

развивается в основном на предпринимательской инициативе. Государственные порты не получили соответствующей поддержки ни в условиях экономического роста, ни в фазе экономического кризиса.

После того как были фактически ликвидированы конкурентоспособные судоходные компании на основе их дробления на различные ОАО, ЗАО, ООО с занижением капитальной стоимости и последующей приватизации, в государственном реестре средний дедевейт составил 1000 регистровых тонн. Этим и предопределилось сужение региона операторской деятельности и неконкурентная себестоимость, несмотря на низкие затраты по статьям заработная плата, ремонт и амортизация.

Особое место в конкурентной стратегии Украины, как морского государства, должны занимать торговые порты. К сожалению, с момента самостоятельной операторской деятельности в составе Минтрансвязи сформировались две проблемы. Одна из них связана с разрывом технико-экономического уровня и менеджмента относительно зарубежных аналогов. Вторая – слабая институциональная позиция, заключающаяся в том, что значительные резервы пропускной способности не были реализованы в период интенсивного формирования транзитных грузопотоков. Это в свою очередь отодвинуло период интенсивного инвестиционного обновления на основе различных кредитных источников.

УДК 656.821:656.2

АКЦІОНУВАННЯ ЯК ПЕРШИЙ КРОК НА ШЛЯХУ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Згідно з оперативними даними Укрзалізниці, залізничний транспорт продемонстрував позитивну динаміку зростання фінансових показників за підсумками 2011 року. За цей період при зростанні об'ємів вантажоперевезень на 8,2% вдалось заробити на 19,5% більше, чим в 2010 році:

Доходи від звичайної діяльності підвищилися до 53,3 млрд. грн. При цьому надходження безпосередньо від транспортування вантажів склали 40 млрд. грн., що перевищує показник 2010 року на 21%. Це говорить про поступове відновлення економіки після кризи 2008-2009 років.

Позитивний фінансовий результат Укрзалізниці за підсумками 2011 року у розмірі 53,3 млрд. гривень підтверджує її надійність як позичальника.

Слід зазначити, що в 2012 році Укрзалізниця потребує як ніколи інвестицій. За даними Держадміністрації, знос рухомого складу досяг критичної відмітки - біля 90%. При цьому значна частина рухомого складу експлуатується за межами встановленого нормативного терміну служби.

Зокрема, під цей критерій підпадає 46 піввагонів, 75 вантажних електровозів, 91 магістральних тепловозів, а до 2015 року біля 94 вагонів підлягатимуть капітально-відновному ремонту або списанню.

Українським залізницям потрібно буде вкласти в оновлення основних фондів більше 200 млрд. грн. до 2020 року. З цієї суми Укрзалізниця зможе інвестувати тільки третину за рахунок власних засобів. Ключову роль гратиме те, скільки вдасться заробити перевізникові в сьгоднішніх непростих умовах.

Як відомо, Кабмін затвердив нову програму реформи залізничного транспорту, продовживши її до 2019 року (у минулому варіанті значився 2015 рік), а також вніс до парламенту проект закону про створення публічного акціонерного товариства на базі Укрзалізниці.

Саме акціонування разом з ухваленням законів про перетворення державної адміністрації в прозору і зрозумілу для інвесторів структуру у вигляді акціонерного товариства, сприятиме залученню позикових коштів для оновлення основних фондів.

По суті, воно означає розділення функцій управління і господарювання, що дублюються зараз держадміністрацією. Про необхідність таких новацій учасники ринку перевезень, експерти і бізнес говорять вже близько восьми років.

На думку автора, розділення функцій державного управління і господарської діяльності, корпоратизація Укрзалізниці, створення вертикальних систем управління по видах діяльності і фінансова прозорість дозволять українським залізницям вийти на новий рівень розвитку.

В той же час, вибудовування прозорості і зрозумілої для інвесторів структури управління повинно позитивно відбитися на залученні інвестицій, а також на їх вартості.

Автор вважає, що з урахуванням прийняття двох важливих законів для початку реформи, Укрзалізниця цього року відновить активну співпрацю, в першу чергу, з міжнародними фінансовими організаціями, які свого часу призупинили роботу з нею через відсутність реформ. Зарубіжні кредитори вже самі заявили про готовність продовжити роботу.

Акціонування створює необхідні умови для залучення приватних інвестицій в залізничний транспорт, які дуже потрібні для модернізації залізничного сектора України і підвищення конкурентоспроможності української економіки.

УДК 330.341.1:656.2 (477)

ПРІОРИТЕТНІСТЬ ІННОВАЦІЙ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт як ключова ланка соціально-економічної системи держави та стратегічно важлива галузь національної економіки, яка визначає характер економічних зв'язків та є учасником загальнонаціонального виробничого процесу, багато в чому формує основні засади державної політики економічного розвитку.

Адже, на сучасному етапі розвитку головним завданням інноваційного розвитку залізниць, як і більшості вітчизняних підприємств, є впровадження науково-технічних досягнень, які забезпечать відновлення його технологічної бази та сприятимуть виходу на якісно новий рівень транспортного обслуговування. Вантажний рухомий склад Укрзалізниці експлуатується за межею нормативного терміну та підлягає

негайному оновленню. Зокрема, рівень зносу по електропоїздам досяг 80,3%; дизель-поїздам – 93,1%, а в цілому по Укрзалізниці фізичний рівень зносу основних фондів залізничної галузі перевищує 80%, якщо й надалі будуть спостерігатися тенденції старіння, то у 2015 році лише близько 94% на піввагонів підлягатимуть списанню. Наразі за межами призначеного виробниками нормативного терміну служби експлуатується 57,3% електропоїздів постійного та змінного струмів, 88,7% дизель-поїздів, а стан наявного моторвагонного рухомого складу підійшов до критичної рівня. Це обумовило необхідність реалізації кардинальних заходів в сфері оновлення матеріально-технічної бази Укрзалізниці шляхом активізації інноваційних процесів в галузі.

Якщо звернутися до основ, які забезпечують інноваційний розвиток підприємств, то на основі вивчення підходів до класифікації інновацій, можна зробити висновок, що забезпечити інноваційний розвиток залізничного транспорту можливо лише за рахунок провадження матеріально-технічних інновацій, оскільки відновлення техніко-технологічної бази Укрзалізниці відбувається виключно шляхом освоєння нових виробничих технологій, застосування новітніх матеріалів, полуфабрикатів, нових методів прийняття управлінських рішень та маркетингових технологій. Відповідно до цього можна представити піраміду пріоритетності інновацій для залізничного транспорту України, яка буде мати наступний вигляд:



Рис. 1 – Піраміда пріоритетності інновацій

Отже, матеріально-технічні та технологічні інновації виступають поліпшувальними інноваціями для залізничного транспорту. Це пояснюється тим, що з матеріально-технічним та технологічними інноваціями пов'язане саме оновлення, модернізація та використання нових технологій

перевізного процесу, впровадження новітнього обладнання та електронних систем керування рухомим складом, сучасних зразків рухомого складу, новітніх систем обслуговування колій та забезпечення всієї системи колійного господарства, а також різного роду матеріалі, технічної оснастки, інструменту, використання