

## РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ КРИЗИ

В даній статті розглядаються сутність залізничного транспортного сектору економіки. Проаналізовано динаміку обсягів перевезень вантажів України залізничним транспортом.

*Ключові слова:* реформування залізничного транспорту, економічна криза, динаміка обсягів вантажних перевезень

В данной статье рассматриваются сущность железнодорожного транспортного сектора экономики. Проанализирована динамика объемов перевозок грузов Украины железнодорожным транспортом.

*Ключевые слова:* реформирование железнодорожного транспорта, экономический кризис, динамика объемов грузовых перевозок

In this article the essence of the railway transport sector of economy is examined. The dynamics of volumes of railway freight transportations in Ukraine is analysed.

*Keywords:* reformation of railway transport, economic crisis, dynamics of volumes of freight transportations

### Вступ

Україна належить до регіонів зі значним розвитком залізничного транспорту. Він відіграє вирішальну роль у єдиній транспортній системі країни, значно впливаючи на економічні зв'язки між виробниками і споживачами продукції, областями й економічними районами України, із закордонними країнами. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів.

Залізничний транспорт України за загальною довжиною шляхів (23 тис. км) займає четверте місце у світі (після США, Росії та Канади). За вантажообігом він виконує основні обсяги перевезень 40...50 % (навіть у рік найбільшого спаду – 2008 – понад 40 %), а за пасажирооборотом є незаперечним лідером – на нього приходить 50...70 % загального обсягу перевезень. Перевізні роботи, що здійснюються на залізницях України, майже дорівнює обсягові, виконуваному залізницями країн ЄС, узятими разом [3].

На даний час українські залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази галузі та технологічний рівень перевезень по багатьох параметрах не відповідає потребам суспільства і європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що ростуть. На думку фахівців, найближчим часом це може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

### Постановка проблеми

*Мета даної статті* – дослідити основний механізм реформування залізничного транспорту. Проаналізувати обсяги вантажоперевезень в Україні в умовах кризи та обґрунтувати вплив системи формування залізничного транспорту на економічному рівні. Досягнення цієї мети зумовлено необхідністю розв'язання таких завдань:

- розкрити сутність методологічних підходів формування та розвитку залізничного транспорту України;
- поглибити теоретико-методологічні засади реформування вантажоперевезень на території України;
- проаналізувати сучасне становище транспортної галузі;
- визначити основні пріоритети розвитку українських залізничних доріг в умовах фінансової кризи;
- визначити основні шляхи модернізації основних фондів залізничного транспорту.

### Результат

Незважаючи на економічну кризу, яка негативно позначилася на функціонуванні всієї економічної системи України, залізничний транспорт за попередніми підсумками закінчує 2008 рік з позитивними показниками своєї діяльності.

Криза основних вантажовідправників, таких як підприємства гірничо-металургійного комплексу, хімічної та будівельної галузей проми-

словості, що полягає в суттєвому зменшенні обсягів виробництва та перевезення їхньої продукції в другому півріччі 2009 року (в середньому на 40 %), призвела до невиконання залізницями деяких об'ємних показників своєї діяльності. Але стабільна робота залізничників упродовж 2008 року дозволила навіть у цій складній ситуації досягти позитивних якісних показників, які характеризують ефективність функціонування галузі.

Так, обсяг перевезень у 2008 році склав 97,4 %, у тому числі перевезення вантажів у транзитному та внутрішньодержавному сполученні склали 96,9 % та 86,8 % до запланованого відповідно [2].

У той же час якісні показники функціонування залізниці були перевиконані: середня вага вантажного поїзда на 1,8 % перевищує планове завдання, на 5 % перевищено планову величину продуктивності локомотива, а узагальнюючий показник ефективності використання вантажних вагонів (обіг вантажного вагону) прискорений на 0,08 доби від запланованого.

Ефективна робота залізниць у першому півріччі 2009 року дозволила, незважаючи на проблеми кінця року, перевищити планові показники доходів від діяльності залізничного транспорту. Так, за прогнозними даними за 2009 рік залізницями буде отримано 38,3 млрд грн доходів, що більше плану на 1,2 млрд грн (+3,2 %).

Однак, значне зниження обсягів відправлення вантажів у третьому кварталі 2008 року, суттєве підвищення індексу оптових цін у промисловості до 123,5 %, різке коливання курсу гривні до іноземних валют призвело до підвищення витрат від звичайної діяльності на 5,1 млрд грн (до 38,9 млрд грн). Як наслідок, очікується, що у 2009 році залізниці України зазнають збитків на суму 0,8 млрд грн. На ситуацію, крім цього, також вплинуло збільшення збитків від пасажирських перевезень. Очікується, що за підсумками 2008 року їх рівень складе 4,3 млрд грн, з яких 1,6 млрд грн (37 %) – це збитки від приміських пасажирських перевезень [1].

У виробничій діяльності, незважаючи на проблеми другого півріччя, впродовж 2008 року залізничники виконали поставлені завдання.

Проводилась активна робота з оновлення основних фондів залізничного транспорту. Так, освоєння капітальних інвестицій, за попередніми даними, у 1,2 разу перевищує обсяги 2007 року, а оновлення рухомого складу – у 2,1 разу. Зростання обсягів капітальних інвестицій на

оновлення рухомого складу у звітному періоді відбувалося за рахунок і власних, і залучених коштів.

Обсяги робіт, що виконані на будівництві та реконструкції мереж зв'язку, телекомунікацій та інформаційних систем, у 2 рази перевищують обсяги відповідного періоду минулого року.

Поряд із цим, залізничники постійно забезпечують високий рівень безпеки на залізничному транспорті, працюють над покращенням надання послуг, зберігають соціальні стандарти галузі.

Головними завданнями залізниць на 2009 рік є виконання всіх запланованих антикризових заходів з метою збереження та ефективного використання кадрового, технічного та технологічного потенціалу галузі, підвищення темпів технічного й організаційного розвитку.

Одним з пріоритетів буде забезпечення росту вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів, упровадження нових напрямків і технологій перевезень.

Так, зменшення вантажопотоку сприяє пасивній співпраці залізниць із вантажовиробниками, як із тими, які користуються послугами залізниць (у напрямку покращення взаємодії та надання більш якісних послуг), так і з тими, які використовують для перевезення власних вантажів інші види транспорту. У цьому напрямку залізниці вивчають потреби відповідної категорії вантажовідправників з метою запропонувати послуги, які найбільшою мірою задовольнятимуть їхні вимоги. Це дозволить переключити ці вантажопотоки на залізничний транспорт.

У вересні 2009 року обсяги промислового перевезення в Україні різко скоротилися. За даними Держкомстату, його показники впали на 4,5 % в порівнянні з вереснем минулого року. Все це пов'язано з тим, що у всіх галузях виробництва зазначався спад.

За даними Держкомстату, спад обсягів промвиробництва у вересні 2009 року проти вересня 2008 року по галузях склав: видобувна промисловість – 1,2 % (у січні-вересні 2008 року до січня-вересня 2008 року – зростання 4,1 %), видобуток корисних копалин, окрім паливно-енергетичних – 2,3 % (зростання 6 %), видобуток паливно-енергетичних корисних копалин – 0,1 (зростання 2,4 %) [1].

В обробній промисловості спад виробництва у вересні 2009 року проти вересня 2008 року склав 5,3 % (зростання 2,2 %), зокрема у виробництві харчових продуктів, напоїв і тютюно-

вих виробів зафіксовано спад на рівні 5,5 % (зростання 2,2 %) [2].

Найбільше зниження обсягів зафіксоване у виробництві вугілля, що коксується, і продуктів нафтопереробки – 22,3 %. Другий аутсайдер – металургія. Вона недорахувала 17 %. Це пов'язане з падінням зовнішнього попиту на українську металургійну продукцію і з певним уповільненням економічної динаміки в цілому. Крім того, впали показники харчової промисловості – на 5,5 %, легкої промисловості – на 2,1 %, хімії і нафтохімії – на 2,1 %. Що стосується хімічних і нафтохімічних продуктів, загальний світовий попит на ці продукти падає [2].

При цьому нинішній спад у промисловості може нести загрозу наповненню бюджету 2010 року.

Отже, основним шляхом виведення залізничного транспорту з кризи є реструктуризація. Реструктуризацію залізничного транспорту України необхідно розглядати, як систему реформ, яка охоплює принципові перетворення в сферах: організаційних структур, майнових відносин, інвестиційно-модернізаційній, технологічній, фінансово-економічній, соціально-кадровій, законодавчій. Основними цілями реструктуризації є:

- створення орієнтованої на споживача гнучкої та економічної системи управління, сприйнятливої до технічного прогресу та здатної до збереження і зміцнення позицій залізничного транспорту України на внутрішньому і міжнародних транспортних ринках;

- збільшення доходів залізниць за рахунок залучення додаткових вантажопотоків, збільшення обсягів та підвищення якості послуг;

- приведення основних фондів, трудових і матеріальних ресурсів у відповідність з потребами економіки і населення в перевезеннях, скорочення витрат шляхом впровадження протизатратного механізму в усіх ланках господарства, ліквідації збиткових та низькорентабельних видів діяльності, виділення зі складу залізничного транспорту непрофільних виробництв та підприємств, які не входять до сфери основної діяльності;

- модернізація рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, його технологічне переоснащення, досягнення на цій основі високої економічної ефективності виробництва, сучасних рівнів споживчих стандартів, інтеграції залізниць у європейські транспортні системи;

- удосконалення економічних відносин залізничного транспорту із споживачами його послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами, а також внутрігалузевих стосунків на ринкових принципах.

## Висновок

Для забезпечення життєдіяльності залізничного транспорту необхідно вживати заходи щодо підвищення ефективності роботи на основі впровадження ресурсозберігаючих та інформаційних технологій перевезень, застосування гнучкої тарифної політики, удосконалення системи ремонту та утримання рухомого складу, колій, засобів енергозабезпечення, зв'язку тощо.

Однак, це не вирішує повною мірою проблеми виходу з кризи. Необхідно ясно усвідомити, що стан залізниць погіршується і з початком стабілізації економіки [3].

Великі перспективи мають завдання до 2012 рік зі збереження високих темпів модернізації основних фондів залізничного транспорту: модернізація колійної інфраструктури, реалізація програми електрифікації залізниць, проведення робіт з розділення вантажного та пасажирського руху в рамках підготовки залізниць до Євро-2012, оновлення рухомого складу за рахунок закупівлі нового, а також шляхом підвищення якості й обсягів проведення ремонтних робіт існуючого.

У цілому можна зазначити, що українські залізниці мають значний потенціал для подальшого розвитку й успішного подолання наслідків економічної кризи за умови ефективного управління та повного використання наявних економічних, технологічних та організаційних ресурсів.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>
2. Офіційний веб-сайт Держкомстату України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.statistik.gov.ua>
3. Официальный веб-сайт «Бизнес-портал о реальном секторе экономики» [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ugmk.info>

Надійшла до редколегії 05.11.2009.

Прийнята до друку 24.11.2009.