

УДК 624.1:656.078.8

О. М. Чупир,

кандидат економічних наук, Харківський національний технічний університет будівництва та архітектури

ПРОБЛЕМИ ТА НОВІ ПРИНЦИПИ ФУНКЦІОНУВАННЯ БУДІВЕЛЬНОЇ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Annotation. Considered a perspective projects of development of railway industry of Ukraine. Defined a problems of build sphere of railway transport of Ukraine. Formed new principles of functioning and development of build sphere of railway transport of Ukraine.

Анотація. Розглянуто перспективні проекти розвитку залізничної галузі України. Визначено проблеми будівельної сфери залізничного транспорту України. Сформовано нові принципи функціонування та розвитку будівельної сфери залізничного транспорту України.

Key words. Project, strategy, life cycle, rail transport, finance.

Ключові слова. Building, principle, speed motion, railway transport, project.

Постановка проблеми.

Завоювання ринків і утримання позицій на них тепер усе більше залежить від здатності економічних агентів країни витримувати динамічну, технологічну й організаційну конкуренцію, що базується на інноваціях. Класична теорія конкурентної переваги націй М.Портера ґрунтується на положенні про існування розходжень для більшості економік і можливості визначення стадій розвитку розглянутої країни. М.Портер набагато розширив список факторних умов, що входили в неокласичну трифакторну модель Хекшера—Оліна, включивши 5 груп факторів [1]: людські, природні ресурси, капітал, науково-інформаційний потенціал та інфраструктура (тип, якість та вартість видів інфраструктури, що впливають на конкурентоспроможність).

Майбутнє залізничного транспорту України, як інфраструктурного суб'єкта економіки, пов'язано з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інвестиційно-інноваційних проектів.

Найбільш актуальним в теперішній час є організація швидкісного пасажирського руху, розбудова міжнародних транспортних коридорів з урахуванням вектору національної політики на Схід-Захід; формування вітчизняної логістично-транспортної системи; об'єднання з іншими суб'єктами транспортної мережі при формуванні єдиної транспортної системи України. ці проблеми неодноразово ставали об'єктом дослідження науковців. Можна відзначити праці Бараша Ю.С., Дикана В.Л., Дейнека О.Г., Кірдіної О.М., Пашенка Ю.С., Якименко Н.В. та ін. [2-7]. Не знижуючи значення попередніх надбань науковців-транспортників, автор статті має власне бачення шляхів вирішення проблеми підвищення ефективності функціонування залізничної інфраструктури, де ключову роль відводить будівельному сектору галузі.

Постановка завдання. Враховуючи проблеми залізничної галузі, які пов'язані з необхідністю оновлення та модернізації її інфраструктури, а також з необхідністю реалізації масштабних будівельних інвестиційних проектів залізничної інфраструктури, метою статті є обґрунтування ролі та визначення проблем будівельного комплексу залізничного транспорту України в процесі забезпечення його розвитку відповідно до світового досвіду. Це дозволить внести пропозиції відносно впровадження сучасних принципів його функціонування.

Викладення основного матеріалу.

Перспективи розвитку та підвищення ефективності функціонування залізничної галузі визначаються реалізацією проекту впровадження швидкісного руху. Розглянемо світовий досвід впровадження швидкісного залізничного руху залізницями, визначивши результативність їх функціонування для економіки країни.

За визначенням Міжнародного союзу залізниць (МСЗ), під високошвидкісним пасажирським поїздом розуміється поїзд, який пересувається зі швидкістю понад 250 км/год по спеціальним коліям або зі швидкістю понад 200 км/год звичайними модернізованими залізничними коліями. В світі застосовують наступну класифікацію швидкісних залізниць для перевезення пасажирів за трьома категоріями максимальної швидкості руху потягів: перша – 200-250 км/год; друга – 250-350 км/год; третя – понад 350 км/год.

Швидкість найсучасніших поїздів перевищує 350 км/год, а на окремих ділянках досягає швидкості 486,1 км/год (магістраль Пекін-Шанхай). Загальна протяжність високошвидкісних залізничних магістралей в світі в даний час складає 7000 км, у тому числі 3750 км в Європі, причому високошвидкісні поїзди обслуговують також полігон протяжністю близько 20 тис. км звичайних залізничних ліній, реконструйованих під швидкісний рух. Але процес проектування і будівництва нових ліній високошвидкісного руху не припиняється, так поряд з розвитком високошвидкісної залізничної мережі Південної Європи, довжина якої до 2020 р. може скласти приблизно 10 тис. км, передбачається зростання кількості високошвидкісних ліній в країнах Азії. Тільки в Китаї до 2015 р. планується будівництво високошвидкісних ліній залізниць протяжністю близько 45 тис.км.

Ключові технічні проблеми високошвидкісних залізничних магістралей все більше концентруються навколо питань підвищення максимальної та маршрутної швидкості з визначенням її оптимальної межі з позицій безпеки, привабливості для пасажирів, енергетичного балансу, капітальних вкладень, експлуатаційних витрат, отримання максимальних доходів, а також, що стає все більш актуальним, охорони навколишнього середовища. Якщо 30 років тому однією з основних проблем, навколо якої розгорталися дискусії, була проблема тяги, то тепер актуальним є питання аеродинаміки рухомого складу.

Ще 5-10 років тому назад на ринку швидкісних пасажирських перевезень домінували Японія, Франція і Німеччина, проте зараз залізниці більшості країн світу пропонують послуги з перевезення зі швидкістю більше 200 км/год. Саме тому перше місце в рейтингу високошвидкісних магістралей займає Китай, де швидкість руху перевищує 350 км/год. Результати дає активно здійснювана в континентальному Китаї програма будівництва високошвидкісних ліній. Триває будівництво ще декількох високошвидкісних ліній - зокрема, в грудні 2009 р. була введена в експлуатацію лінія Ухань-Гуанчжоу протяжністю 968 км. Влада Китаю планує пов'язати країну ще з 17 державами, з якими вже ведуться переговори. Незабаром високошвидкісні магістралі будуть протягнуті до Індії та Європи. Згідно з другим проектом швидкісна залізниця поєднає Росію, Німеччину і вийде на Європейську залізничну мережу. Третій проект проектує зв'язок з В'єтнамом, Таїландом та Малайзією. Завершеність проектів прогнозується до 2020 року. Реалізація цих проектів дозволить Китаю отримати статус світового лідера в галузі швидкісних залізничних перевезень, а протяжність високошвидкісних залізничних магістралей в країні перевищить 50% від загального обсягу подібних магістралей в усьому світі.

Серед всієї кількості переваг від створення високошвидкісних залізничних магістралей, китайським урядом визначено - необхідність усунення інфраструктурних перешкод при взаємодії та ефективній роботі населення, надання можливості молодим фахівцям ефективно і продуктивно пересуватися по країні без відриву від виробництва; звільнення існуючих залізничних шляхів від пасажирських перевезень на користь збільшення потужностей вантажних перевезень.

Передові технології організації високошвидкісного руху має Франція, яка з 2001 року впевнено збільшує цей сегмент ринку. Сьогодні довжина швидкісних мереж Франції дорівнює майже 2000 км, де показник швидкості до 300 км/год. Велику роль в можливості обслуговування таких перевезень грає сучасний рухомий склад, серед яких електропоїзд TGV POS. Необхідність збільшення провізної спроможності у внутрішніх і міжнародних високошвидкісних сполученнях на схід від Парижа зумовила нагальну потребу створення поїздів з підвищеною пасажиромісткістю. Існуючий парк поїздів складається виключно з двоповерхових поїздів TGV Duplex.

Ринок швидкісних залізничних перевезень розвивається і в таких країнах як Іспанія, Німеччина, Великобританія, Італія, Бельгія, Швейцарія, Угорщина, Індія, США, Південна Корея та ін. До програми високошвидкісного руху долучилася й Росія, керівництво якої бачить головні цілі розвитку високошвидкісних залізничних перевезень у поліпшенні транспортних зв'язків між найбільшими містами та регіонами країни, підвищення транспортної мобільності населення, підвищення якості послуг, які пропонуються пасажиром. Найоптимальнішою схемою будівництва високошвидкісних залізничних магістралей в Росії обрано зарекомендовану в світі концепцію контракту життєвого циклу (КЖЦ). Відповідно до неї, обраний за єдиним конкурсом підрядник повинен забезпечити проектування, будівництво, фінансування і експлуатацію протягом усього життєвого циклу об'єктів інфраструктури, що входять до високошвидкісної залізничної магістралі (приблизно 30 років). Замовник в особі державного партнера буде оплачувати сервіс магістралі, що надається за даним контрактом, періодичними платежами протягом цього терміну. Державний партнер може також компенсувати частину витрат на будівництво інфраструктури.

Позитивні ефекти від реалізації проектів високошвидкісної залізничної магістралі не обмежуються прямими ефектами від розвитку національної транспортної системи. Реалізації проектів високошвидкісної залізничної магістралі також сприяє виникненню загальних економічних ефектів, серед яких позитивний вплив на зайнятість, продуктивність праці і темпи регіонального розвитку. Серед інших видів ефектів фахівці називають:

- ефект агломерації, який виявляється у поліпшенні сполучення між адміністративними центрами і периферійними районами, що сприяє централізації ринку праці та концентрації трудових ресурсів. Взаємозв'язок між концентрацією трудових ресурсів, рівнем продуктивності і подальшим економічним зростанням пояснюється наступними основними факторами: 1) збільшення розміру та глибини ринку праці; 2) збільшення числа конкурентів і потенційних контрагентів; 3) створення додаткових стимулів для розвитку інновацій і підвищення ефективності, розвиток спеціалізації в обслуговуючих галузях; 4) зростання можливостей для обміну зв'язками і знаннями (наприклад, в галузі наукових досліджень). Отже, будівництво високошвидкісної залізничної мережі сприяє зміцненню ринків за рахунок поліпшення доступу до фінансових, земельних і трудових ресурсів, що веде до збільшення продуктивності, позитивним ефектам масштабу та зростання регіональної економіки;

- зростання зайнятості населення. Попит на транспортні послуги є похідним так як визначається позицію та активність споживача в суспільстві. Рішення про поїздку споживач приймає при порівнянні транспортних витрат та тієї вигоди, яку він отримає в місці призначення. Тому впровадження високошвидкісної залізничної мережі зближить зони проживання та зайнятості шляхом зниження транспортних витрат, сприятиме підвищенню ефективності ринку праці та рівня економічної активності населення;

- ефекти регіонального розвитку, які проявляються у підвищенні привабливості віддалених регіонів, їх економічному розвитку;
- збільшення інвестиційної привабливості країни з погляду прямих іноземних інвестицій;
- розвиток туризму;
- будівництво нових підприємств;
- розвиток бізнесу в супутніх сферах діяльності;
- ефект від зайнятості в будівництві;
- підвищення надійності транспортних пасажирських перевезень;
- зростання завантаженості на виробничі потужності промислових підприємств;
- підвищення кваліфікації вітчизняних будівельних та проектних організацій тощо.

Специфічні умови експлуатації українських залізниць у порівнянні з західноєвропейськими, характеризуються значно більшим обсягом перевізної роботи, більшою інтенсивністю руху поїздів, істотно більшою вагою поїздів і осьових навантажень рухомого складу. На сьогодні резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його провізної спроможності практично вичерпані. Тому збільшення пропускну спроможності та впровадження швидкісного руху на українських залізницях – набагато складніше завдання, ніж на західноєвропейських колях. Вирішення цього завдання вимагає комплексу особливих і специфічних підходів. Так на українських залізничних магістралях існує класична форма організації руху – змішаний рух. Підвищення швидкостей руху потребує більш високої якості залізничного полотна, на яку негативно впливають вантажні поїзди. Одним з варіантів вирішення цієї проблеми є розділення пасажирського і вантажного руху. Основним завданням для підвищення швидкості руху пасажирських поїздів до 200 км/год є технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації його технологічних процесів. Для цього починаючи з 2000 р. за ініціативою Державної адміністрації залізничного транспорту України та Інституту електрозварювання ім. Е.О. Патона розроблені та впроваджені сучасні науково-технічні та технологічні рішення при будівництві, реконструкції та модернізації колійного господарства залізниць України ремонті, удосконаленні конструкції верхньої будови колії, впровадженню нові ресурсозберігаючі технології та устаткування.

Позитивним характером впливу на економіку країни вирізняється розвиток вітчизняної залізничної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: пан-європейські №3, №5, №7 (водний) та №9. МТК мають важливе значення для кожної країни. Це оцінюється не тільки з точки зору комерційної вигоди, але з більш широких позицій національної безпеки, таких її складових, як: військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна. Прямими функціями МТК є обслуговування експортно-імпорتنних перевезень, а також міжнародного транзиту. Всі інші прояви є мультиплікативним ефектом при спільному впливі міжнародних і національних транспортних коридорів на складові національної безпеки.

Таким чином, підсумовуючи обґрунтовані вище положення щодо доцільності та ефективності участі залізничного транспорту України в розвитку швидкісного залізничного руху та розбудові національної мережі МТК, вважаємо за необхідне розглянути обов'язкові умови реалізації цих перспективних напрямків. Серед них такі:

- 1) фінансові: достатність власних джерел фінансування; доступність кредитних ресурсів; інвестиційна привабливість інвестиційних проектів галузі; система державних гарантій та пільг; застосування сучасних форм та методів фінансування інвестиційних проектів тощо;
- 2) виробничо-технологічні: наявність власної техніко-технологічної бази виробництва, рівень якої відповідає потребам інтенсивного розвитку галузі; випереджальний розвиток тих видів діяльності підприємств залізничного транспорту, які здатні забезпечити якісні перетворення в процесах галузі в майбутньому; затвердження інноваційної моделі розвитку галузі, оновлення виробничих потужностей, їх своєчасне відтворення; формування супутніх виробничих процесів відповідно до світового передового досвіду; формування та розвиток існуючого виробничо-промислового сектору залізничного транспорту тощо;
- 3) управлінські: стратегічне бачення керівництва залізничного транспорту, зміна пріоритетів стратегічного управління; інтелектуалізація діяльності залізничного транспорту; вибір найбільш ефективної моделі управління інноваційно-інвестиційними трансформаціями залізничного транспорту; відкритість до діалогу та співпраці з метою реалізації стратегічних рішень; перегляд механізму обміну науковими та інноваційними розробками з зовнішнім оточенням; підготовка та перепідготовка кадрів з метою реалізації стратегічних інвестиційно-інноваційних проектів тощо;
- 4) нормативно-правові: дотримання законодавчих норм фінансування суб'єктів залізничного транспорту; розробка нормативних, законодавчо-правових актів, що регулюють взаємовідносини між державою, залізничним транспортом та третіми особами, їх безумовне дотримання; удосконалення існуючого законодавства щодо запровадження нових механізмів фінансового забезпечення потреб залізничного транспорту тощо;
- 5) ринкові: внутрішній попит на послуги залізничного транспорту (у т.ч. удосконалені та інноваційного характеру); зацікавленість світової спільноти у використанні виробничих потужностей вітчизняної залізничної мережі тощо.

Залізничний транспорт як складний господарюючий суб'єкт здійснює декілька видів економічної діяльності, що пояснюється складністю організаційної структури. Національний класифікатор України «Класифікація видів економічної діяльності» визначає основний вид економічної діяльності як той, на який припадає найбільший внесок у валову додану вартість (або визначений інший критерій). Таким видом діяльності для підприємств залізничного транспорту є пасажирські та вантажні перевезення за всіма видами сполучення.

Другорядний вид економічної діяльності - будь-який інший (крім основного) вид економічної діяльності статистичної одиниці з виробництва товарів або надання послуг. Такими для підприємств залізничного транспорту є наступні:

- 1) будівництво: розбирання та знесення будівель; земляні роботи; будівництво будівель, мостів, тунелів, магістральних наземних і підземних ліній електропередач, доріг та колій тощо;
- 2) додаткові транспортні послуги та допоміжні операції: транспортне оброблення вантажів; складське господарство; діяльність пасажирських та вантажних терміналів, транспортне оброблення вантажів, зберігання та інша допоміжна діяльність; технічне обслуговування та дрібний ремонт рухомого складу;

операції з транспортного оброблення вантажів: тимчасове пакування з метою збереження під час транзитного перевезення, розпакування, зняття проб, зважування вантажі; послуги митних брокерів; експедиція вантажів; підготування транспортної документації та супровідних листів тощо;

3) виробництво залізничного рухомого складу: виробництво залізничних локомотивів: електровозів, тепловозів, паровозів; виробництво залізничних транспортних засобів для ремонту та технічного обслуговування колій: вагонів-майстерень, вагонів-кранів; виробництво вузлів та деталей до локомотивів та рухомого складу: візків, осей та коліс, гальм та частин гальм, гаків, пристроїв для автозчеплення, буферів та частин буферів, амортизаторів вагонних та локомотивних рам, корпусів, тамбурних з'єднань тощо;

4) ремонт і технічне обслуговування залізничного рухомого складу: технічне обслуговування, ремонт, відновлення та обладнання локомотивів залізничних та рухомого складу; дослідження і розробки та інші.

Основні проблеми залізничного транспорту в сфері будівництва пов'язані з проблемами фінансового забезпечення сфери будівництва галузі, проблеми управління та відтворення техніко-технологічної бази виробництва суб'єктів цієї сфери, проблеми співробітництва та державної підтримки. Отже, найсуттєвішими проблемами вважаємо такі:

- низький рівень відповідальності за результати виконаних робіт з капітального будівництва;
- недотримання принципів плановості та координованості робіт з будівництва капітальних об'єктів;
- низька якість капітального будівництва;
- низький рівень впровадження системи стандартних процедур;
- додаткові витрати на утримання контингенту, не забезпеченого обсягами робіт в повному обсязі;
- неефективність схем постачання матеріально-технічних ресурсів;
- низький рівень прийнятності передового світового досвіду;
- недостатня увага питанням підвищення рівня професійного навчання робітників;
- недостатня увага з боку державних органів влади на проблеми реалізації будівельних проектів залізничного транспорту;
- нерациональна організаційно-управлінська структура, яка не відповідає сучасним вимогам ринку;
- недостатній рівень фінансування робіт з будівництва об'єктів (збільшення обсягів незавершеного виробництва);
- низький рівень застосування сучасних форм та методів залучення капіталу сторонніх юридичних та приватних осіб для реалізації будівельних проектів галузі;
- тіньові схеми залучення сторонніх суб'єктів до виконання робіт з будівництва об'єктів;
- значні терміни виконання робіт внаслідок тривалості узгоджувальних процедур та їх складності;
- низький рівень робіт сторонніх будівельних компаній;
- недостатня потужність власної виробничої бази підприємств, які належать до виду діяльності – будівництво та входять до складу залізничного транспорту України;
- недостатній рівень технічної озброєності підприємств комплексу;
- низький рівень інноваційного процесу;
- відсутність необхідної фінансової підтримки науково-дослідницьких робіт, пов'язаних з реалізацією будівельних проектів тощо.

Цілі розвитку будівництва як ключового виду діяльності в реалізації майбутнього залізничного транспорту необхідно сформулювати на стратегічному та тактичному рівнях. На стратегічному рівні – це збільшення якості праці та рівня життя працівників, збільшення транзитоспроможності транспортної системи країни. На тактичному рівні цілі розвитку пов'язані з кількісним зростанням та якісним удосконаленням послуг, які надаються залізничним транспортом за рахунок укріплення техніко-технологічної бази суб'єктів галузі та збільшення її потужностей щодо обробки та переробки пасажиро- та вантажопотоків.

Основні сучасні принципи функціонування будівництва як ключового-другорядного виду діяльності залізничного транспорту маю бути такі:

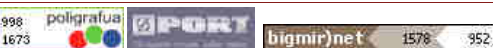
- 1) стратегічне бачення на проблеми галузі та країни та механізм їх вирішення;
- 2) максимально-можлива орієнтація на власні можливості, спроможності та власну ресурсно-матеріальну базу виробництва;
- 3) прозорість діяльності, відхід від тіньових схем вибору партнерів та контрагентів;
- 4) повнота задоволення фінансових проблем;
- 5) радикальність змін фінансового, технічного, організаційного управлінського характеру.

Висновки. Таким чином, окреслено значення будівництва, як ключового-другорядного виду діяльності залізничного транспорту, у реалізації майбутнього галузі, його проблеми та принципи функціонування, які необхідно впровадити для виходу галузі на конкурентний рівень.

Література

1. Портер Майкл Э. Конкуренция / М. Портер; пер. с англ. — М.: Издательский дом "Вильямс", 2005. — 608 с.
2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп. / Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.
3. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 13-18.
4. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент: учебное пособие / [Соболев Ю.В., Дикань В.Л., Дейнека А.Г и др.]. – Харьков: ООО «Отлант», 2002. – 416 с.
5. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
6. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Пащенко Ю. С., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М., Пилипчик В.О. та ін.]; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.
7. Якименко Н. В. Задачі комплексного розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах світових інтеграційних процесів // Зб. наук. праць Київ. держ. екон.-технол. ун-ту транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2010. - №. 16. – С. 22-30.

Стаття надійшла до редакції 18.07.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"