

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

– сприяти експорту сільськогосподарської продукції на зовнішні ринки;

– сприяти внутрішньогосподарській кооперації.

Створення мережі оптових ринків сприяє вирішенню і ряду інших питань економічного і соціального характеру. Це, зокрема, створення нових робочих місць, а також легалізація товарних потоків. Отже, сучасний оптовий ринок це шлях до формування прозорого ринку сільськогосподарської продукції європейського зразка, який покликаний зміцнити конкурентні позиції вітчизняних товаровиробників.

Список використаних джерел

1. Алопій І.В. Правове регулювання договору оптової купівлі–продажу: Дис... к. юр.н.: 12.00.03. – К., 2003. – 184 с.
2. Белявцев М.І., Шестопалова Л.В. Інфраструктура товарного ринку. – К.: Центр навч. літ., 2005. – 416 с.
3. Веденин Н.Н. Договорные отношения в сфере реализации сельскохозяйственной продукции // Государство и право. – 1998. – №1. – С. 38–45.
4. Губський Б.В. Аграрний ринок. – К.: Норма–прінт, 1998. – 184 с.
5. Зимин Ю. Развитие оптовой торговли продовольствием // Маркетинг. – 1999. – №6. – С. 91–99.

6. Економічна енциклопедія: У 3 т. / Ред. кол. С.В. Мочерний та ін. – К.: Вид. центр Академія, 2000. – Т. 2. – 864 с.

7. Камілова С. Досвід функціонування оптових продовольчих ринків у країнах з ринковою орієнтацією // Культура народів Причорномор'я. – 2002. – №35. – С. 45–48.

8. Козачук Н.А. Развитие оптовой торговли продовольствием на региональном уровне // Достижения науки и техники АПК. – 2000. – №12. – С. 34–38.

9. Онищенко В.П., Качуріна О.В. Маркетинговий механізм управління продовольчим ринком // <http://www.UntitledDocument>

10. Селерович Н. Оптова торгівля та формування оптових продовольчих ринків в Україні // Укр. промисловець. – 1999. – №5. – С. 10–16.

11. Система сбыта сельскохозяйственной продукции в странах ЕЭС / Коган М.Ю., Панцов А.Г., Пчелинцев В.С. и др. – М.: ВНИИТЭИагропрома, 1991. – С. 10–32.

12. Шканова О.М. Інфраструктура товарного ринку: Навч. посіб. – К.: МАУП, 2004. – 180 с.

13. Ціни, витрати, прибутки агровиробництва та інфраструктура продовольчих ринків України / За ред. О. М. Шпичака. – К.: ІАЕ, 2000. – 585 с.

14. WarszawskiRolno-SpozyweryRynekHurtowyS.A. – Warszawa. Biurze, 1998. – 28 p.

О.В. ЗВАРИЧ,

к.е.н., експерт з питань оподаткування

Оцінка залізничного транспорту в Україні та інноваційно–інвестиційна політика в його модернізації

У статті проведено економічний аналіз основних показників діяльності залізничного транспорту країни у 2001–2013 роках, а також проаналізовано діючі державні цільові програми у залізничному транспорті. Досліджується потенціал зазначеної галузі економіки, наводяться причини її низької ефективності та вносяться пропозиції щодо її модернізації (використання публічно–приватного партнерства).

Ключові слова: залізничний транспорт, динаміка вантажообігу, динаміка пасажирообороту, державні цільові програми та об'єкти інноваційної політики у залізничному транспорті, публічно–приватне партнерство, модернізація залізничного транспорту країни.

О.В. ЗВАРИЧ,

к.э.н., експерт по вопросам налогообложения

Оценка железнодорожного транспорта в Украине и инновационно–инвестиционная политика в его модернизации

В статье проведен экономический анализ основных показателей деятельности железнодорожного транспорта страны в 2001–2013 годах, а также проанализированы действующие государственные целевые программы в железнодорожном транспорте. Исследуется потенциал данной отрасли экономики, показаны причины ее низкой эффективности, вносятся предложения по ее модернизации (использование публично–частного партнерства).

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, динамика грузооборота, динамика пассажирооборота, государственные целевые программы и объекты инновационной политики в железнодорожном транспорте, публично–частное партнерство, модернизация железнодорожного транспорта страны.

The article analyzes the main indicators of the country's railway transport in 2001–2013, as well as the current State target programs in the railway transport. The potential of this sector and the reasons for its insufficient efficiency are investigated; propositions of its modernization are offered (using of the public–private partnerships).

Keywords: railway transport, the dynamics of cargo and passenger turnover, the State target programs and the objects of the innovation policy in the railway sector, public – private partnerships, the modernization of the country's railway transport

Постановка проблеми. Залізничний транспорт займає провідну роль у системі вантажних перевезень в Україні та за її межами. Стан його розвитку залежить від інноваційно–інвестиційної активності та досить сильно впливає на економіку країни та її регіонів.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питання розвитку інноваційних процесів у залізничному транспорті знайшли відображення у наукових працях таких учених, як О. Ареф'єв, З. Адаманов, П. Бутко, В. Верба, В. Герасимчук, Г. Гольдштейн, В. Ільчук, Ю. Кулаєв, І. Лукінов, І. Нові-

кова, В. Лушкін, В. Рошило, Є. Сич, Ю. Цветов, А. Челноков, Ю. Федюшин. Основну увагу дослідники приділяли питанням структури інновацій та інноваційного процесу в транспортній галузі. Водночас не повною мірою здійснено аналітику перевезень у транспортній галузі України за видами транспорту, а також недостатньо досліджені законодавчо-нормативні документи, прийняті урядом, для інноваційної діяльності на українських залізницях.

Метою статті є аналіз інноваційної політики залізничного транспорту України, що має дати відповідь поточним і майбутнім викликам для забезпечення сталого розвитку цієї галузі.

Виклад основного матеріалу. У роботі застосовано сукупність методів і підходів, що дозволило реалізувати концептуальну єдність дослідження, зокрема використано системний та структурний методи. Інформаційну базу дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти з питань формування та реалізації політики розвитку інфраструктури в Україні, статистичні та аналітичні матеріали.

Досить вдале географічне розташування України в центрі Європи створює природний міст між високоінтегрованою європейською спільнотою і країнами Азії, які нестримно розвиваються. Це є однією з основних передумов для розвитку транспортної системи. Загальна транспортна мережа України включає 21,6 тис. км залізничних колій.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Білорусі, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини і забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (Чорноморському, Азовському і Дунайському).

На кордонах із суміжними країнами Укрзалізниця має: 13 передавальних станцій із країнами ЄС та 10 із країнами Митного союзу. Зокрема, передавальні станції Укрзалізниця з Росією: Хутір-Михайлівський, Харків-Сортувальна, Куп'янськ-Сортувальна, Іловайськ, Красна Могила; з Білоруссю: Коростень, Овруч, Чернігів, Щорс, Сарни; з Молдовою: Кучурган, Слобідка, Сокіряни, Могилів-Подільський, Рені, Мостиська-1; з Польщею – Мостиська-2, Мамалига, Ізов, Ягодин, Ковель; з Угорщиною: Батьово; зі Словаччиною: Чоп, Ужгород-2, Ужгород; із Румунією: Чернівці, Дяково, Вадул-Сірет, Іллічівськ-Паром. А міжнародні транспортні коридори (МТК) України залишаються основними транспортними вантажними коридорами, навіть за умови зниження обсягів транзитних перевезень.

В Україні діють шість залізниць: Донецька, Одеська, Львівська, Південна, Південно-Західна, Придніпровська, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації заліз-

ничного транспорту (далі – підприємства) за переліком, визначеним Міністерством інфраструктури України. Залізниці України є юридичними особами і здійснюють свою діяльність на основі та відповідно до чинного законодавства України та Статуту залізниць України. Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Міністерству інфраструктури України.

Аналіз вантажних перевезень і вантажообігу в Україні

Згідно з даними Державної служби статистики України обсяги вантажних перевезень усіма видами транспорту зростають і надалі продовжуватимуть зростати. Це пов'язано зі збільшенням транзитних перевезень та збільшенням обсягів вантажних робіт унаслідок розвитку багатьох галузей економіки. Тому на залізничному транспорті в Україні, частка якого становить близько 60%, та в суміжних країнах спостерігається постійне збільшення обсягів вантажних перевезень.

Як бачимо з табл. 1, за період з 2001 до 2013 року, тобто за 13 років, обсяги перевезених вантажів усіма видами транспорту України дещо збільшились – усього на 5,5 млн. т, або на 0,7%, і найбільшими вони були у 2008 році. Порівняно з 2008 роком у 2009 році, тобто після світової фінансової кризи, обсяги вантажних перевезень впали на 22%, проте надалі вони почали повільно зростати. Однак навіть через п'ять років після світової фінансової кризи обсяги перевезених вантажів усіма видами транспорту в Україні у 2013 році так і не досягли 15% докризового рівня (100 – (757,6/891,8*100)).

При цьому за аналогічний період (2001–2013 роки) вантажопереваження залізничним транспортом зросли на 19,4% (441,8/369,9*100). А частка вантажів, перевезених залізницею, збільшилась майже на 10 відсоткових пунктів – із 49,2% у 2001 році до 58,3% у 2013 році.

За підсумками 2013 року залізничним транспортом було перевезено 441,8 млн. т вантажів, що на 3,4% менше, ніж у 2012 році.

Великими темпами зростають перевезення автомобільним видом транспорту. За вісім років – з 2005 до 2013 року – відбулося зростання майже на 50% вантажопереваження автомобільним видом транспорту, і навпаки – спадання на 1,5% залізничним транспортом. Також майже втричі спостерігається спадання вантажопереваження водним транспортом, а трубопровідним – на 40,8%.

Зменшення вантажопереваження трубопровідним видом транспорту відбулося через зменшення обсягів газу, імпортованого з Росії, а також бензину, дизпалива, мазуту і відповідно постачання сирової нафти. Через незавантаженість нафтопереробних заводів, які маючи достатні потужності для

Таблиця 1. Динаміка обсягів перевезених вантажів в Україні, млн. т

Види транспорту	Перевезено вантажів, млн. т							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Усього, у т.ч.	752,1	809,3	891,8	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6
залізничним	369,9	448,7	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8
автомобільним		126,5	186,6	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5
водним		21,4	19,5	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3
трубопровідним	215,1	212,6	186,8	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9
авіаційним		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Джерело: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [8].

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

виробництва нафтопродуктів, часто простоюють, оскільки належать російському бізнесові, українська економіка перебуває у скрутному становищі.

Незважаючи на значне зростання вантажоперевезень автомобільним видом транспорту, головним в Україні залишається залізничний транспорт, частка якого становить 58,3%.

(Довідково: частка вантажоперевезень автомобільним транспортом становить 24,2%, трубопровідним – 16,6%.)

Динаміку вантажообігу в Україні в 2001–2013 роках за всіма видами транспорту пропонується розглянути на прикладі даних табл. 2. Із даних табл. 2 бачимо, що найбільшу частку в загальному вантажообігу становить залізничний вантажообіг – 59,2% (у 2001 році – 46,2%, у 2005 році – 48,5%, у 2008 – 52,2%, у 2009 році – 51,6%, у 2011 році – 57,1%, у 2012 році – 60,1%). За період із 2001 до 2013 року відбулося зростання частки залізничного вантажообігу в загальному вантажообігу на 13 в.п. – з 46,2 до 59,2%.

(Довідково: частка вантажообігу автомобільним транспортом становить 10,7%, трубопровідним – 28,8%.)

Обсяги вантажообігу всіма видами транспорту за 13 років в Україні залишаються практично незмінними – від 384,5 млрд. т/км у 2001 році до 379,0 млрд. т/км у 2013 році. У той же час відбулося зростання на 26,4% вантажообігу залізничним видом транспорту, і навпаки – спадання на 41,0% трубопровідним транспортом. Вантажообіг трубопровідним транспортом становить майже третину всього вантажообігу країни. Це свідчить про розгалуженість мережі трубопроводів, якими перекачується нафта на нафтопереробні заводи і газ для споживачів, враховуючи підземні газові сховища та транзит у Європу.

За підсумками 2013 року обсяги вантажообігу всіма видами транспорту зменшилися порівняно з 2012 роком на 4,0% (379,0/394,6*100), а залізничним – на 5,4%.

У структурі вантажообігу України за 2013 рік експорт займає 41,2%; внутрішні перевезення – 35,1%; транзитні перевезення – 15,1% і імпорتنі – 8%.

Зменшення вантажообігу найперше пов'язано з активним будівництвом російських портів і припортових комплексів. Стратегія розвитку морської припортової інфраструктури Росії до 2030 року передбачає збільшення обсягів перевалки вантажів через російські порти. Крім того, необхідно враховувати створення Митного союзу Російської Федерації, Білорусії та Казахстану і введення з початку 2013 року уніфікованого тарифу на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах Митного союзу (при цьому більше 90% обсягів українського транзиту формується саме в цих державах).

Аналіз перевезення вантажів залізничним транспортом за товарами

Збільшення потреби в перевезенні вантажів не можливе без ефективної роботи залізничного транспорту, який забезпечує підприємства сировиною, будівельні площадки – будівельними матеріалами, а також перевезення великої номенклатури готової продукції для народного господарства.

На сьогодні виникла невідповідність попиту і пропозиції через стагнацію ринку мінеральних добрив і готової продукції чорної металургії, що впливає на зменшення перевезення залізної руди та вугілля.

У структурі вантажообігу в 2013 році перевезення вугілля (кам'яного і коксівного) становлять майже третину всіх пере-

Таблиця 2. Динаміка вантажообігу в Україні, млрд. т/км

Види транспорту	Вантажообіг, млрд. т/км							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Усього, у т.ч.	384,5	460,6	491,7	380,0	404,6	426,4	394,6	379,0
залізничним	177,5	223,4	256,9	196,0	218,0	243,6	237,3	224,4
автомобільним		19,7	37,4	33,9	38,7	38,4	39,2	40,5
водним		15,9	15,8	7,9	9,0	7,4	5,3	4,6
трубопровідним	185,0	201,3	181,3	141,9	138,4	136,7	112,5	109,2
авіаційним		0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [8].

Таблиця 3. Динаміка перевезених в Україні вантажів залізничним транспортом, млрд. т/км

Види вантажів	Перевезено вантажів залізничним транспортом, млн. т							
	2002	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всього, у т.ч.	391,0	448,7	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8
кам'яного вугілля	92,7	96,5	102,0	90,9	97,8	104,0	102,3	102,5
коксу	10,0	9,6	10,7	9,5	10,5	11,3	11,5	10,9
нафти і нафтопродуктів	21,5	20,1	13,4	10,8	11,8	11,2	7,4	7,1
руди залізної і марганцевої	56,4	65,5	68,7	61,8	71,8	76,1	73,1	76,5
чорних металів	32,3	36,0	36,1	26,8	29,0	31,4	29,2	30,9
брухту чорних металів	6,0	6,3	5,6	5,1	6,2	6,5	4,7	4,8
лісу	3,0	4,4	4,3	3,4	4,6	4,9	4,4	4,9
хімічних і мінеральних добрив	5,1	6,7	7,0	4,7	5,7	8,0	7,8	6,0
зерна і продуктів перемолу	11,4	11,6	15,5	19,6	12,2	14,2	22,7	22,4
цементу	5,1	9,3	10,8	6,2	6,5	6,8	6,1	6,2
будівельних матеріалів		46,8	61,5	37,1	46,1	54,0	53,9	53,2
інших вантажів	86,7	67,1	64,1	46,3	55,8	60,3	55,0	51,9

Джерело: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [8].

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

зень залізничним транспортом – 25,7%, залізної та марганцевої руди і лому чорних металів – 25,4%, будівельних матеріалів – 12,0%, зерна та продуктів перемолю – 5,1% (табл. 3).

На зменшення перевезення вугілля вплинуло зменшення його видобування на деяких шахтах викликане зменшенням попиту з боку підприємств коксохімічної, металургійної галузей і деяких теплоелектростанцій. Також у зв'язку з напруженою політичною ситуацією в Росії зменшуються обсяги перевезень російського і казахського кам'яного вугілля.

Згідно з даними Державної служби статистики за підсумками 2013 року в Україні виробництво сталі без напівфабрикатів, отриманих безперервним литтям, скоротилося на 6,1% порівняно з 2012 роком – до 16,066 млн. т. Також за цей період було вироблено 17,104 млн. т сталевих напівфабрикатів, отриманих безперервним литтям, що на 4,4% більше показника 2012 року.

Основна причина зменшення транзитних обсягів перевезень чорних металів – зростання собівартості продукції на фоні погіршення кон'юнктури світового ринку сировини. У зв'язку з цим основні транзитери зупиняють або скорочують виробництво.

Ситуація на європейському ринку готового прокату також залишається несприятливою, що зменшує потреби в залізорудній сировині. (Для прикладу: з метою скорочення витрат на виробництво продукції словацький металургійний комбінат у Кошице уклав контракт на постачання дешевої канадської залізорудної сировини. Крім того, в Австралії почалися розробки двох нових родовищ залізорудної сировини, продуктивністю 35 і 40 млн. т на рік, що створить додаткову конкуренцію російським експортерам.)

Зменшились обсяги перевезень казахської сировини нафти через переорієнтацію на новий термінал «Таманьнафтогаз» у порту Тамань. Зменшення обсягів перевезень мазуту, пе-

реважно через відсутність транспортування через Україну казахського та російського мазуту, що перевозиться через російський порт Новоросійськ.

Відбулося зменшення обсягів транзиту майже всіх видів хімічних і мінеральних добрив. Основне зменшення обсягів перевезення відбувається по азотних добривах. Слід відмітити, що споживачі країн Євросоюзу віддають перевагу більш дешевим азотним добривам з Єгипту та Близького Сходу. Спостерігається також зменшення перевезень усіх видів добрив через низьку активність українських споживачів.

Аналіз перевезень пасажирів і пасажирообороту за видами транспорту

Кількість перевезених пасажирів усіма видами транспорту України за період 2001–2013 років, тобто за 13 років, збільшилась удвічі. При цьому обсяг перевезених вантажів усіма видами транспорту за цей же період збільшився лише на 0,7%.

У структурі пасажирських перевезень у 2013 році 50,5% пасажирів їздили автомобільним транспортом, 42,8% – міським електротранспортом (19,7% – тролейбусним, 11,7% – метрополітенами, 11,4% – трамвайним) і всього лише 6,4% пасажирів їздили залізничним транспортом. (Для порівняння: частка перевезених вантажів залізничним транспортом становить 59,2%, а перевезених пасажирів залізничним транспортом – 6,4%.) Тому доходи від перевезення вантажів є основною частиною доходів Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Дані табл. 5 показують, що пасажирооборот (кількість перевезених пасажирів на кілометр шляху) практично однаковий як на залізничному, так і на автомобільному транспорті, незважаючи на величезний розрив у кількості перевезених пасажирів цими видами транспорту (майже у 8 разів). Це свідчить про те, що залізничним транспортом пасажирів пересуваються на довгі відстані, а автомобільним – на короткі відстані.

Таблиця 4. Кількість пасажирів, перевезених усіма видами транспорту в Україні, млн. осіб

Види транспорту	Перевезено пасажирів, млн. осіб						
	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013
Разом, у т.ч.	3238,6	4302,3	8331,2	6837,7	6972,9	6612,3	6620,0
залізничним	497,4	444,7	445,6	426,6	430,1	429,6	425,4
автомобільним	2732,6	3840,2	4368,7	3719,4	3604,6	3448,7	3340,8
водним		13,6	8,9	7,6	8,0	6,6	7,3
авіаційним		3,8	6,2	6,1	7,5	8,1	8,1
трамвайним			962,7	713,8	798,0	799,7	757,4
тролейбусним			1580,4	1203,6	1346,4	1345,5	1306,2
метрополітенами			958,7	760,6	778,3	774,1	774,8

Джерело: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [8].

Таблиця 5. Динаміка пасажирообороту в Україні, млрд. пас./км

Види транспорту	Пасажирооборот, млрд. пас./км							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Разом, у т.ч.	85,5	111,4	147,3	130,1	129,8	134,3	132,5	128,5
залізничним	52,7	52,4	53,2	48,3	50,0	50,8	49,4	49,1
автомобільним	31,1	52,8	61,4	55,3	52,1	51,4	50,4	49,1
водним		0,1	0,1	0,1	0,1	0,09	0,08	0,07
авіаційним		6,1	10,8	9,0	11,0	13,8	14,4	12,6
трамвайним			5,4	4,3	4,0	4,4	4,5	4,1
тролейбусним			9,0	7,3	6,9	7,8	7,8	7,6
метрополітенами			7,3	5,7	5,8	5,9	5,9	5,9

Джерело: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [8].

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Державні цільові програми у залізничному транспорті

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки

Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки (далі – Програма (1)) була затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 №1106). Дана Програма (1) розроблена на основі Концепції, схваленої розпорядженням Кабміну від 27.12.2006 №651 [7]. Державним замовником Програми (1) виступає Міністерство інфраструктури України. Для виконання завдань Програми (1) також залучені: Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство фінансів України, Антимонопольний комітет України, Фонд державного майна [3].

Метою Програми (1) є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Виконання десятирічної Програми (1) реформування залізничного транспорту передбачено у три етапи: перший етап – 2010–2012 роки, другий етап – 2013–2015 роки і третій етап – 2016–2019 роки.

Основними пунктами, які передбачені для виконання Програми (1), мають стати: формування конкурентного потенціалу на зовнішньому ринку транспортних послуг; створення стимулів для підвищення ефективності діяльності учасників такого ринку; забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури; впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування; збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку.

Крім того, передбачається залучення коштів місцевих бюджетів для будівництва і реконструкції залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, придбання залізничного рухомого складу для приміського сполучення; розроблення і впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій; удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту; проведення ефективної соціальної політики та підвищення рівня соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Щорічно під час складання проекту державного бюджету України Міністерство інфраструктури разом із Міністер-

ством фінансів передбачає кошти необхідні для виконання визначених Програмою (1) завдань і заходів виходячи з можливостей державного бюджету.

Міністерство інфраструктури щорічно до 31 березня подає Кабінетові Міністрів України інформацію про хід виконання Програми.

Дана Програма (1) на період 2010–2015 років складається із десяти завдань:

- 1) удосконалення законодавства необхідного для реформування залізничної галузі;
- 2) розмежування функцій державного та господарського управління на залізничному транспорті;
- 3) створення умов для залучення інвестицій;
- 4) підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг;
- 5) розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень;
- 6) підвищення рівня прозорості фінансово-господарської діяльності у сфері залізничного транспорту;
- 7) підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів та вантажів;
- 8) підвищення рівня соціального захисту працівників залізничного транспорту;
- 9) автоматизація управлінських і виробничих процесів;
- 10) інтеграція вітчизняного залізничного транспорту в європейську та світову транспортну систему.

Орієнтовний обсяг коштів, необхідний для виконання першого та другого етапів Програми становить 9329,95 млн. грн., з яких 4094,9 млн. грн. – кошти державного бюджету, 3953,6 млн. грн. – кошти місцевих бюджетів, 1281,45 млн. грн. – кошти інших залучених джерел. У 2013 році було фактично профінансовано 160,9 млн. грн., що становить 10,1% від прогнозованої суми на рік (табл. 6).

Обсяг коштів, необхідних для виконання третього етапу Програми (1) на 2016–2019 роки, затверджується Кабінетом Міністрів України після виконання попередніх двох етапів разом із визначенням відповідних завдань та заходів для цього етапу.

2. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки

Працює ще одна Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України 01.08.2011 №840 (далі – Програма (2)). Державним замовником Програми (2) виступає Міністерство інфраструктури України. Для виконання завдань Програми (2) також залучені: Міністерство економічного розвитку і торгівлі України та Міністерство фінансів України [4].

Метою Програми (2) є оновлення локомотивного парку залізниць України для забезпечення безперебійного перевезення пасажирів і вантажів.

Таблиця 6. Прогноз обсягів і джерела фінансування програми реформування залізничного транспорту (перший та другий етапи), млн. грн.

Джерела фінансування	Обсяг фінансування	У тому числі за роками					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Державний бюджет	4094,9	44,7	123,0	177,9	635,9	1979,9	1915,5
Місцеві бюджети	3953,6	120,6	138,6	192,3	664,1	1174,0	1664,0
Інші кошти	1281,45	123,0	169,65	206,35	293,45	284,2	204,8
Всього	9329,95	288,3	431,25	576,55	1593,45	2656,1	3784,3

Джерело: постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Проблему передбачається розв'язати шляхом: технічного та технологічного переоснащення і розвитку локомотивного господарства залізниць України шляхом розробки, створення і впровадження нових типів локомотивів, а також придбання існуючих зразків електровозів, які відповідають сучасним вимогам надійності, безпеки, охорони праці; оптимізації витрат енергоносіїв, а також витрат на ремонт і поточне утримання нових локомотивів; розвитку вітчизняної науково-технічної бази в результаті залучення українських науковців до спільних проєктів з провідними виробниками залізничної техніки, а також розвитку вітчизняної виробничо-технічної бази локомотивобудівної галузі і створення нових робочих місць під час виробництва сучасних локомотивів з використанням в їх конструкції комплектувальних виробів вітчизняного виробництва.

Залізниці України укладатимуть рамкові договори на придбання нових локомотивів.

Обсяги та джерела фінансування Програми. Виконання Програми (2) передбачається здійснювати за рахунок власних та залучених коштів залізниць України, а також інших джерел орієнтовно в обсязі не менш як 28674,63 млн. грн. З цією метою Мінінфраструктури, Мінфін, Мінекономрозвитку зобов'язані щороку передбачати витрати під час формування зведеного фінансового плану залізниць України на відповідний рік згідно з планом придбання локомотивів для оновлення парку тягового рухомого складу на 2012–2016 роки:

Результатом даної Програми (2) має стати оновлення локомотивного парку залізниць України в кількості 509 одиниць придбаних нових сучасних пасажирських і вантажних локомотивів як односистемних, так і подвійного живлення.

3. Державна цільова соціальна програма розвитку в Україні спортивної і туристичної інфраструктури у 2011–2022 роках

Працює ще одна Державна цільова соціальна програма розвитку в Україні спортивної та туристичної інфраструктури у 2011–2022 роках, яка затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 29.06.2011 №707 (далі – Програма

(3)). В рамках цієї Програми (3) планується розвиток транспортної інфраструктури, будівництво, реконструкція і ремонт залізних доріг і двох залізничних станцій між об'єктами туристичної та спортивної інфраструктури, будівництво Бескидського тунелю. Також у рамках даної Програми планується провести: 1) модернізацію і капітальний ремонт залізничної інфраструктури в напрямку Львів – Стрий – Славське, Ужгород – Чоп – Батькове–Славське, Івано–Франківськ – Стрий; 2) будівництво двохколіїного залізничного тунелю Бескид – Скотарське в напрямку Львів – Чоп; 3) модернізацію залізничних станцій «Сколе» і «Воловець»; 4) оновлення пасажирського рухомого складу для забезпечення пасажирських перевезень, у тому числі шляхом закупівлі: 28 міжрегіональних поїздів, 4 електро- і 6 дизельних поїздів [2].

Державним замовником Програми (3) виступає «Украєвроінфрапроєкт». Для виконання завдань Програми (3) також залучені: Міністерство інфраструктури, Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство фінансів України, інші центральні та місцеві органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання.

Бескидський тунель – другий за довжиною після Лутугинського залізничний тунель в Україні, який знаходиться в Карпатах між станціями Бескид і Скотарське (Львівська залізниця). Морально зношений тунель створює проблеми для інтеграції транспортної мережі України в європейську та зменшує повноцінне використання транзитного потенціалу України. Все це значно впливає на його пропускну спроможність – через тунель можуть проїхати лише до 24 пар вантажних і 23 пасажирські поїзди за добу. А новий тунель зможе пропускати за добу понад 100 пар поїздів.

Бескидський тунель має стратегічне значення, оскільки за маршрутом, на якому він розташований, перевозяться вантажі до західного кордону країни, а також понад 40% транзитних вантажів у напрямку Західної та Центральної Європи. Без будівництва нового тунелю транзитні вантажі можуть піти в обхід України – територією Польщі та Білорусії.

Таблиця 7. Прогноз обсягів та джерела фінансування програми оновлення локомотивного парку залізниць України

	Обсяг фінансування	У тому числі за роками				
		2012	2013	2014	2015	2016
Кількість локомотивів, од.	509	66	104	110	114	115
Орієнтовні витрати, млн. грн.	28674,63	3069,09	5198,5	6144,28	6825,62	7437,15

Джерело: постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2011 №840.

Таблиця 8. Прогноз обсягів виконання робіт у залізничній галузі в рамках Державної цільової соціальної програми розвитку в Україні спортивної і туристичної інфраструктури у 2011–2022 роках

	Всього	У тому числі за роками, млн. грн.											
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Модернізація і капітальний ремонт залізничної інфраструктури	373,44	17,84	43,72			11,88	150	150					
Будівн. Бескидського тунелю	988,00			216	372	200	200						
Модернізація залізничних станцій Сколе і Воловець	53,00 53,00								5 5	25 25	23 23		
Закупівля: міжрегіональних поїздів (28 шт.)	6143,76		2859,02			1640,14	1644,6						
Електропоїздів (4)	301,6							150,8	150,8				
Дизель-поїздів (6)	251,23		83,71					83,72	83,8				
Всього	8164,03	17,84	2986,45	216	372	1852,02	1994,6	384,52	244,6	50	46	0	0

Джерело: постанова Кабінету Міністрів України від 29.06.2011 №707.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Даний тунель завдовжки 1822 метри планується побудувати поруч із наявним одноколіїним. Будівництво нового тунелю має завершитись у 2017 році. Будувати тунель у Карпатах планується за новою австрійською технологією, частину робіт виконуватиме субпідрядник – австрійська компанія PORR. Підготовчі роботи, укладку колії, електрифікацію буде виконувати Львівська залізниця за власні кошти. Будівництво Бескидського тунелю – найбільший інфраструктурний проект в Україні із загальною вартістю будівництва 2,194 млн. тонн.

Вартість об'єкта становить 102,7 млн. євро (\$142 млн.). Кредит на будівництво виділяють: Європейський банк реконструкції і розвитку (\$40 млн.) і Європейський інвестиційний банк (55 млн. євро). Проект розрахований на чотири роки.

Договір на проектування і будівництво нового Бескидського тунелю підписали Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») і приватне акціонерне товариство «Будівельна асоціація «Інтербудмонтаж».

Для виконання Програми (З) передбачено не менше 8164,03 млн. грн. за рахунок власних і залучених коштів «Укрзалізниці», а також інших джерел.

Фінансування програми здійснюється за рахунок коштів приватних інвесторів, державного і місцевих бюджетів, у тому числі на умовах спів фінансування і державної підтримки, а також інших джерел, не заборонених законодавством.

Обсяги фінансування Програми (З) щороку уточнюються з урахуванням реальних можливостей державного і місцевого бюджетів та інших джерел, а також виконання Програми за попередній період.

Об'єкти інноваційної політики залізничного транспорту

Ефективна законодавча база – це основа для отримання інвестицій в будь-якій країні. У щорічному дослідженні «Ведення бізнесу 2014» були відмічені позитивні зміни законодавчої бази України, в результаті чого її рейтинг піднявся зі 140 до 112 місця, що свідчить про формування позитивного фіскального простору. Це дозволило забезпечити підвищення України в рейтингу з критерію «оподаткування» на чотири позиції (із 168 на 164 місце). Згідно з дослідженням затрати часу на підготовку звітності та сплату податків зменшилися з 491 до 390 годин у рік, інтегрований показник податкового навантаження зменшився на 0,5 в п. (із 55,4 до 54,9%), у тому числі навантаження на прибуток корпорації – на 0,4 в п. (із 11,6 до 11,2%) [1].

Однією з головних галузей економіки України, що потребують застосування інноваційних методів розвитку, є залізничний транспорт.

Залізничний транспорт в Україні користується великим попитом, оскільки ним здійснюється 60% вантажних перевезень країни. (Для порівняння: у колишньому Радянському Союзі цей показник досягав 80%.) Обсяг чистого доходу від реалізації продукції Державної адміністрації залізничного транспорту України у 2012 році становив 3,6% ВВП. Основним джерелом доходів залізниць є прибуток від перевезення вантажів на внутрішніх і міжнародних лініях.

Міжнародні економічні відносини та глобалізація економіки зробили рівень розвитку інфраструктури всіх країн та її транспортної складової найважливішим фактором конкурентних переваг. Залізнична сфера на сьогодні потребує реформування, зокрема оновлення її основних фондів, тому виникла велика необхідність у залученні інвестицій. Слід від-

мітити, що інфраструктурний потенціал залізниць дозволяє збільшити обсяги перевезень у всіх напрямках України.

Інноваційна інфраструктура є головним об'єктом інноваційної політики залізничного транспорту. На даний час стан рухомого складу не відповідає сучасним вимогам транспортної системи XXI століття. Однією з найгостріших проблем залізниць стала фізична зношеність і моральне старіння локомотивного парку. Більшість тягового рухомого складу українських залізних шляхів було збудовано згідно з технічними вимогами 60-х років минулого століття.

Він характеризується завищеними, тобто постійно зростаючими, експлуатаційними витратами і містить низьку економічну ефективність порівняно з локомотивами нового покоління.

На сьогодні нормативний строк служби, встановлений заводами-виробниками, відпрацювали 75% електровозів. Унаслідок щорічної недостатності фінансування темпи старіння локомотивного парку залізниць України значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків тягового рухомого складу. Відповідно найближчим часом парк вантажних електровозів вимагатиме списання за технічними критеріями безпеки і строком служби.

Зношеність основних фондів залізниць становить більше 50%, а рухомого складу – близько 70%. Значна частина колії прокладена на дерев'яних шпалах, які дуже старі. Негайного ремонту потребує третина залізничних колій. Парк вантажних вагонів України, яким здійснюється перевезення вантажів, нараховує понад 123 тис. вагонів, з яких близько 20% знаходиться в запасі або на ремонті. Майже 80% вагонів експлуатуються після призначеного терміну служби, що потребує великих матеріальних і фінансових витрат на ремонт і технічне обслуговування. Отже, існує великий дефіцит вантажних вагонів, що стало однією з найбільших проблем українських залізниць.

Ураховуючи поганий стан автомобільних доріг, з року в рік зростає попит на залізничні перевезення, що потребує великих витрат на придбання нового та ремонт наявного рухомого складу. «Укрзалізниця» впроваджує також інновації в господарстві електрифікації та електропостачання, спрямовані на ефективну роботу контактної мережі та прискорення руху поїздів.

Таким чином, роль залізничного транспорту в інноваційній політиці країни велика. З одного боку, залізничний транспорт виступає в ролі споживача продукції, яка виробляється багатьма галузями економіки. З іншого боку, залізничний транспорт забезпечує ці галузі послугами з транспортування, допомагаючи їм розвиватись.

Реалізація продуманої, якісно нової інноваційної політики на залізничному транспорті підвищить його конкурентоспроможність, ефективність та соціальну значимість, а також зможе забезпечити високу якість транспортних послуг, які будуть відповідати міжнародним стандартам.

Кабінетом Міністрів України 25 червня 2014 року прийнято постанову «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Незважаючи на те що закон про реформування залізничного транспорту України було прийнято ще у 2012 році, реформування галузі розпочалось лише тепер. При цьому до кінця серпня 2014 року буде проведено інвентаризацію майна підприємств та господарських товариств залізничної галузі, а до кінця вересня поточного року буде проведено незалежну оцінку май-

на, в тому числі майнових прав та державних пакетів акцій (часток), що вносяться до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця». Після проведення зазначених процедур до середини листопада на розгляд КМУ буде подано проект постанови «Про затвердження статуту та організацію діяльності публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Після прийняття Кабміном постанови відбудеться державна реєстрація АТ «Укрзалізниця» та буде завершено формування майнового комплексу, побудовано структуру управління АТ «Укрзалізниця» і утворено 25 філій. Тобто відбуватиметься поступовий перехід від територіально-функціональної структури управління до вертикально інтегрованої. Доцільність розмежування функцій по організації вантажних та пасажирських перевезень наразі не розглядається [9].

Публічно-приватне партнерство на залізничному транспорті

Досвід залучення приватного сектору до участі в забезпеченні інфраструктурних об'єктів в Австрії бере початок у 19 ст., коли деяка частина австрійської залізничної мережі була побудована в рамках ППП. У 1874 році Австрія уклала концесійну угоду про здійснення будівництва, фінансування та експлуатації частини залізничного сполучення між комунами Штайнах і Рід із приватним консорціумом, що в подальшому дістало назву «залізниця кронпринца Рудольфа».

Наприкінці XIX ст. у Росії та в Україні концесійна форма партнерства дозволила виконати значний обсяг робіт з будівництва залізничних сполучень. Усі російські залізниці (фон Мекк, Дервіз та ін.) у 1860–1890-х роках будувалися за участю великого капіталу. Перша концесія на будівлю залізниці Козлов – Воронеж була видана в 1866 році. У Росії десятки тисяч кілометрів залізничного полотна у другій половині XIX – на початку XX ст. були збудовані на концесійній основі.

У 1885 році Київською міською думою був оголошений конкурс на будівництво міської залізниці. В рамках цього конкурсу інженер А. Струве пропонує власний проект, який став переможцем конкурсу. Відповідно до укладеної з міською думою угоди А. Струве мав збудувати 24 версти залізних колій, експлуатувати їх 45 років, при цьому віддаючи частину своїх прибутків до міської казни, а з 1 листопада 1934 року безоплатно передати підприємство на баланс місту. При цьому після закінчення перших 25 років концесії протягом двох років (з 1 листопада 1914 року по 1 листопада 1916 року) дума залишала за собою право здійснити достроковий викуп підприємства.

В Австралії проектом ППП, виконавцем якого виступав Азійський Тихоокеанський транспортний консорціум, стала залізниця Аделаїда–Дарвін. Цим проектом пропонувалося замінити вузькоколіяку на сучасну залізну дорогу, яка б з'єднала південну і північну частини Австралії.

Ураховуючи досвід публічно-приватного партнерства в залізничній галузі, який існував у минулих століттях, питання залишається актуальним і у теперішній час. Пошук джерел фінансування залишається одним з основних завдань збереження та нарощення транспортно-економічного потенціалу країни. Для скорочення витрат уряду і зменшення тарифів приватний сектор може виконувати проекти з будівництва нових залізниць з подальшою їх експлуатацією. Залучення приватних коштів має особливе значення для України.

Ураховуючи досвід провідних промислово розвинутих держав світу, за допомогою поєднання інтересів держави та

приватного сектору, тобто так званого публічно-приватного партнерства, можливо вирішити фінансові проблеми з модернізації інфраструктурних об'єктів за умови, коли держава не може самостійно забезпечити фінансування.

Креативний підхід до інноваційної політики на залізничному транспорті зможе підвищити його конкурентоспроможність, ефективність та соціальну значимість, а також забезпечити високу якість транспортних послуг, що будуть відповідати міжнародним стандартам.

Висновки

У тематичному дослідженні встановлено проблеми вітчизняної залізничної транспортної системи, сформовані конкретні цільові орієнтири та необхідність розробки проектів державного приватного партнерства.

Список використаних джерел

1. Doing Business 2014: Analytical Report [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2014>
2. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової соціальної програми розвитку в Україні спортивної і туристичної інфраструктури в 2011–2022 роках» від 29.06.2011 №707 // ВРУ. – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-derzhavnoi-cilovoi-socialnoi-programi-doc60622.html>
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» від 16.12.2009 №1390 // ВРУ. – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 роки» від 01.08.2011 №840 // ВРУ. – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки» від 31.12.2004 №979-р // ВРУ – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://ua-info.biz/legal/baseut/ua-smpest.htm>
6. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Питання забезпечення участі України в реалізації проекту будівництва залізничної колії та інфраструктури прямого залізничного сполучення за напрямком Чоп (Павлово) – Кошице – Братислава – Відень» від 16.12.2009 №1681-р // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» від 27.12.2006 №651-р // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
8. Державна служба статистики України: [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
9. [Електрон. ресурс] – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article;jsessionid=77CF22201D6B4AA63206EFD1EE005F9E.vapp53?art_id=247419861&cat_id=244274160
10. Закон України «Про залізничний транспорт» 04.07.96 №273/96-ВР // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>