науково-виробниче підприємство «Автотелтранс», Український науково-дослідний інститут вагонобудування, та інші підприємства зайняті виробництвом продукції для транспортної галузі [12], вищі навчальні заклади такі як: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна та Українська державна академія залізничного транспорту.

Висновок. Вагомим фактором підвищення конкурентоспроможності національної мережі МТК є розвиток науково-технічного потенціалу транспортної галузі. Але для цього необхідно сформувати положення науково-технічної політики транспортної галузі, та створення на державному рівні єдиного Науково-Інноваційного центру в якому буде зосереджена вся науково-технічна, інноваційна інформація яка дасть змогу підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств, розвиток яких в свою чергу сприятимуть розвитку як МТК та і транспортній системі країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія. - Харків: УкрДАЗТ, 2008.-170с.

2. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. - http://www.aup.ru/books/m95/7_3.htm

3. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003. – 494с.

4. Мыц А. Тормоз глобализации // Дистрибуция и логистика. – 2007. - №1. - С. 40-45

5. Дергачев В.А., Черничко Е.А. Геоэкономическая трансформация международных транспортных коридоров. – Одесса: «Фенікс», 2007.- 131 с.

6. Дергачев В.А. Между Востоком и Западом // Судоходство.- 2006.- №12. – С. 6-7

7. Статистичний збірник. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2007 році. – К.: Т1. – 2008р.- 300 с.

8. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. – К.: ФАДАЛТД, 2006. - 288 с.

9. http://uz.gov.ua/?m=info.investpr&lng=uk

10. Економічна енциклопедія: У трьох томах / редкол. І.В. Мочерний (від ред.) та інші. – К.: Видавн. Центр «Академія», 2000. – 864с.

11. Держкомстат – http://www.ukrstat.gov.ua

12. Транспортний комплекс України/ под.ред. Г.І. Захарченко. – К.:-2006. -203 с.

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.2 (477)

АНАЛІЗ ФАКТОРІВ, ЩО НЕГАТИВНОГО ВПЛИВАЮТЬ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ТА ШЛЯХІВ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті питання загрози, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі, надані рекомендації щодо до подолання негативних чинників та наслідків.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Незалежність України вже вписана в історію. Світ визнав Україну, як політично незалежну державу, але з економічної точки зору витікає необхідність остаточного визнання місця України в системі міжнародного поділу праці. Таке місце України визначається конкурентостійкістю ведучих галузей вітчизняної економіки. Світовий досвід показує, що в умовах конкурентної боротьби економічного,

© Чередниченко О.Ю.

PDF created with pdfFactory trial version www.pdffactory.com

соціального та культурного розквіту досягають лише ті держави, що мають свою стратегію розвитку і проводять свої реформи на науковій, системній основі.

Аналіз розвитку залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах показує, що в післявоєнні роки спостерігається загальна для всіх країн тенденція послаблення ролі залізничного транспорту на ринку перевезень і різке посилення конкурентної боротьби між різними видами транспорту. У країнах Заходу ця тенденція здебільшого обумовлена особливостями постіндустріального розвитку і має об'єктивний характер, тому що більшу частину валового внутрішнього продукту складає високотехнологічна продукція, що перевозиться переважно автомобільним транспортом відносно невеликими партіями на невеликі відстані. В той же час, залізничний транспорт в Україні має стратегічне значення для держави та на цей час зберігає провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Географічне положення України надає унікальні можливості щодо створення на її території найбільших в Східній Європі транзитних потужностей з широким використанням всіх видів транспорту. Щорічно спостерігалося зростання обсягів перевезення залізничним транспортом, однак не вирішеними залишаються проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги.

Аналіз обстановки на об'єктах залізничного транспорту свідчить про те, що кризові явища в економічній сфері, недоліки державного регулювання щодо взаємодії залізничної галузі з іншими галузями та державними організаціями, негативно впливають на розвиток залізничних перевезень. Варто відзначити, що значну частину прибутку "Укрзалізниці" складають кошти отримані від здійснення вантажних перевезень. Не зважаючи на це, в теперішній час проблеми, що перешкоджають здійсненню вантажних перевезень вирішуються повільно та не завжди ефективно. Зокрема, в останні роки на обсяги вантажних перевезень негативно вплинула нестабільна політична та економічна ситуація в Україні, що призвело до зменшення транзиту вантажів з Російської Федерації, перевезення яких приносить, наприклад, транзитним залізницям основну частку прибутку (Південній залізниці). Скорочення у 2008 р. обсягів продукції у хімічній та нафтопереробній промисловості у порівнянні з аналогічним періодом 2007 р. становить 6,2 %; металургії та з виробництва готових металевих виробів на 10,6 %; іншої неметалевої мінеральної продукції збільшився на 4,3 %, що безпосередньо відбивається на роботі та доходах залізничного транспорту.

Найважливішою сучасною проблемою залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Успішне її вирішення може бути здійснено лише шляхом докорінної реструктуризації на залізничному транспорті з урахуванням досвіду провідних країн, поступового роздержавлення, що створить умови для його адаптації до ринкових відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Всі основні проблеми, які притаманні залізницям у розвинутих європейських країнах, властиві і для українського залізничного транспорту і, здебільшого, мають більш гострий характер, тому що кризові явища в національній економіці, що поглиблювалися протягом останнього періоду у повній мірі торкнулися залізничного транспорту України.

Дослідженням цих питань займалися такі вчені, як В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа , Ю.М. Федюшин, Є М.Сич, Гудкова В.П., Букін В.Л., Пащенко Ю.Є та інші [6, 10-11].

У своїх працях вони визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам; недостатнє використання геополітичного положення України та можливостей її залізничних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією держави; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торгівельними, складськими та митними технологіями; низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток залізниць - це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на розвиток і функціонування галузі.

Тому ***метою статті*** є визначення факторів, що негативно впливають на розвиток залізничного транспорту та шляхів їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Прийняття в часи незалежності низки законів України, зокрема, «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Державної програми реформування залізничного транспорту та інших законодавчих та нормативних актів [1-4] позитивно сприяють організації функціонування галузі в сучасних умовах, дозволяють регулювати взаємовідносини з іншими галузями економіки, державними інституціями та органами влади, але не вирішує низки проблем транспортного комплексу держави. За даними Держкомітету статистики України та Мінтрансзв'язку України за 2008 рік підприємствами транспорту перевезено 891,8 млн. т. вантажів, що на 1,3 % менше ніж за

PDF created with pdfFactory trial version www.pdffactory.com

2007 рік. Вантажообіг зменшився на 0,2 % і становить 491,7 млрд. ткм. Перевезення вантажів залізницями порівняно з 2007 р. зменшилося на 3,0 %, у тому числі відправлення вантажів – на 3,9 %. З метою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в усіх розвинутих країнах здійснюється комплекс заходів, націлених на вдосконалення організаційно-виробничої структури, поглиблення комерційних відносин між підприємствами залізничної галузі, застосування економічних методів управління, створення внутрішнього конкурентного середовища серед операторів перевезень.

Розглянемо більш детальніше, основні проблемні питання, які стримують належний розвиток процесу залізничних перевезень. Так, одним із основних негативних чинників, що впливають на цей процес є питання перехресного фінансування та організації пасажирських перевезень. У теперішній час, на залізницях України використовується субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. При розрахунках збитків, частина загальних експлуатаційних витрат залізницями відноситься на вантажні перевезення, що продовжує впливати на зростання тарифів вантажних перевезень, негативно впливає на визначення розміру тарифів вантажних перевезень. На сьогодні, наприклад, тарифи на вантажні перевезення в Україні на 17% нижче за російські, і в 4,3 рази - чим в Білорусі. Показники рентабельності можна спостерігати лише в міжнародному напрямку. Однак, в багатьох країнах світу, у т.ч. країнах ЄС, відмовились від перехресного субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Ускладнює ситуацію з вказаного питання і відсутність компенсації збитків залізниці від пільгових перевезень пасажирів (всього 25 категорій), які традиційно мають місце в світовій практиці залізничних перевезень. Розглядаючи вказане питання, слід враховувати, що залізниці входять до числа найбільших платників податків та здійснюють своєчасну їх сплату. Таким чином, щорічне списання на власні збитки недоодержаних коштів від перевезення лише пільгового контингенту пасажирів значно погіршує платежоспроможність залізниць, що негативно позначається на своєчасності сплати податків, виплаті зарплати, забезпеченні безпеки руху поїздів, а також гальмує процес оновлення основних фондів.

Значний вплив на собівартість та ритмічність роботи залізничного транспорту здійснює достатня наявність енергоресурсів та впровадження енергозберігаючих технологій, яких бракує залізничним підприємствам. Наприклад, лише Південна залізниця, де досить високий рівень електрифікації, споживає майже 3000 тон паливно-мастильних матеріалів на добу. А наявність в її межах великого замовника послуг залізниці - нафтопереробного підприємства Кременчукського НПЗ та його завантаженість і ритмічна робота безпосередньо відбивається на доходах залізниці.

Ще одним з негативних факторів, що несе загрозу економіці держави, також є значна ресурсна і технологічна залежність більшості залізничних підприємств України від інших країн, насамперед від Російської Федерації, а також небажання закордонних виробників спеціалізованої продукції, необхідної для забезпечення нормального функціонування залізничної галузі, приймати участь в тендерних процедурах при здійсненні державних закупівель. Вказане сприяє придбанню вузлів, запчастин, агрегатів та товарно-матеріальних цінностей не вітчизняного виробництва, як правило, у комерційних структур, що може призвести до потрапляння в Україну неякісної продукції, у тому числі не сертифікованої продукції. Так, чимало сертифікатів з продукцією не вітчизняного виробництва, що постачаються на залізницю, видані зацікавленими в реалізації своєї продукції виробниками, а не уповноваженими та акредитованими для цього установами. В теперішній час в "Укрзалізниці" практично не існує системи перевірки дійсності сертифікатів закордонних підприємств, що свідчить про низький рівень сертифікації в Україні продукції для залізничних підприємств не вітчизняного виробництва.

Наявна інформація свідчить, що отриманих залізницею коштів в багатьох випадках не вистачає, про що свідчить низький стан оновлення основних виробничих фондів. В теперішній час, фізичний знос виробничих потужностей основної частини підприємств складає близько 60%, а моральний - 70%. Зокрема, потребують відновлення 35% шляхової машинної техніки, практично підлягають списанню 40% пасажирських та 55% вантажних електровозів, 46% секцій дизель-потягів і 40% секцій електропоїздів, а ступінь зносу інших складає 70% і вище. На даний момент знос основних фондів «Укрзалізниці» складає 50-80 %. Насамперед це стосується рухомого складу - пасажирських та вантажних вагонів, шляхової техніки. Однак, в самому катастрофічному стані є локомотивний парк. Термін експлуатації пасажирських локомотивів на сьогодні складає близько 50 років. В той же час і їх бракує (за інформацією «Укрзалізниці» пасажирські потяги водять понад 220 вантажних локомотивів, понад нормативний термін служби експлуатуються 83% дизель-поїздів,72% пасажирських тепловозів, 64% вантажних електровозів). В результаті такий стан основних фондів призводить до того, що залізниці

PDF created with pdfFactory trial version www.pdffactory.com

вже зараз не в змозі забезпечити в повному обсязі потреби в перевезеннях вантажів та пасажирів - не дозволяє забезпечити відповідну швидкість, комфорт і саме головне – безпеку перевезення пасажирів, втрачаються доходи.

Однією з можливостей відновлення основних фондів є подальший розвиток інвестиційної діяльності на залізничному транспорті. Однак, низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізниць України практично не дозволяє використовувати інвестування. Вказане пов‘язане із складністю та невисокою достовірністю оцінки економічної ефективності транспортних інвестиційних проектів, невизначеністю можливостей залучення інвестиційних ресурсів, необхідністю забезпечення раціонального розподілу капітальних вкладень між залізницями та окремими галузевими господарствами, необґрунтованістю розподілення інвестиційних ресурсів за напрямками технічного переозброєння. Так, планом капітальних інвестицій залізниць України на 2007 рік було передбачено придбання нового рухомого складу, машин та обладнання на умовах фінансового лізингу в обсязі 5 млрд. гривень. При цьому, за наявними даними, в ході оновлення основних фондів залізниці складаються передумови до завдання значних економічних збитків галузі в наслідок застосування протиправних схем у сфері фінансування капітальних вкладень залізниць України на умовах фінансового лізингу.

У зв’язку з нестабільною економічною ситуацією в країні та недостатньою кількістю фінансових коштів, які виділяються “Укрзалізницею” на закупівлю і ремонт рухомого складу, устаткування й пристроїв, обсяги діяльності зазначених підприємств значно знизилися за останні роки.

На основі викаденого матеріалу можна виділити наступні негативні фактори, що впливають на функціонування залізничного транспорту:

– недосконала тарифна політика (насамперед, в сфері вантажних перевезень);

– ресурсна та технологічна залежність України від закордонних країн, насамперед Російської Федерації;

– вплив іноземних держав на розподіл міжнародних транзитних вантажопотоків, що негативно впливає на утворення України як транзитної держави;

- використання зношених основних фондів та енергоємних технологій;

– неефективне використання державою корпоративних прав, що може призвести до втрати контролю над стратегічно важливими підприємствами транспортної галузі;

– повільне удосконалення правової і нормативної бази;

– недосконале науково-дослідне та інформаційне забезпечення транспортної галузі.

Ще однією проблемою, що негативно впливає на економічну складову транспортної галузі є питання позбавлення непрофільних активів та об’єктів соціальної сфери, які створювалися для забезпеченню безпеки руху, охороні праці, формуванню та оздоровленню кадрового потенціалу. Так, в теперішній час на залізницях України, залишається невирішеним питання, що буде створена в результаті проведеного реформування залізничного транспорту України, санаторіїв, дитячих оздоровчих таборів та інших об’єктів, які не підпорядковані залізницям і перебувають у власності профспілкових організацій.

Висновки . Аналіз перспектив розвитку і функціонування залізничної галузі, незважаючи на негативні фактори в економіці, вказує на перспективи подальшого збільшення вантажних та пасажирських перевезень, які можливі за умов розв'язання наступних взаємопов'язаних задач :

- прийняти заходи щодо повернення традиційних ринків збуту транспортних послуг;

- активно використовувати геополітичне положення України та можливості її комунікацій для міжнародного транзиту пасажирів та вантажів територією держави;

- удосконалити законодавчу і нормативну бази (в тому числі систему митних та прикордонних процедур);

- активно проводити процес заміни зношених фондів і впровадження енергоємних технологій ;

- організувати системне науково-дослідне та інформаційне забезпечення транспортного комплексу;

- припинити перехресне фінансування вантажних і пасажирських перевезень, створити умови для самофінансування пасажирських перевезень і забезпечення їх прибутковості;

- сприяти з боку державних органів щодо збільшення обсягу оборотних коштів у підприємств для їх розвитку та посилення конкурентоспроможності;

- введення гнучкої тарифної політики, що пристосована до конкурентного середовища;

- налагодити роботу щодо відповідності інфраструктури і рухомого складу сучасним вимогам та міжнародним стандартам;

- на державному рівні активно підвищувати рівень інвестиційної привабливості окремих залізничних підприємств ;

- вдосконалити системи управління галуззю на основі впровадження переважно економічних методів управління;

PDF created with pdfFactory trial version www.pdffactory.com

- прискорити інтеграцію транспортного комплексу країни і розвиток транспортних послуг для проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу «Євро – 2012», в процесі вступу нашої держави в Світову торгівельну організацію, Європейський союз та інші міжнародні інституції.

Розв'язання саме цих задач є визначальною умовою подальшого успішного розвитку залізничного транспорту, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетним напрямком наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про залізничний транспорт»
2. Закон України «Про транспорт».
3. Програма реструктуризації на залізничному транспорті України, затверджена18.08.98р.
4. Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні//Урядовий кур'єр. – від 09 квітня 98р.
5. Куркін М.В. д.е.н., «Управление экономической безопасностью развития предприятий»: Монографія. – Д.: АРТ-пресс, 2004 г.
6. Дикань В.Л., д.е.н., проф., Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент «Системний поход государственного регулирования в условиях рынка», Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2007. – Вип. 17. – С. 11 – 15.
7. Чередниченко О.Ю. Вплив зовнішніх та внутрішніх загроз на розвиток транспортного комплексу України (на прикладі Південної залізниці). - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – Вип. 21. – С. 137 – 141.
8. Економіка України за 2008 рік //Урядовий кур'єр. – від 27 січня 2009 року, №13 (3919).
9. Сич Є.М., Гудкова В.П. пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність. Монографія: - К.: «Аспект-Поліграф», 2004. – 245с.
10. Г.М.Кірпа. Інтеграція залізничного транспортуУкраїни у європейську транспортну систему. Монографія. –2-е видання. «ДІІТ» - 2004. – 248с.
11. Ю.М.Федюшин, В.І.Букін, Ю.Є.Пащенко. реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України: нормативно-технічний матеріал. – Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – К.: Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 2002. – 397с.

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656:658

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ ТА ГЛОБАЛІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ

Якименко Н.В., к.е.н., докторант (УкрДАЗТ)

Встановлено роль стану транспортної системи у посиленні глабалізуємості економіки України. Визначено шляхи, які прискорять інтеграцію вітчизняної транспортної системи до європейської.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На прискорення процесу глобалізації наприкінці XX - на початку XXI ст. вплинули: розвиток міжнародної торгівлі в результаті розвитку інтеграційних блоків; постійна лібералізація сектору послуг; збільшення кількості країн, які відкриті до вільного руху капіталу; внутрішня лібералізація банківського та інших сегментів фінансового сектору, що посилює ефект від

© Якименко Н.В.

PDF created with pdfFactory trial version www.pdffactory.com