 пасажирський вагон, 214 одиниць маневрового рухомого складу, 521 од. колійних машин та спецтехніки. Ця та інша номенклатура рухомого складу, що передбачена в Програмі в межах середньострокових термінів, може бути створена на 80% за рахунок виробничих потужностей вітчизняних підприємств.

Зокрема, виробнича потужність вітчизняної вагонобудівної галузі – щонайменше 25 тис. вагонів на рік. В Україні їх виробляють ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (єдиний, хто займається як пасажирськими, так і вантажними вагонами), ЗАТ «Азовмаш», ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод» (вантажні), ЗАТ «Харківський вагонобудівний завод» (пасажирські). Крім того, є ще вагоноремонтні заводи – Дарницький, Попаснянський, Конотопський, Стрийський, підприємство «Експрес», ДП «Укрспецвагон», Київський електровагоноремонтний завод та вагоноремонтний завод КП «Київський метрополітен». Наприклад, сучасні потужності ВАТ «Азовмаш» (один із найбільших машинобудівних комплексів України) дозволяють виробляти близько 20 тис. вантажних магістральних вагонів й більше 12 тис. цистерн на рік. Проте підприємство 90% власної продукції виробляє на експорт (для Росії, США, країн Балтії, Казахстану тощо).

Розрахунки, проведені авторами, показали, що в середньостроковий період виконання програм оновлення рухомого складу металургійна промисловість може поставити більш ніж 1,5 млн. т продукції на внутрішній ринок. Довгостроковий період здійснення оновлення рухомого складу потребує ще близько 45 млрд. грн. та може забезпечити вітчизняний ринок металургійного виробництва замовленням у кількості близько 1 млн. т металопродукції.

Вирішення середньострокових та довгострокових програм оновлення рухомого складу не може відбутися без реформування залізничної галузі. Державних коштів на виконання цих програм не вистачить, тому подальший розвиток залізничної галузі може відбутися лише при умові залучення приватного капіталу, для чого необхідно прискорення виконання затвердженої програми реформування залізничного транспорту, яка передбачає оновлення рухомого складу за рахунок приватних компаній–перевізників.

Висновки

До останнього часу залізниці України в основному забезпечували потреби національного господарства у перевезеннях, однак позитивні зрушення в економіці України висувають вимоги до підвищення обсягів та якості перевезень у перспективному періоді. Проведене дослідження та виконані розрахунки потреб металургійної продукції та металу для рухомого складу залізниць дозволяє запропонувати пріоритетні напрями оновлення рухомого складу залізничного транспорту, а саме:

1. Якісне виготовлення та серійне виготовлення рухомого складу нового покоління на вітчизняних локомотивобудівних та вагонобудівних підприємствах України, що, у свою чергу, приведе до завантаження підприємств, що забезпечують комплектацію вузлами та агрегатами, закупівлю матеріалів на вітчизняних підприємствах хімічного та металургійного комплексу, відновлення науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок. Усе це сприятиме зниженню імпортозалежності та поживленню внутрішнього ринку, який дедалі більше залежить від зовнішньої кон'юнктури.

2. Поетапне освоєння та впровадження прогресивної техніки нового покоління та ефективних технологій для переоснащення залізничного транспорту в Україні, що передбачає укладання договорів із зарубіжними компаніями на поставку рухомого складу з подальшою локалізацією виробництва в Україні (на першому етапі: зборка і виготовлення електропотягів на заводах зарубіжної компанії та дороблення потягів для потреб Укрзалізниці, проведення необхідних випробувань на вітчизняному підприємстві; на другому етапі: зарубіжна компанія поставляє комплекти обладнання на вітчизняне машинобудівне підприємство; на третьому етапі: зарубіжна компанія поставляє наукоємне обладнання та вузли – детально етапи розроблено в роботі [11]).

3. Розширення номенклатури спеціалізованих та універсальних вагонів із поліпшеними техніко-технологічними показниками, створення локомотивів нового покоління з підвищеною потужністю, в тому числі зі швидкістю до 200 км/год, обладнаних комп'ютерною та мікропроцесорною системою керування та діагностування; впровадження ресурсозберігаючих технологій та продуктивності локомотивів.

Список використаних джерел

1. Корольов Д. Украина и дальше работает «на износ». – Ежендельник 2000. – №40 (576) 7 – 13 октября 2011 г. [Електрон. ресурс]. – Доступний з <http://2000.net.ua/2000/derzhava/realii/75955>
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом України. Монографія. 2-ге вид. перероблене і доповнене. – Д.: Видавництво Дніпропетровського нац. ун-ту зал. транспорту, 2006. – 264 с.
3. Кривошшин О.М., Ейтутіс Г.Д. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських перевезень в період реформування залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. – 2008. – №1. – С. 69–73.
4. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту. Становлення та розвиток; за ред. д.е.н., проф. Сича Е.М. – К.: Лагос, 2004. – 381 с.
5. Пасічник В.І. Аналіз динаміки показників залізниць України // Залізничний транспорт України. – 2002. – №5. – С. 2–6.
6. Дудка Н.В. Оновлення та модернізація тягового рухомого складу залізниць України // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: І наук.-практ. конф.: тези допов. – К.: КУЕТТ, 2003. – С. 83–84.
7. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2010». – К.: ТОВ «Август Трейд», 2011. – С. 134–135.
8. Державна цільова програма підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, затверджена постановою КМУ від 14 квітня 2010 р. №357 [Електрон. ресурс]. – Доступний з <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/357-2010-p>.
9. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки // Постанова Кабінету Міністрів України від 1.08.2011 №840. [Електрон. ресурс]. – Доступний з www.rada.gov.ua
10. Комплексна програма оновлення рухомого складу на 2008–2020 роки, затверджена назавзом Мінтрансзв'язку України від 14.10.2008 №1259. [Електрон. ресурс]. – Доступний з www.rada.gov.ua
11. Найш Н. Україне нужен не Hyundai, а Лугансктепловоз. [Електрон. ресурс]. – Доступний з <http://chaspiк.pp.ua/luganska-ya-oblast/23499ukraine-nuzhen-ne-hyundai-luganskteplovoz>.

Д.І. КІР'ЯКОВ,
аспірант, ІСЕМВ НАН України

Закономірності міжнародних злиттів та поглинань і посилення конкурентних позицій корпорації Nestle в Україні

Проведено дослідження теоретичних поглядів на злиття та поглинання у міжнародному бізнесі, узагальнено тенденції в цій сфері в першому десятилітті XXI століття, показано особливості злиттів та поглинань в

умовах світової фінансової кризи 2008–2010 років. Виявлено особливості стратегії і тактики корпорації Nestle в процесі поглинання українських підприємств харчової промисловості.