

УДК 338.47:656

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Листровая Е.С., Валеvская А.С.

Национальный аэрокосмический университет имени Н.Е. Жуковского
«Харьковский авиационный институт»

В данной статье были проанализированы основные проблемы развития железнодорожного транспорта в период 2017-2018 гг. Главной проблемой, которая требует скорейшего решения и привлечение иностранных инвестиций – моральный и физический износ основных средств железнодорожного транспорта. Необходимость ЖД транспорта Украины соответствовать международным стандартам также является важным пунктом в развитии транспортной отрасли Украины. Таким образом, в статье рассмотрены перспективы развития ЖД отрасли Украины, исходя из существующего проекта реформирования и интеграции в ЕС. Предложены альтернативные пути решения существующих проблем.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инфраструктура, реформирование, евроинтеграция, пассажиро- и грузоперевозки.

Постановка проблемы в общем виде. Украина находится на перекрестке важного транспортного пути между государствами. Выгодное экономико-географическое положение Украины относительно государств Западной Европы, Прибалтики, Российской Федерации, Белоруссии, Молдовы, стран Ближнего и Среднего Востока, Северной и Восточной Африки при благоприятном условии может быть обширно применено для транзитной перевозки груза и пассажиров железнодорожным транспортом. В этом заинтересована не лишь Украина, но и государство, которое будет применять самый короткий путь через ее территорию.

Известно, что Украина обладает хорошей транспортной развязкой и инфраструктурой. Железнодорожный транспорт является неотъемлемой отраслью в экономической жизни Украины, который необходим для совершения грузовых и железнодорожных перевозок (82% и 50% соответственно), расширения международных связей и интеграции Украины в ЕС, социального и экономического развития страны.

Экспорт транспортной услуги это очень выгодный бизнес, т. к. продается не сырьевой и не материальный ресурс, а услуга. Но в тоже время транзитная перевозка требует дополнительного капиталовложения на соответствующее обслуживание, эксплуатацию. Но, железнодорожный транспорт это наиболее экологически чистый по сравнению с другим видом транспорта, особенно это заметно в сравнении с автомобильным транспортом в разрезе загрязнения воздуха. Помимо этого, железная дорога при одинаковой пропускной способности занимает меньшую земельную площадь, чем автодорога. В связи с этим, переориентация транзитной перевозки с автомобильной на железнодорожную должна быть одной из главных общегосударственных задач на ближайшее будущее.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблеме увеличения эффективности функционирования железнодорожного транспорта посвящено исследование ведущих отечественных и российских ученых, которые занимаются теоретическим осмыслением процесса, который сопровождает институциональное изменение во

внешней и внутренней среде отрасли: М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов, Н.М. Колесникова, Н.И. Богомолова, В.Л. Диканя, Г.Д. Эйтутис, Б.М. Лапидус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо, Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурд, М.Ф. Трихунков [1; 8] и другие.

Работа данных исследователей направлена на решение комплексной задачи, которая стоит перед отраслью в условии реформирования:

- определение направления увеличения эффективности финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта;
- обоснование механизма ее реализации;
- воздействие трансформационного процесса, который происходит в национальной и мировой экономике, на функционирование железнодорожного транспорта;
- разработка подхода к адаптации метода управления экономическим процессом к требованию рыночной среды.

Формулирование целей статьи (постановка задачи). Проблеме изучения будущего отрасли и определению возможной траектории её развития уделяют мало внимания, следствием чего может быть разработка некорректной прогнозной оценки будущего железнодорожного транспорта, что приведет к разработке неэффективной стратегии его развития.

Цель статьи – рассмотрение фактора, который формирует будущее железнодорожного транспорта Украины.

Изложение основного материала. Украина как другие страны СНГ унаследовала хорошую железнодорожную инфраструктуру, которая способна хорошо взаимодействовать с другим транспортом. Это стало итогом исторического, политического, географического фактора. Распад СССР привел к тому, что каждая страна сама развивает свою транспортную систему, поэтому железная дорога этих стран начинает приобретать новую особенность отличную друг от друга. Но даже сегодня имеется ряд факторов, которые заставляют взаимодействовать железную дорогу для реализации совместного проекта.

Развитие экономики Украины без использования железнодорожного транспорта немислимо. В свою очередь железная дорога может развиваться лишь тогда, когда имеется потребность

эффективного ее применения. Стратегическая задача нашего государства – это развитие страны экономически при поддержке высокого экологического стандарта на перевозку.

В связи с этим, основной проблемой, которую надо решить – интеграция железнодорожного транспорта Украины в международную транспортную сеть, увеличение рентабельности и безопасности железнодорожного транспорта.

Для построения транспортного коридора необходимо качественное взаимодействие с соседними странами. Железнодорожная сеть Украины соответствует стандартам стран СНГ. А вот чтобы наладить связь с железнодорожной сетью западных государств, таких как Польша, Словакия, надо решить ряд технических, правовых, экономических вопросов, т. е. унифицировать свою национальную железную дорогу в одну общую сеть.

Процесс унификации, другими словами процесс перехода от одной структуры к другой, это очень долгий и трудный процесс, во время которого уровень безопасности сильно уменьшается. Для решения этой задачи надо задействовать весь научно-технический потенциал, а также тщательно изучить все достоинства и недостатки процесса объединения железнодорожной сети Западной и Центральной Европы.

Железнодорожный транспорт в Украине как главный элемент транспортной системы государства имеет исключительную значимость для

функционирования национальной экономики, обеспечивая возможность осуществления круглогодичного регулярного движения, перевозку продукции промышленности и создания условия мобильности трудового ресурса. От состояния и качества работы отрасли зависит перспектива социально-экономического развития страны.

В 2017 году железной дорогой Украины было перевезено 421.5 млн. т груза, что составило 59.6% от общего объема грузовой перевозки всеми видами транспорта, при этом грузооборот отрасли составил 218026.2 млн. т/км, или 60.2% (таблица 1). Сохраняется и значение железнодорожного транспорта как перевозчика пассажиров: в 2017 году было перевезено 429.6 млн. человек, или 11%, в то же время пассажирооборот был 49443.9 млн. пас/км, или 43.3% (таблица 2).

Экспертный опрос ведущих специалистов транспортной сферы и анализ функционирования железнодорожного транспорта показал [9], что основным фактором, который формирует будущее отрасли в условиях нестационарной институциональной среды, является: состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта, спрос на грузовую и пассажирскую перевозку и эффективность ее осуществления, а также реализация процесса реформирования отрасли.

Рассмотрим тенденцию изменения данного фактора и сформируем альтернативную его реализацию для оценки возможного последствия.

Стратегическая значимость инфраструктуры отрасли и её ключевая роль существует не только для обеспечения устойчивой работы всего транспортного комплекса государства, но и экономического развития страны в целом, определила необходимость её сохранения в государственной собственности, что и показано в «Государственной целевой программе реформирования железнодорожного транспорта Украины на 2010-2019 годы» [10].

В Украине имеется развитая сеть железной дороги, эксплуатационная длина которой составляет более 22000 км (главная линия – 21700 км). Инфраструктура железнодорожного транспорта, как и в другой стране бывшего СССР развивалась в условиях постоянно растущего объема перевозок, поэтому основное требование к ней это обеспечение в первую очередь пропускной способности и лишь во вторую – скорости перевозки.

Украинская железная дорога непосредственно граничит и взаимодействует с железной дорогой России, Белоруссии, Республики Молдова, Польши, Румынии.

В Украине железнодорожным транспортом (без учёта трубопроводного) перевозится до 80% груза, а в странах ЕС – лишь 8% (информация Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» (УЗ)). До распада СССР железная дорога Украины перевозила груза больше чем в 2 раза по сравнению с текущим грузооборотом отрасли.

Значение такого показателя, как масса поезда, ёмкость вагона, нагрузка на ось вагона, пропускная способность сильно превышают аналогичные в ЕС. Исключение – скорость движения, которая в Украине составляет 140 км/ч для пассажирского и 80 км/ч для грузового поезда

Таблица 1
Структура грузовой перевозки транспорта Украины в 2017 году [1]

| | Перевезено груза | | Грузооборот | |
|---------------------------------------|------------------|------|-------------|------|
| | млн. т | % | млн. т/км | % |
| Всеми видами транспорта, в том числе: | 707.2 | 100 | 362247.2 | 100 |
| железнодорожный | 421.5 | 59.6 | 218072.8 | 60.2 |
| автомобильный | 164.8 | 23.3 | 35852.3 | 9.9 |
| водный | 7.3 | 1 | 4895.9 | 1.4 |
| трубопроводный | 113.5 | 16 | 103152.7 | 28.5 |
| авиационный | 0.1 | - | 320.1 | 0.1 |

Таблица 2
Структура пассажирских перевозок транспорта Украины в 2017 году без учета пассажирских перевозок трамвайным, троллейбусным транспортом и метрополитеном [1]

| | Перевезено человек | | Пассажирооборот | |
|--|--------------------|------|-----------------|------|
| | млн. | % | млн. пас./км | % |
| Всеми видами транспорта, в том числе: | 389.3 | 100 | 114303.6 | 100 |
| Железнодорожный (с учетом перевозки городской электричкой) | 429.6 | 11 | 49443.9 | 43.3 |
| автомобильный | 3448.7 | 88.6 | 50368.6 | 44.1 |
| водный | 6.6 | 0.2 | 85.1 | 0.1 |
| авиационный | 8.1 | | 14406 | 12.6 |

(в Европе –160 и 100-120 км/ч, соответственно), что сказывается на скорости доставки коммерческого груза.

Словакия, Венгрия и обеспечивает работу 40 международных железнодорожных переходов, а также обслуживает 18 украинских морских портов Черноморско-Азовского бассейна [11]. Главная линия, на которой выполняется основной объём пассажирской и грузовой перевозки (до 90%), составляет стратегическую сеть Украины, которая включает 45% от общей эксплуатационной длины украинской железной дороги.

По оценке Всемирного экономического форума (ВЭФ), в 2017 году инфраструктура железнодорожного транспорта Украины это лучшая среди стран СНГ, занимая 27 место по качеству (для сравнения, наша страна 30 место, Казахстан – 34 место).

Несмотря на высокую оценку качества, инфраструктура отрасли почти исчерпала свою перевозочную мощность [2; 6], что стало итогом недостаточной интенсивности ввода нового объекта инфраструктуры вместо морально и физически устаревшего вследствие недостатка финансирования. Так, по данным УЗ, начиная с 1992 года, потребность отрасли в инвестициях удовлетворялась лишь на 25-30% [2, с. 13].

По сообщению Е. Михайличенко (директор департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма Министерства инфраструктуры Украины), за последние 10 лет капитальное вложение в железнодорожную сферу составляло 3% от общей суммы капиталовложения в стране, тогда как в развитой стране данный показатель равняется 10-15% [4]. Следствие этого это стремительно прогрессирующее устаревание основного производственного фонда (ОПФ), износ которого более 80% [2].

Такое состояние ОПФ, в том числе и инфраструктуры, признается критическим, что повлияло не только на безопасность осуществления перевозки, но и на уровень тарифа.

Тариф на железнодорожную перевозку формируется из 2 элементов: инфраструктурный и вагонный. По информации УЗ, инфраструктурный элемент перевозки имеет в среднем 83.5% (для универсального вагона парка УЗ) и 81.98% (для специализированного вагона).

Выводы из данного исследования. Таким образом, размеры инфраструктуры железнодорожного транспорта достаточны для обеспечения нужд экономики Украины и в его повышении нет потребности, увеличить ее пропускную способность можно при помощи обновления и модернизации объекта ОПФ.

Можно отметить 2 возможных альтернативных варианта развития инфраструктуры железнодорожного транспорта Украины:

альтернатива 1 – реализация существующей программы реформирования железнодорожного транспорта с учётом соглашения об Ассоциации ЕС и Украиной, которая предполагает отделение процесса перевозки от управления инфраструктурой;

альтернатива 2 – эволюционное развитие железнодорожного транспорта с учётом возможного направления оптимизации инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Основная услуга, предоставляемая железнодорожным транспортом, это грузовая и пассажирская перевозка, объём и прибыльность которой определяется фактором различия по природе и степени воздействия, поэтому ее стоит рассматривать отдельно.

По мнению консультанта компании «АТ Кеату» Е. Шеремет, для устойчивого развития железнодорожного транспорта Украины нужен трехкратный рост инвестиций во все активы. Сохранение текущей ситуации может привести к катастрофическому последствию в будущем [5].

Железнодорожная перевозка груза имеет целый ряд достоинств, которые и определили ее преимущественное развитие в мире. Железнодорожный транспорт отличает универсальность (способность перевозить почти все виды груза), высокая провозная и пропускная способность (электрифицированная железная дорога может пропустить в сутки до 150-200 пар поездов и обеспечить перевозку свыше 100 млн. т груза в каждом направлении), сравнительно невысокая себестоимость перевозки (в отличие от грузовой авиаперевозки и морской перевозки), относительно свободное размещение, т. е. независимость от природных условий (строительство железной дороги почти на любой территории, регулярность, т. е. возможность ритмично осуществлять перевозку во все времена года, в отличие от речного и морского транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надёжность и другое.

Значимость грузовой перевозки железнодорожным транспортом в экономике Украины растёт. Так, удельный вес перевезенного груза (с учётом трубопроводного) вырос с 51.8 в 2008 году до 59.2% в 2017 году, грузооборота – с 49.9 в 2008 году до 60.1% в 2017 году при относительно стабильной номенклатуре груза.

При анализе грузовой перевозки необходимо отделять транзитную перевозку, т. к. ее объём формируется фактором, отличным от прочей перевозки.

Особенность структуры грузовой перевозки железнодорожным транспортом определяет зависимость ее динамики от темпа роста промышленности Украины. Есть корреляционная взаимосвязь между темпом роста объёма продукции промышленности и грузовой перевозкой железнодорожным транспортом. Поэтому прогноз изменения объёма перевозки груза (без учёта транзита) необходимо разрабатывать на основании прогнозной оценки изменения объёма производства национальной промышленности.

Государственная программа реформирования железнодорожного транспорта предусматривает отделение грузовой перевозки в конкурентный сектор для роста ее эффективности и развития транспортного рынка. Это прямо отразится на доходе железнодорожного транспорта, поэтому формирование альтернативы развития грузовой перевозки железнодорожным транспортом стоит проводить с учётом того, кому будет принадлежать применяемый подвижной состав (прежде всего вагон).

Расход на осуществление грузовой перевозки сильно не изменится, что связано, прежде всего, со спецификой его формирования. Так, 65% всего расхода на перевозку приходится на содержа-

ние инфраструктуры железнодорожного транспорта, и он останется за отраслью. Оставшиеся 35% расхода будут снижены на размер платы за применение вагона, т. е. на размер вагонной составляющей.

Транзит груза составляет большую часть (до 40%) в структуре внешнеэкономического грузопотока, проходящего через территорию Украины [2]. Это обусловлено её выгодным геополитическим положением, а также развитой транспортной инфраструктурой. По оценке международных экспертов, украинская транспортная система имеет самый большой коэффициент транзитности среди европейских стран – 3.11 [2]. В то же время в 2010 году в рейтинге транзитных стран, по оценке Мирового банка, Украина была на 102 месте [2], что свидетельствует о недоиспользовании транзитного потенциала из-за несоответствия параметра транспортной инфраструктуры современному требованию.

Основные страны-транзитеры это страны СНГ, отправление груза которыми в 2016 году было 95.9% (РФ – 64.1%, Казахстан – 22.1%, Белоруссия – 7.2%, Республика Молдова – 2.1%). Это в определённой степени объясняет падение объёма транзита: свыше 90% груза отправляется странами, которые входят в Таможенный союз (ТС), и для них более экономически выгодным предложениям является осуществление тран-

зитной перевозки через территорию Белоруссии, а также морской порт РФ.

Тогда можно отметить 2 альтернативы развития транзитной перевозки железнодорожным транспортом.

Альтернатива 1 – сохранение текущей тенденции снижения объёма транзита. По оценке эксперта, объём транзита определяется не только экономическим, но и политическим фактором. Так, нежелание Украины присоединиться к ТС, а также серия газового конфликта привели к уменьшению, прежде всего, российского грузопотока, т. к. РФ активно развивает свой морской порт на Черном и Балтийском морях.

Альтернатива 2 – сохранение существующего транзитного грузопотока. Возможность сохранения (по возможности возвращения) транзитного грузопотока на железной дороге Украины обуславливается не только мерой, принимаемой УЗ, но и большей эффективностью контейнерной перевозки, осуществляемой железнодорожным транспортом, по сравнению с морским.

По другой позиции программы реформирования железнодорожного транспорта происходит сильное отставание от запланированного срока, что приводит к необходимости ее корректировки. Сейчас возникла опасность изменения стратегии развития отрасли из-за проблемы геополитического выбора, которая стоит перед Украиной.

Список литературы:

1. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка. – 2012. – № 1.
2. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2018. – № 11-12. – С. 48-50.
3. Ейтутю Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: моногр. / Г.Д. Ейтутю. – Шжин: ТОВ АСПЕКТ Полк-раф, 2018. – 240 с.
4. Кравченко О.А. Проблемы создания инфраструктурных условий для развития торгово-экономических отношений Украины с ЕС и ТС: железнодорожный транспорт / О.А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 1-2(61-62).
5. Лapidус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лapidус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИ-ИЖТ. – 2014. – № 3. – С. 3-13.
6. Мирский Э.Т. Реформування залізничного транспорту України. – К., 2014. – 24 с.
7. Пирсаев В.Ю. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. Предпосылки реформирования. – К., 2017. – 43 с.
8. Сирийчик Т. Транспортна політика України та наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальсью, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко; за ред. М. Свенщю. – К.: Аналогічно-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2014. – 102 с.
9. Терешина Н.П. Экономика железнодорожного транспорта / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др. – М.: УМЦ ЖДТ, 2016. – 802 с.
10. Цветов Ю.М. Трансформация экономики та транспорт Украины / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін. – ДЕДУТ, 2015. – 180 с.
11. Железнодорожный транспорт: реформа тянется позади проблем [Электронный ресурс] // Украина коммунальная. – 2018. – Режим доступа к ресурсу: <http://jkg-portal.com.ua/ru/publication/one/zalznichnij-transport-reforma-tjagnetsja-pozadu-problem-45955>.

Лістрова О.С., Валевська А.С.

Національний аерокосмічний університет імені М.Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Анотація

У даній статті були проаналізовані основні проблеми розвитку залізничного транспорту в період 2017-2018 рр. Головною проблемою, яка вимагає якнайшвидшого вирішення і залучення іноземних інвестицій – моральний і фізичний знос основних засобів залізничного транспорту. Необхідність залізничного транспорту України відповідати міжнародним стандартам також є важливим пунктом у розвитку транспортної галузі України. Таким чином, в статті розглянуті перспективи розвитку залізничного транспорту України, виходячи з існуючого проекту реформування і інтеграції в ЄС. Запропоновано альтернативні шляхи вирішення існуючих проблем.

Ключові слова: залізничний транспорт, інфраструктура, реформування, євроінтеграція, пасажиро- і вантажоперевезення.

Lystrovaya E.S., Valevskaya A.S.

National Aerospace University N.E. Zhukovsky
"Kharkiv Aviation Institute"

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Summary

In this article were analyzed the main issues of the railway transport development in the period 2017-2018. The main problem that requires an early solution and the attraction of foreign investments is the obsolescence and physical deterioration of the main means of railway transport. The need for railway transport of Ukraine to meet international standards is also an important point in the development of the transport industry in Ukraine. Thus, the article considers the prospects for the development of the railway sector in Ukraine, based on the existing project of reform and integration into the EU. Alternative solutions to existing problems are proposed.

Keywords: railway transport, infrastructure, reform, European integration, passenger and cargo transportation.