

УДК 338.47

DOI: 10.25140/2411-5215-2018-3(15)-63-70

*Майя Крамчанинова, Марина Касаткіна, Тетяна Масалова***СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ***Майя Крамчанинова, Марина Касаткіна, Татьяна Масалова***СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ***Maiia Kramchaninova, Maryna Kasatkina, Tetiana Masalova***CURRENT STATE, ISSUES AND EVOLUTION HORIZONS OF RAILWAY
CARGO SERVICES IN UKRAINE**

Стаття присвячена аналізу сучасного стану сфери вантажних перевезень залізничного транспорту України. На основі проведеного дослідження виділено системні проблеми, які негативно впливають на ефективність роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень. У цій роботі обґрунтовано необхідність оновлення рухомого складу шляхом залучення міжнародних інвестицій, яке допоможе підвищити обсяги вантажних перевезень, сприятиме розвитку галузі залізничного транспорту та економіки України загалом.

Ключові слова: залізничний транспорт; вантажні перевезення; європейська інтеграція; інвестиції.

Рис.: 4. Табл.: 1. Бібл.: 12.

Статья посвящена анализу современного состояния железнодорожного транспорта Украины. На основе проведенного исследования выделены системные проблемы, которые негативно влияют на эффективность работы железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам. В данной работе обоснована необходимость обновления подвижного состава путем привлечения международных инвестиций, которое поможет повысить объемы грузовых перевозок, будет способствовать развитию отрасли железнодорожного транспорта и экономики Украины в целом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; грузовые перевозки; европейская интеграция; инвестиции.

Рис.: 4. Табл.: 1. Библ.: 12.

The article is dedicated to evaluating the current state of railway cargo services in Ukraine. Based on the research conducted the system flaws were uncovered, that affect negatively the performance efficiency of railway cargo services. The article grounds the necessity of rolling stock renovation through foreign investments, contributing to volume increase of the freight transportations and to evolution of cargo services industry and Ukrainian economy in general.

Keywords: railway transport, freight transportations, freight turnover, European integration, investments.

Fig.: 4. Table: 1. References: 12.

JEL Classification: L92

Постановка проблеми. В умовах посилення інтеграційних процесів зростає роль комплексного розвитку транспортної інфраструктури та окремих видів транспорту, а також його взаємозв'язку з іншими галузями економіки й соціальною сферою.

Транспорт країни служить матеріальною основою суспільного поділу праці та здійснює різноманітні зв'язки між виробником і споживачем, промисловістю й сільським господарством, добувною та обробною промисловістю, економічними районами і населенням. Від нього залежить весь процес розширеного відтворення, тривалість виробничого циклу та розвиток територіально-виробничих комплексів.

На сьогодні провідним видом транспорту в Україні є залізничний транспорт. Він займає 80 % ринку вантажних перевезень в Україні серед усіх видів транспорту та 50 % пасажирських перевезень [10, с. 23].

Підвищення якості роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень є підставою для збільшення обсягу роботи, від якого залежить не тільки економічне становище самого транспорту, а й ефективний і збалансований розвиток економіки країни загалом.

Крім цього, з огляду на геополітичне положення України та трансформаційні події, які відбуваються на європейському ринку перевезень, розвиток залізничного транспорту дасть змогу збільшити обсяги міжнародного транзиту територією України, що, безперечно, може стати важливим фактором стабілізації та перебудови її економіки. Україна повинна докласти всіх зусиль для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Тому виявлення основних проблем функціонування галузі та шляхів їх вирішення є дуже актуальним.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемні питання щодо якості, економічної ефективності, удосконалення вантажних перевезень залізничним транспортом розглядалися у працях багатьох учених і спеціалістів: П. В. Бех, М. І. Данько, М. В. Макаренко, Л. О. Позднякова та інші [1–4].

Однак питання, пов'язані з підвищенням ефективності вантажних перевезень залізничним транспортом, залишаються невирішеними.

Виділення не досліджених раніше частин загальної проблеми. Віддаючи належне науковим працям, слід зазначити, що стан залізничного транспорту залишається незадовільним, технологічний рівень перевезень низький. Тому можна зазначити те, що проблеми, пов'язані з подальшим успішним функціонуванням галузі, залишаються досі невирішеними. На сьогодні відсутня наукова методика по підвищенню ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту країни при вантажних перевезеннях. У свою чергу, це створює реальну загрозу економічній безпеці країни.

Метою статті є аналіз сучасного стану залізничного транспорту, виявлення основних проблем сфери вантажних перевезень залізничним транспортом, надання рекомендацій щодо підвищення ефективного використання вантажного рухомого складу.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт в Україні є основним видом транспорту, що забезпечує міжрегіональні масові перевезення вантажів. Він представлений основним монополістом ПАТ «Укрзалізниця». Стратегічне значення інфраструктури галузі і її ключова роль не тільки в забезпеченні стійкої роботи всього транспортного комплексу держави, а й економічного розвитку країни загалом визначили необхідність її збереження в державній власності, що і відображено в «Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту України на 2010–2019 роки» [11].

Вантажне перевезення залізничним транспортом відрізняється високим ступенем надійності. При використанні спеціальних контейнерів для перевезення, псування вантажу практично неможливе: він міцно закріплений і захищений від природних або механічних впливів. Розпакування вантажу відбувається тільки в присутності представника компанії-замовника, тому можливість розкрадання дуже низька. Також залізниця дозволяє транспортувати вантажі практично будь-якої форми і розміру.

Наступною безперечною перевагою залізничного транспорту є стабільність роботи. Залізниця працює 365 днів на рік незалежно від погодних умов та стану дороги.

Привабливість залізничних перевезень з економічного погляду та строку служби вагонів (понад 30 років) роблять цей спосіб доставки – як для замовників, так і для перевізників – найбільш вигідним.

Близько 98 % ринку вантажних перевезень (без урахування трубопровідного) становлять залізничні та автомобільні. При цьому частка залізничних перевезень постійно зростає. Розрахунок питомої ваги у вантажообігу за видами транспорту у 2017 році (рис. 1) розрахований згідно з даними Державної служби статистики України [7].

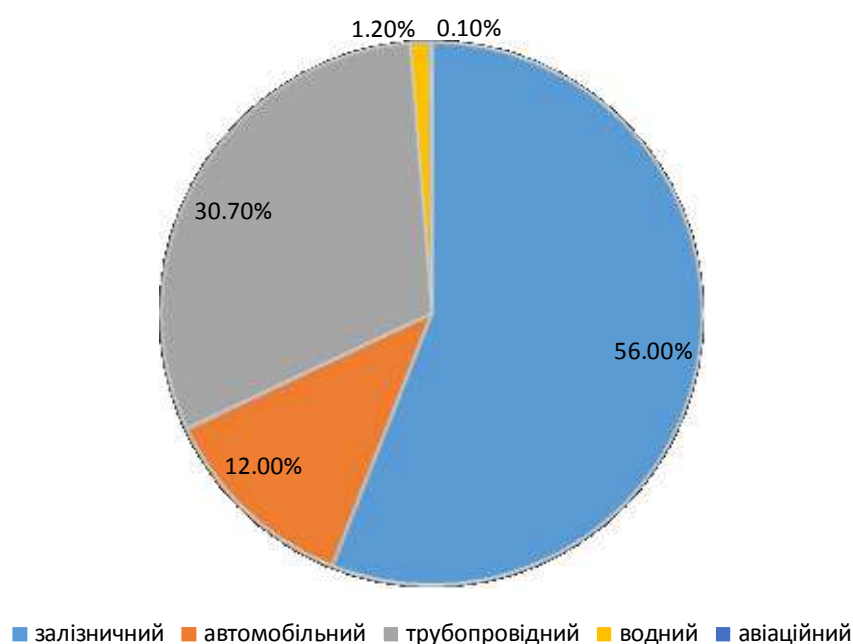


Рис. 1. Питома вага у вантажообігу за видами транспорту у 2017 році

У 2017 році Українською залізницею було перевезено 339,5 млн. т вантажів, що становило 53,4 % загального обсягу вантажних перевезень усіма видами транспорту, при цьому вантажообіг галузі – 191914,1 млн т/км або 56 % (табл.) [7].

Таблиця

Структура вантажних перевезень транспорту України у 2017 році

| Види транспорту | перевезено вантажів | | вантажобіг | |
|-----------------------------------|---------------------|------|------------|------|
| | млн т | % | млн т/км | % |
| Усіма видами транспорту, у т. ч.: | 1582 | 100 | 343 057,1 | 100 |
| залізничним | 339,5 | 53,4 | 191 914,1 | 56 |
| автомобільним | 175,6 | 27,6 | 41 178,8 | 12 |
| водним | 5,9 | 0,9 | 4257,1 | 1,2 |
| трубопровідним | 114,8 | 18,1 | 105 434,4 | 30,7 |
| авіаційним | 0,1 | 0 | 272,7 | 0,1 |

Експлуатаційна довжина залізничної магістралі України на 31.12.2017 року становить 19,8 тис. км, з них електрофікованих – 9,9 тис. км. Головні лінії, на яких виконуються основні об'єми пасажирських та вантажних перевезень (до 90 %), складають стратегічну мережу України, яка включає в себе 45 % від загальної експлуатаційної довжини української залізниці [5].

За оцінками Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ) у 2012 році інфраструктура залізничного транспорту України була кращою серед держав СНД, посідаючи 27-е місце за якістю (у порівнянні: РФ – 30-е, Казахстан – 34-е).

Велика частка вантажних перевезень приходить на транспортування руди залізної і марганцевої – 23,4 %, частка кам'яного вугілля та коксу становила 17,6 %, будівельних матеріалів – 14,9 % (рис. 2) [7].

Якщо до 2014 року лідером серед перевезених вантажів були кам'яне вугілля та кокс, то з початком проведення бойових дій на Донбасі, де сконцентрована вугільна промисловість, кам'яне вугілля та кокс відійшли на друге місце.

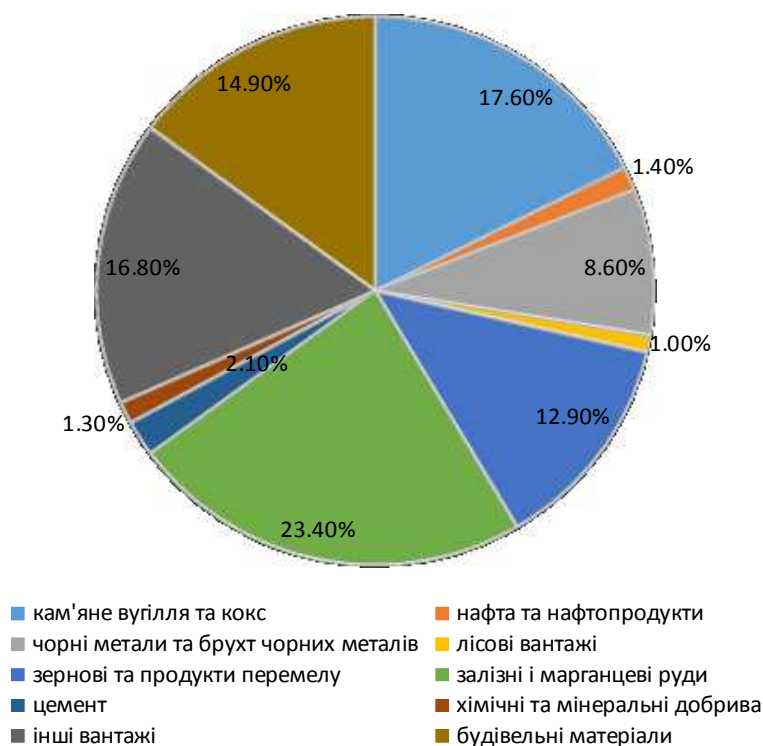


Рис. 2. Вантажні перевезення залізничним транспортом за видами вантажів

Функціонування залізниці для української економіки має неабияке значення, адже вона обслуговує $\frac{2}{3}$ вантажного обороту України й істотно впливає на функціонування економіки. Особливо це наочно видно порівняно з іншими країнами (рис. 3) [12].

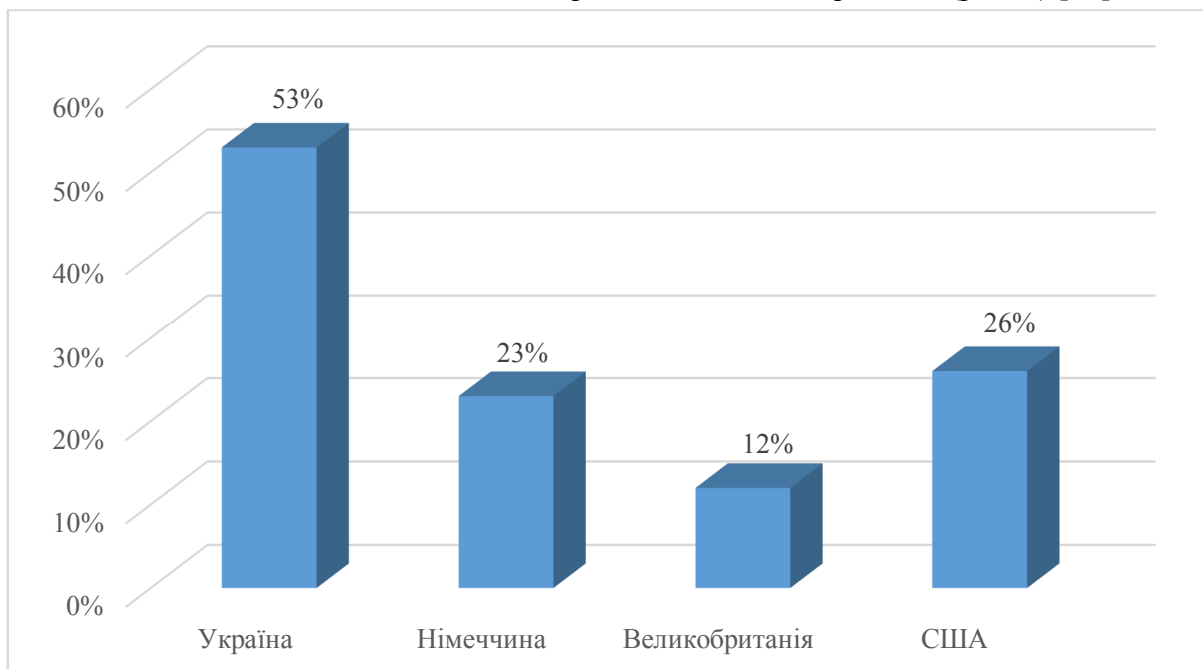


Рис. 3. Частка залізничних перевезень у вантажоперевезеннях різних країн

Особливості структури вантажних перевезень залізничним транспортом визначають залежність їх динаміки від темпів зростання промисловості України. За офіційними даними державної статистики [7], зміна об'ємів продукції промисловості корелюється з динамікою вантажних перевезень залізничним транспортом (рис. 4).

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

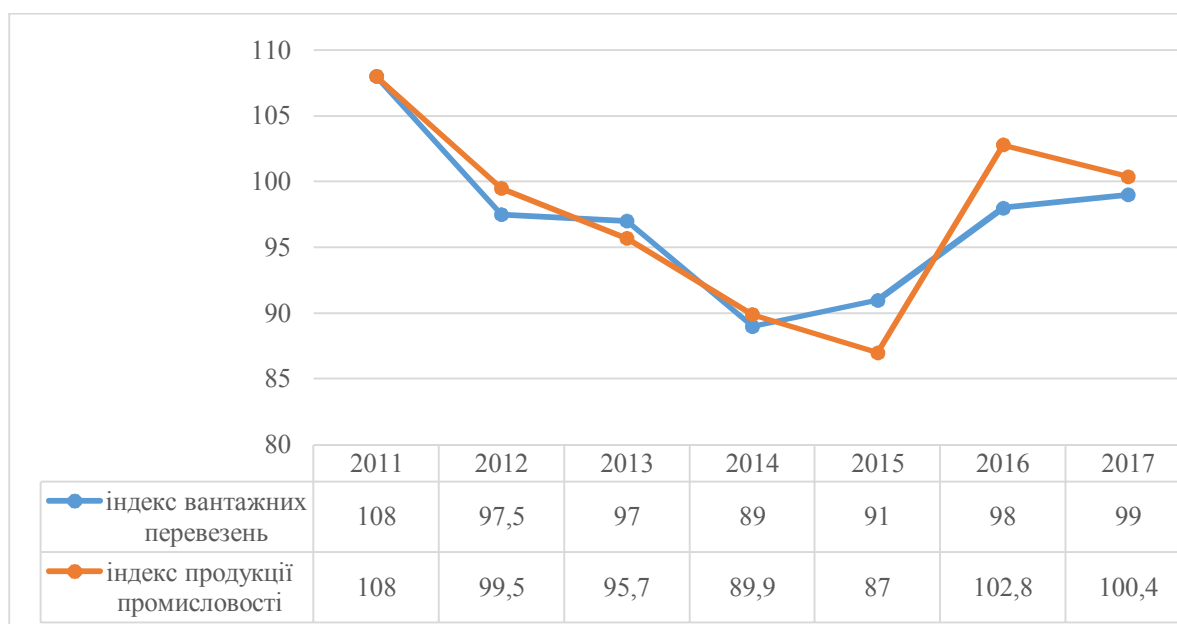


Рис. 4. Динаміка зміни обсягів продукції промисловості та вантажних перевезень залізничним транспортом

Незважаючи на значну кількість переваг, сьогодні галузь залізничного транспорту при вантажному перевезенні постає перед багатьма серйозними проблемами.

Унаслідок недостатнього фінансування галузь практично вичерпала свої потужності з перевезень [6], що стало результатом недостатньої інтенсивності введення нових об'єктів інфраструктури замість морально та фізично застарілих. За останні 5 років капітальні вкладення в залізничну галузь становили менше ніж 3 % від загальної суми капітальних вкладень у країні, тоді як у розвинутих країнах цей показник – 7–15 % [8]. Наслідком цього стало стрімке старіння основних виробничих фондів, знос яких перевищує 85 %.

Ширина колій вітчизняної залізничної дороги не відповідає європейським стандартам, унаслідок чого виникають проблеми при транзитних перевезеннях. На кордоні виникає необхідність міняти колеса або перевантажувати вагони, що робить процес перевезення більш тривалим та складним.

Ще однією проблемою сьогодні є простій рухомого складу під вантажними операціями і на під'їзних коліях промислових підприємств. Нерідко пропускна здатність станцій не дозволяє їм своєчасно обробляти поїзди з адресованою їм продукцією. За даними «Укрзалізниці», це зумовлено різними факторами, наприклад, незадовільним станом під'їзних шляхів, засобів вивантаження, а також тим, що на більшості об'єктів були демонтовані складські приміщення, крани, розвантажувальні естакади й засоби малої механізації.

Інфраструктура залізничного транспорту розвивалася в умовах постійно зростаючих обсягів перевезень, тому основною вимогою до неї було забезпечення передусім пропускної здатності і тільки в другу – швидкості перевезень. Тому швидкість руху вітчизняних вантажних поїздів становить не більше ніж 70 км/год (для порівняння, в Європі цей показник становить 100-120 км /год).

Для вирішення вказаних проблем та розвитку й модернізації досліджуваної галузі критично необхідне залучення значних інвестиційних ресурсів.

Основними обмеженнями, які перешкоджають вирішенню цих проблем, є:

- недостатнє фінансування простого і розширеного відтворення основних фондів (інфраструктури й рухомого складу);

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- відсутність дієвого механізму компенсації витрат на здійснення соціально значущих пасажирських перевезень із державного та місцевих бюджетів;

- збереження практики перекладання витрат, пов'язаних з їх реалізацією, на залізничний транспорт.

Незважаючи на наявні проблеми, українські залізниці мають значну протяжність і багато шляхів сполучення, що свідчить про значний потенціал вантажних перевезень. Для підвищення ефективності функціонування цих підприємств необхідно забезпечити технологічну безпеку залізничного транспорту та створити умови для збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України.

За умов відсутності достатньої кількості централізованих інвестицій, держава як власник залізниці має створити такі економічні умови для суб'єкта економічної діяльності, щоб залізниця могла сама заробляти кошти на ремонт, розширення та відтворення основних фондів (рухомого складу, залізничних шляхів і споруд). ПАТ «Укрзалізниця» зможе ефективно оновлювати парк новою технікою тільки після відходу від перехресного субсидування. Фінансове становище транспортного підприємства ускладнюється необхідністю покривати за рахунок зароблених на вантажних перевезеннях засобів величезні збитки в пасажирському секторі, що не дозволяє в належному обсязі спрямовувати кошти на оновлення рухомого складу. Єдиний вихід з цієї ситуації – перегляд тарифного регулювання і введення механізму компенсації збитків від пасажирських і приміських перевезень за рахунок державного і місцевих бюджетів. Це дасть змогу акумулювати кошти, необхідні для закупівлі нового рухомого складу.

На сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» робить перші кроки до заміни інвентарного парку рухомого складу частково власними силами, частково за рахунок залучених інвестицій. «Укрзалізниця» прийняла пропозицію американської корпорації «General Electric», яка запропонувала новий рухомий склад і модернізацію наявного. Угода передбачає поставку в лізинг 30 нових дизельних локомотивів з рівнем локалізації 10 % [8].

Прискорити розвиток галузі залізничного транспорту можна шляхом залучення міжнародних інвестицій. Активна співпраця з Європейською залізничною агенцією (ЄС), що надає технічну допомогу державам-членам ЄС та Європейській комісії у сфері залізничної безпеки та функціональної взаємодії залізничних мереж, сприятиме створенню Європейського залізничного простору без кордонів [9]. Основними напрямками європейської інтеграції в галузі залізничного транспорту є запровадження технічних та екологічних стандартів ЄС, вдосконалення законодавчої бази в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод та розробка спільних інвестиційних проектів.

Висновки і пропозиції. У процесі дослідження було виявлено, що залізничний транспорт із вантажних перевезень має багато проблем, для вирішення яких необхідно залучати значні інвестиційні ресурси. Виділені проблеми негативно впливають та будуть впливати в майбутньому на ефективність функціонування галузі, яке проявляється в зниженні можливостей залізничного транспорту здійснювати перевезення в необхідних обсягах і з необхідною якістю. Зокрема, відзначено важливість оновлення рухомого складу, яке допоможе підвищити обсяги вантажних перевезень та сприятиме розвитку галузі залізничного транспорту. Обґрунтовано необхідність залучення міжнародних інвестицій шляхом узгодження транспортної політики України з відповідною політикою Європейського Союзу. Розвиток галузі залізничного транспорту забезпечить стійку роботу всього транспортного комплексу та сприятиме економічному розвитку країни. Перспективними напрямками подальших досліджень є розробка напрямів удосконалення законодавчої бази щодо залізничних перевезень.

Список використаних джерел

1. Бех П. В., Нестеренко С. І., Музикіна С. І., Лашков О. В., Музикін М. І. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в сучасних умовах. *Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту*. 2015. Вип. 59. С. 25–36.
2. Данько Н. И., Балака Е. И., Семенцова Е. В. Концепция похода к реформированию железнодорожного транспорта. *Залізничний транспорт України: наук.-практ. журнал*. 2011. № 5. С. 45–50.
3. Макаренко М. В., Цветов Ю. М. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України: навч. посіб. Київ: КУЕТТ, 2007. 222 с.
4. Позднякова Л. О., Гриценко Н. В. Теоретичне обґрунтування доцільності реструктуризації структури управління залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2008. № 24. С. 34–36.
5. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.
6. Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Цветов М. Ю., Левченко О. В. Трансформація економіки та транспорт України. Київ: ДЕТУТ, 2012. 180 с.
7. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Офіційний сайт «Укрзалізниці». URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers>.
9. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту URL: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.
10. Мозолевиц, Г. Я., Мацапура Ю. В., Юхіна Б. О. Аналіз стану та проблем залізничного транспорту України. *Реалізація державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року: матеріали регіональної міжвузівської науково-практичної конференції молодих учених*. Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ. 2014. С. 23–28.
11. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
12. Statistics on Railway Freight in Ukraine. Center for transport strategies. URL: <https://cfts.org.ua>.

References

1. Bekh, P. V., Nesterenko, S. I., Muzykina, S. I., Lashkov, O. V., Muzykin, M. I. (2015). Shliakhy pidvyshchennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu v suchasnykh umovakh [Strategies for increasing railway transportation's marketability in the current environment]. *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliz.tr-tu – Science and transport progress. Herald of Dnipropetrovsk National University of Railway transport*, 59, 25–36 [in Ukrainian].
2. Danko, N. I., Balaka, E. I., Sementsova, E. V. (2011). Kontseptsiiia pokhoda k reformirovaniuu zheleznodorozhnogo transporta [Conceptual approach to railway transportation's reformation]. *Zaliznychnyi transport Ukrainy: nauk.-prakt. Zhurnal – Ukrainian railway transport: scientific-practical magazine*, 5, 45–50 [in Russian].
3. Makarenko, M. V., Tsvetov, Yu. M. (2007). *Problemy ta osnovni napriamky reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy [Issues and major reformation directions for Ukrainian railway transport]*. Kyiv: KUETT [in Ukrainian].
4. Pozdniakova, L. O., Hrytsenko, N. V. (2008). Teoretychne obgruntuvannia dotsilnosti restrukturyzatsii struktury upravlinnia zaliznychnym transportom Ukrainy [Theoretical rationale for restructuring Ukrainian railway transport's management structure]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Economic and industrial herald*, 24, 34–36 [in Ukrainian].
5. Syryichyk, T., Fuhalski, A., Klimkevych, Ch., Kamola, M., Diachenko, T., Puhachov, M., Filipenko, O. (2010). *Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu [Ukrainian policy on transportation and its evolution to European Union standards]*. Kyiv: Analitychno-doradchyi tsentr Blakytnoi strichky [in Ukrainian].
6. Tsvietov, Yu. M., Makarenko, M. V., Tsvietov, M. Iu., Levchenko, O. V. (2012). *Transformatsiia ekonomiky ta transport Ukrainy [Transformation of economy and Ukrainian transport]*. Kyiv: DETUT [in Ukrainian].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Ukrainian state statistics department]. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>.

8. Ofitsiynyi sait «Ukrzaliznytsi» [Official website of «Ukrzaliznytsi»]. Retrieved from <https://www.uz.gov.ua/passengers>.

9. Mizhnarodna tekhnichna dopomoha YeS u sferi transport [EU international technical support in the field of transportation]. Retrieved from <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.

10. Mozolevych, H. Ya., Matsapura Yu. V., Yukhina B. O. (2014). Analiz stanu ta problem zaliznychnoho transportu Ukrainy. *Materialy rehionalnoi mizhvuzivskoi naukovo-praktychnoi konferentsii molodykh uchenykh «Realizatsiia derzhavnoi stratehii rehionalnoho rozvytku na period do 2020 roku» [Ukrainian railway transport's state and problems evaluation. Content of the regional inter-university scientific-practical young scientists' conference «Implementation of the national strategy targeting regional development until 2020 period»]* (pp. 23–28). Dnipropetrovsk: DRIDU NADU [in Ukrainian].

11. *Derzhavna tsilova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010-2019 roky [National focus programme reformating the railway transport covering 2010-2019 period]*. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

12. Statistics on Railway Freight in Ukraine. *Center for transport strategies*. Retrieved from <https://cfts.org.ua>.

Крамчанинова Майя Джемаловна – кандидат економічних наук, доцент факультету економіки та менеджменту, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (просп. Центральний, 59-а, м. Северодонецьк, 93400, Україна).

Крамчанинова Майя Джемаловна – кандидат экономических наук, доцент факультета экономики и менеджмента, Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля (просп. Центральный, 59-а, г. Северодонецк, 93400, Украина).

Kramchaninova Maiia – PhD in Economics, Associate Professor of the Faculty of Economics and Management, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (59-a Central Av., 93400 Severodonetsk, Ukraine).

E-mail: mdnarmania@gmail.com

Касаткіна Марина Володимирівна – старший викладач факультету економіки та менеджменту, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (просп. Центральний, 59-а, м. Северодонецьк, 93400, Україна).

Касаткіна Марина Владимировна – старший преподаватель, факультета экономики и менеджмента, Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля (просп. Центральный, 59-а, г. Северодонецк, 93400, Украина).

Kasatkina Maryna – senior Lecturer of the Faculty of Economics and Management, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (59-a Central Av., 93400 Severodonetsk, Ukraine).

E-mail: the.markas80@gmail.com

Масалова Тетяна Вячеславівна – студент, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля (просп. Центральний, 59-а, м. Северодонецьк, 93400, Україна).

Масалова Татьяна Вячеславовна – студент, Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля (просп. Центральный, 59-а, г. Северодонецк, 93400, Украина).

Masalova Tetiana – student, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University (59-a Central Av., 93400 Severodonetsk, Ukraine).

E-mail: nitava@i.ua