

УДК 656.1

## ДОСЛІДЖЕННЯ ХАРАКТЕРУ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Кириленко О.М.

---

*В статті досліджено характер розвитку залізничного транспорту України в міжнародному та національному розподілі транспортних потоків, в тому числі з експлуатацією малодіяльних дільниць.*

**Постановка проблеми.** Логічним результатом виробничої діяльності є певна продукція, що містить у собі визначену кількість витрат живої й упередженої праці. Це є основним чинником, що формує її вартість. У ринкових умовах господарства вартість - основа формування ціни. Вона ж є відправною точкою розвитку подальших економічних процесів у національній економіці, незалежно від існуючого механізму її функціонування.

Вартість товарно-матеріальних цінностей вимірюється суспільно-необхідними витратами праці. Витрати підприємства національної економіки на виробництво певного продукту складають його собівартість для даного підприємства. З урахуванням перспективної для ринкових умов господарювання стратегії лідерства у витратах, кожне підприємство намагається раціонально знизити собівартість. Це в підсумку дозволить дістати більший прибуток при реалізації продукції за рахунок різниці із ціною, обумовленою ринковою вартістю товару.

Транспортні витрати мають значну питому вагу у вартості продукту, іноді вони бувають рівні або навіть перевищують витрати підприємств на виробництво даного продукту (пісок, щебінь тощо). Звідси - прагнення суб'єктів господарської діяльності зменшити транспортну складову у вартості товару.

**Аналіз останніх досліджень.** Теоретичні та методологічні основи реформування підприємств залізничного транспорту розглядалися в наукових працях Ю. С. Бараша, В. Л. Диканя, В. А. Зови, Г. Д. Ейтутиса, О. О. Петренка, Н.М. Колеснікової, М.В. Макаренко та інш.

**Мета даної статі** полягає в дослідженні місця, ролі та характеру розвитку залізничного транспорту України в міжнародному та національному розподілі транспортних потоків, в тому числі з низькою вантажонапруженістю.

**Викладення основного матеріалу.** У сучасних умовах господарювання, з урахуванням існуючих вимог по швидкості, безпеці, надійності, рівню забруднення навколишнього середовища, не коректно говорити тільки про безпосереднє зниження витрат на транспортування. Необхідно вирішувати проблему ефективності національного

транспортного комплексу, що приймає участь у процесі переміщення товарно-матеріальних цінностей як усередині окремого підприємства, так і з урахуванням зовнішніх транспортних сполучень.

Продукцію транспорту, у тому числі й залізничного, необхідно розглядати в діалектичному протиріччі двох процесів - попиту на неї й пропозиції. Цілі цих процесів у більшості суперечливі. Результат реалізації попиту на транспортні послуги - максимальне задоволення потреб. Ціль пропозиції транспортних послуг - мінімізація виробничих ресурсів. Прагнення винятково до максимальної галузевої ефективності транспортного виробництва за певних умов може несприятливо відбитися на галузях, що обслуговуються їм, і привести до незбалансованості й застою національної економіки. Найважливішим завданням має бути не тільки зниження вартості транспортного обслуговування або непомірне збільшення проїзних тарифів, а підвищення якості перевезень: швидкості доставки вантажів і пасажирів, безпеки, регулярності, схоронності й комфортності.

Ефективність транспортного виробництва, що розуміється як раціональне поєднання внутрівиробничої й національно-економічної ефективності, визначається технічною оснащеністю галузі.

Адаптаційний механізм галузі охоплює широке коло питань. Здійснено заходи для оптимізації діяльності залізничного транспорту: введено електронні послуги для пасажирів, демонополізовано логістичні послуги щодо залізничних перевезень, схвалено концепцію структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів і пасажирів; стартувало запровадження нової класифікації пасажирських поїздів. Запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів за напрямками: Київ – Львів, Київ – Полтава – Харків, Київ – Донецьк та інш. Завершено будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції «Дарниця». Збудовано залізнично-автомобільний мостовий перехід через р. Дніпро у м. Києві.

На початку 2012 р. Урядом країни ухвалено Закони «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI і «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 р. № 4443-VI, якими створено умови для розмежування функцій державного управління та господарської діяльності на залізничному транспорті.

У стратегії післякризового розвитку України та модернізації реального сектору економіки країни важливе значення відіграє розбудова транспортної галузі, що передбачає реалізацію державної політики реформування й розвитку транспортно-дорожнього комплексу в напрямках підвищення ефективності управління на транспорті, оновлення існуючих і будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури, поліпшення якості, безпеки й доступності транспортних послуг для забезпечення потреб економіки та громадян у перевезеннях.

Державна політика реформування та розвитку ТДК України, підвищення його адаптаційних властивостей, останніми роками здійснюється відповідно до Програми економічних реформ на 2010–2014 рр., Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр., а також із урахуванням основних напрямів розвитку, визначених у Транспортній стратегії України на період до 2020 року [1].

Згідно із зазначеними програмними документами, реформування та розвиток ТДК України відбуваються за такими основними напрямками:

- реформування залізничного транспорту, розмежування функцій державного і господарського управління;
- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення;
- оновлення рухомого складу (парку пасажирських автобусів, міського електричного, морського та річкового транспорту);
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів залізничним та автомобільним транспортом;
- розвиток потенціалу морських портів та аеропортів;
- реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури, створення умов для залучення інвестицій;
- збільшення фінансування галузі, оновлення рухомого складу транспортних підприємств;
- підвищення якості й доступності транспортних послуг, створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг.

Протягом 2010–2012 рр. сформовано законодавче підґрунтя для подальшого впровадження реформ на різних видах транспорту і здійснено низку практичних дій [2].

Досягнуто позитивних зрушень у напрямі реформування та оптимізації діяльності залізничного транспорту й розбудови інфраструктури залізничних перевезень: з метою розмежування функцій державного і господарського управління, які на сьогодні виконуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України, у 2012 р. ухвалені та вступили в дію закони України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 р. № 4443-VI; у межах реалізації Програми підготовки та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів на маршрутах Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк, на напрямках упровадження швидкісного руху реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури загальною протяжністю 1492 км. У містах Донецьку й Луцьку оновлено та побудовано вокзальні комплекси, завершено будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції «Дарниця», а також залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві.

Розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи, а також транзитні потоки; впроваджено електронну систему продажу залізничних проїзних Квитків. Нова система має комфортний інтерфейс користувача для формування маршруту і дає змогу пасажиром оплатити через мережу Інтернет обрані проїзні документи майже всіма діючими в Україні платіжними інструментами безготівкових розрахунків фізичних осіб; введено нову систему класифікації пасажирських поїздів, яка інформує споживача про рівень якості надання послуг із перевезень залежно від класу поїзду та вагону (Наказ Мінінфраструктури «Про перевезення багажу та пошти залізничним транспортом України» від 2 листопада 2012 р. № 649).

Реформуванні та розвитку ТДК, залізничної галузі України, безпосередня практична реалізація реформ відбувається повільно, зі значним відставанням від графіка. Про це свідчать такі факти.

Незважаючи на терміни, визначені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту (перший етап: 2010–2012 рр.) і Національним планом дій на 2012 рік, акціонерне товариство «Українська залізниця» до кінця 2012 р. так і не було створене [3].

Фактично ПАТ «Українська залізниця» запрацювало лише 1 грудня 2015 р.

У зв'язку з суттєвими запізненням реалізації наміченої реформи суттєво загальмовано реалізація дуже важливих для залізничного транспорту завдань, які мали бути здійсненні ще у 2012 році.

Оновлення рухомого складу відбувається украй повільно: дефіцит напіввагонів оцінюється у 23 % їх наявного парку, дефіцит пасажирських вагонів, за оцінками Укрзалізниці, становить у 2014 р. 384 вагони.

Особлива проблема на залізничному транспорті – експлуатація малодіяльних дільниць. Зважаючи на дуже низьку рентабельність їх функціонування такі дільниці лягають великим тягарем на бюджет залізниці. Але такі дільниці часто бувають єдиною можливістю для підприємства виходу на магістральний транспорт, або зв'язку з постачальниками, споживачами. Таким чином, заклавши нерентабельну дільницю фактично ми зменшуємо можливість до ефективного формування ВВП та скорочуємо робочі місця.

Термін дії Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роки закінчився, значна кількість її заходів не була виконана, проте й нова державна програма розвитку транзитних перевезень не розроблялася.

Порушено терміни ухвалення базових нормативних документів. В Україні, незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 року, відсутнє стратегічне бачення перспектив розвитку конкурентних переваг транспортно-дорожньої галузі порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку та глобальної виробничої спеціалізації країн.

У цілому успішна реалізація державної політики реформ і розвитку транспортно-дорожнього комплексу неможлива без чіткого уявлення стратегічних результатів реформ, наявності послідовних заходів щодо їх реалізації, забезпечення відповідного фінансування й контролю з боку держави.

В Україні відсутні обґрунтовані прогнози обсягів перевезень вантажів та пасажирів і загалом, і за видами транспорту, видами перевезень, напрямками перевезень на середньострокову перспективу. Відсутні й затверджені в установленому порядку методики прогнозування обсягів транспортних перевезень загалом і за видами транспорту.

Водночас затверджена у 2010 р. Транспортна стратегія на період до 2020 року так і не набула розвитку в конкретних програмних документах. Європейський Союз мав намір виділити Україні фінансову допомогу обсягом 65 млн. євро для реалізації Угоди Україна – ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» у 2011–2014 рр., проте через відсутність прогресу в реалізації Стратегії виплату траншів призупинено.

За умовами надання зазначеної допомоги від ЄС потрібно було своєчасно розробити і затвердити програму розвитку транспортно-дорожнього комплексу й забезпечити задовільний прогрес у їх реалізації.

Натомість програмних документів щодо розвитку залізничного господарства на середньострокову перспективу станом на початок 2015 р. не ухвалено і, відповідно, розвиток усіх підгалузей транспортно-дорожнього комплексу, у т.ч. залізничної відбувається інерційно та безсистемно.

**Висновки.** Таким чином, від Міністерства інфраструктури України [4], основним завданням якого є формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері транспорту й дорожнього господарства, слід вимагати системних дій стосовно координації розвитку всіх транспортних підгалузей, чіткого визначення місця та ролі залізничної галузі України в міжнародному та національному розподілі транспортних потоків, в тому числі з низькою вантажонапруженістю, сьогодні й у перспективі, а також відповідного спрямування ресурсів на впровадження адаптаційних заходів.

### *Література*

1. Про положення про Міністерство інфраструктури України : указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/581/2011#n9>

2. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1684-2000-%EF>. – Назва з титул. екрану.

3. Міністерство інфраструктури України: [Електронний ресурс]

Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/> .

4. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>

### References

1. Ukaz Prezidenta Ukraini vid 12 travnya 2011 № 581/2011 «Pro polozhennya pro Ministerstvo infrastruktury» [Presidential Decree of May 12, 2011 № 581/2011 (About Regulations of the Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. [zakon2.rada.gov.ua](http://zakon2.rada.gov.ua). Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/581/2011#n9> [in Ukrainian].

2. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 9 listopada 2000 r. № 1684 «Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannia transportnoho sektoru ekonomiky» [Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine of November 9, 2000 № 1684 «About Approval of the concept of transport sector reforming»]. [zakon1.rada.gov.ua](http://zakon1.rada.gov.ua). Retrieved from: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1684-2000-%EF>. [in Ukrainian].

3. Ministry of infrastructure of Ukraine. [mtu.gov.ua](http://mtu.gov.ua/). Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/> [in Ukrainian].

4. Rozporiadzhennia KМУ vid 20.10.2010 r. № 2174-p Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku [Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine of October 20, 2010 № 2174-r «About Approval of the Transport Strategy on 2020»]. [kmu.gov.ua](http://www.kmu.gov.ua). Retrieved from: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list> [in Ukrainian].

### Abstract

**Kirilenko O.M.**

#### **A STUDY OF THE PATTERN OF DEVELOPMENT OF DOMESTIC RAILWAY INDUSTRY**

Study the place, role and nature of the development of railway transport of Ukraine in international and national distribution of traffic flows, including low vantaanporti.