

ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ: ЗАДАНИЯ И ПРОБЛЕМЫ

Olga Zvarych

*The Department of accounting, methodology, tax and customs policy
Ministry of Finance of Ukraine.*

Цель (Purpose) – исследование и анализ инновационной политики железнодорожного транспорта Украины для определения действующих и будущих рисков при обеспечении постоянного развития отрасли.

Дизайн/Методология/подход (Design/methodology/approach) – в работе применена совокупность методов и подходов, что позволило реализовать концептуальное единство исследования, в частности использован системный и структурный методы. Информационную базу исследования составляют законодательные и нормативно-правовые акты по вопросам формирования и реализации политики развития инфраструктуры в Украине, статистические и аналитические материалы.

Выводы (Findings) – в тематическом исследовании установлены проблемы украинской железнодорожной транспортной системы, сформулированы конкретные целевые ориентиры и доказана необходимость разработки проектов государственного частного партнёрства.

Практические результаты (Practical implications) – эта статья, показывающая роль железнодорожного транспорта в экономике Украины, может помочь инвесторам в принятии решения их участия в проектах публично - частного партнёрства.

Оригинальность/значение (Originality/value) – эта статья в сфере железнодорожного транспорта является своевременной, учитывая евроинтеграцию Украины.

Ключевые слова (Keywords): железнодорожный транспорт, инновационная политика, инвестиционно-инновационная деятельность, инновационная инфраструктура.

Вид статьи (Papertype) – практическое исследование.

1. Вступление (Introduction)

Довольно удачное географическое расположение Украины в центре Европы создаёт природный мост между высокоинтегрированной европейской общностью и странами Азии, которые сегодня развиваются ускоренными темпами. Это есть одной из основных предпосылок для развития транспортной системы.

Украинские железные дороги непосредственно граничат и взаимодействуют с железными дорогами Белоруссии, Молдовы, Польши, России, Румынии, Словакии, Венгрии и обеспечивают работу 40 международным железнодорожным переходам, а также обслуживают 18 украинских морских портов Черноморско-Азовского бассейна (Черноморского, Азовского и Дунайского).

На границе со смежными странами украинские железные дороги имеют: 13 передавальческих станций со странами ЕС и 10 со странами Таможенного Союза. В том числе, передавальческие станции Украинских железных дорог с Россией: Хутор-Михайловский, Харьков-Сортировочная, Купянск-Сортировочная, Иловайск, Красная Могила; с Беларусью: Коростень, Овруч, Чернигов, Щорс, Сарны; с Молдовой: Кучурган, Слободка, Сокиряны, Могилев-Подольский, Ренни, Мостыска-1; с Польшей: Мостыска-2, Мамалыга, Изов, Ягодин, Ковель; Венгрией: Батьково; Словакией: Чоп, Ужгород-2, Ужгород; с Румынией: Черновцы, Дьяково, Вадул-Сирет, Ильичевск-Паром. А международные транспортные коридоры (МТК) Украины остаются основными транспортными грузовыми коридорами, даже при условии снижения объёмов транзитных перевозок.

В Украине действуют 6 железных дорог: Донецкая, Одесская, Львовская, Южная, Южно-Западная, Приднепровская а также другие объединения, предприятия, учреждения и организации железнодорожного транспорта (далее - предприятия) за перечнем, определённым Министерством инфраструктуры Украины. Железные дороги Украины являются юридическими лицами и осуществляют всю деятельность на основании соответственно действующему законодательству Украины и Устава железных дорог Украины. Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины является органом управления железнодорожным транспортом общего пользования подведомственная Министерству инфраструктуры Украины.

2. Анализ грузоперевозок и грузооборота в Украине

Согласно данных Государственной статистической службы Украины объёмы грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличиваются, и далее будут продолжать увеличиваться. Это связано с увеличением транзитных перевозок и увеличением объёмов грузовых работ в результате развития различных отраслей экономики. Поэтому в железнодорожном транспорте Украины, доля которого составляет около 60%, и других смежных стран наблюдается постоянное увеличение объёмов грузоперевозок.

Таблица 1.

Динамика объёмов перевезенных грузов в Украине, млн. т

	Перевезено грузов, млн. т							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всеми видами транспорта	752,1	809,3	891,8	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6
<i>железнодорожным</i>	<i>369,9</i>	<i>448,7</i>	<i>498,8</i>	<i>391,2</i>	<i>432,5</i>	<i>468,4</i>	<i>457,5</i>	<i>441,8</i>
автомобильным		126,5	186,6	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5
водным		21,4	19,5	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3
трубопроводным	215,1	212,6	186,8	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9
авиационным		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Из табл. 1 видим, что объём перевезенных грузов всеми видами транспорта Украины за период 2001-2013 гг., то есть за 13 лет увеличился незначительно – всего на 5,5 млн. тонн, или же на 0,7%, и был самым большим в 2008 году. По сравнению с 2008 годом, в 2009 году, то есть после мирового финансового кризиса, грузоперевозки упали на 22%, но далее с каждым годом они незначительно увеличиваются. Однако, даже через пять лет после мирового финансового кризиса, объём грузоперевозок всеми видами транспорта в Украине в 2013 году так и не достиг 15% докризисного уровня ($100 - (757,6/891,8 \cdot 100)$).

При этом, грузоперевозки железнодорожным транспортом за этот же период с 2001-2013 гг. выросли на 19,4% ($441,8/369,9 \cdot 100$). А удельный вес грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, увеличился почти на 10 процентных пунктов – с 49,2% в 2001 году до 58,3% в 2013 году. По итогам 2013 года железнодорожным транспортом было перевезено 441,8 млн. тонн грузов, что на 3,4% меньше 2012 года.

Большими темпами растут перевозки автомобильным видом транспорта. За девять лет – 2005-2013 гг. – грузоперевозки автомобильным видом транспорта выросли почти на 50%, а железнодорожным видом транспорта наоборот - упали на 1,5%. Также почти в 3 раза наблюдается падение грузоперевозок водным транспортом, а трубопроводным – на 40,8%.

Уменьшение грузоперевозок трубопроводным транспортом произошло из-за уменьшения объёма газа, импортируемого из России, а также бензина, дизельного топлива,

мазута и, соответственно, поставок сырой нефти. Из-за недогруженности нефтеперерабатывающих заводов, которые имея достаточные мощности для производства нефтепродуктов, часто простаивают, так как принадлежат российскому бизнесу, трубопроводный транспорт работает тоже не на полную мощность.

Несмотря на значительный рост грузоперевозок автомобильным транспортом, основным в Украине всё же остаётся железнодорожный транспорт.

(Справка: доля грузоперевозок автомобильным транспортом составляет – 24,2% и трубопроводным - 16,6%).

Динамику грузооборота в Украине в 2001-2013 гг. по всем видам транспорта предлагается рассмотреть на примере данных табл.2. Из данных таблицы видим что наибольшую долю в общем грузообороте в 2013 году занимает железнодорожный грузооборот – 59,2% (в 2001 году – 46,2%, в 2005 году – 48,5%, в 2008 – 52,2%, в 2009 году – 51,6%, в 2011 году – 57,1%, в 2012 году – 60,1%). За период с 2001 по 2013 год доля грузооборота железнодорожным транспортом в общем грузообороте увеличилась на 13,0 процентных пунктов - с 46,2% до 59,2%.

(Справка: доля грузооборота автомобильным транспортом составляет – 10,7% и трубопроводным - 28,8%).

Таблица 2.

Динамика грузооборота в Украине, млрд. т/км

	Грузооборот, млрд. т/км							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всеми видами транспорта	384,5	460,6	491,7	380,0	404,6	426,4	394,6	379,0
железнодорожным	177,5	223,4	256,9	196,0	218,0	243,6	237,3	224,4
автомобильным		19,7	37,4	33,9	38,7	38,4	39,2	40,5
водным		15,9	15,8	7,9	9,0	7,4	5,3	4,6
трубопроводным	185,0	201,3	181,3	141,9	138,4	136,7	112,5	109,2
авиационным		0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Объём грузооборота всеми видами транспорта за 13 лет в Украине почти не меняется – от 384,5 млрд. т/км в 2001 году до 379,0 млрд. т/км в 2013 году. В то же время, грузооборот железнодорожным транспортом увеличился на 26,4%, а трубопроводным транспортом наоборот уменьшился на 41,0%. Грузооборот трубопроводным видом транспорта составляет почти треть всего грузооборота Украины. Это говорит о разветвлённой сети трубопроводов, по которым перекачивается нефть на нефтеперерабатывающие заводы и газ для потребителей, учитывая подземные газовые хранилища и транзит в Европу.

По итогам 2013 года объём грузооборота всеми видами транспорта уменьшился по сравнению с 2012 годом на 4,0% (379,0/394,6*100), а железнодорожным - на 5,4%.

В структуре грузооборота Украины за 2013 год экспорт занимает 41,2%; внутренние перевозки - 35,1%; транзитные перевозки – 15,1% и импортные – 8%.

Уменьшение грузооборота, в первую очередь, связано с активным строительством российских портов и припортовых комплексов. Стратегия развития морской припортовой инфраструктуры России до 2030 года предусматривает увеличение объёмов перевалки грузов через российские порты. Кроме того, необходимо учесть создание Таможенного союза Российской Федерации, Беларуси, Казахстана и введение с начала 2013 года унифицированного тарифа на перевозки грузов железнодорожным транспортом в пределах

Таможенного союза (при этом более 90% объёмов украинского транзита формируется именно в этих странах).

3. Анализ перевозки грузов железнодорожным транспортом в разрезе товаров

Увеличение потребности в перевозке грузов невозможно без эффективной работы железнодорожного транспорта, который обеспечивает предприятия сырьём, строительные площадки – строительными материалами, а также перевозки большой номенклатуры готовой продукции для народного хозяйства.

Сегодня возникло несоответствие спроса и предложения из-за стагнации рынка химических удобрений и готовой продукции чёрной металлургии, что влияет на уменьшение перевозок железной руды и угля.

В структуре грузооборота в 2013 году перевозки угля (каменного и кокса) составляют почти треть всех перевозок железнодорожным транспортом – 25,7%, железной и марганцевой руды, чёрных металлов и лома чёрных металлов – 25,4%, строительных материалов – 12,0%, зерна и продуктов перемола – 5,1% (табл. 3).

Таблица 3.

Динамика перевезенных в Украине грузов железнодорожным транспортом, млрд. т/км

	Перевезено грузов железнодорожным транспортом, млн. т							
	2002	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всего, в т.ч.	391,0	448,7	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8
каменного угля	92,7	96,5	102,0	90,9	97,8	104,0	102,3	102,5
кокса	10,0	9,6	10,7	9,5	10,5	11,3	11,5	10,9
нефти и нефтепродуктов	21,5	20,1	13,4	10,8	11,8	11,2	7,4	7,1
руды железной и марганцевой	56,4	65,5	68,7	61,8	71,8	76,1	73,1	76,5
чёрных металлов	32,3	36,0	36,1	26,8	29,0	31,4	29,2	30,9
лома чёрных металлов	6,0	6,3	5,6	5,1	6,2	6,5	4,7	4,8
лесных грузов	3,0	4,4	4,3	3,4	4,6	4,9	4,4	4,9
химических и минеральных удобрений	5,1	6,7	7,0	4,7	5,7	8,0	7,8	6,0
зерна и продуктов перемола	11,4	11,6	15,5	19,6	12,2	14,2	22,7	22,4
цемента	5,1	9,3	10,8	6,2	6,5	6,8	6,1	6,2
строительных материалов		46,8	61,5	37,1	46,1	54,0	53,9	53,2
других грузов	86,7	67,1	64,1	46,3	55,8	60,3	55,0	51,9

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

На уменьшение перевозок угля на внутреннем сообщении повлияло уменьшение добычи угля на некоторых шахтах из-за уменьшения спроса со стороны предприятий коксохимической, металлургической отраслей и некоторых теплоэлектростанций. В связи с напряжённой политической ситуацией с Россией уменьшаются объёмы перевозок российского каменного угля. Также прогнозируется значительное уменьшение перевозок угля из Казахстана.

Согласно данным Государственной службы статистики, по итогам 2013 года в Украине производство стали без полуфабрикатов, полученных непрерывным литьем, сократилось на 6,1% по сравнению с 2012 годом – до 16,066 млн. тонн. Также за этот период было

произведено 17,104 млн. тонн стальных полуфабрикатов, полученных непрерывным литьем, что на 4,4% больше показателя за 2012 год.

Основная причина уменьшения транзитных объёмов перевозок **чёрных металлов** – рост себестоимости продукции на фоне ухудшения конъюнктуры мирового рынка сырья. В связи с этим основные транзитёры либо останавливают, либо сокращают производство.

Ситуация на европейском рынке готового проката также остаётся неблагоприятной, что уменьшает потребность в украинском железорудном сырье. Для примера – с целью сокращения затрат на производство продукции словацкий металлургический комбинат Кошице подписал контракт на поставки дешёвого канадского железорудного сырья. Кроме того, в Австралии ведутся разработки двоих новых месторождений железорудного сырья, продуктивностью 35 и 40 млн. тонн в год, что создаст дополнительную конкуренцию российским экспортёрам.

Уменьшились объёмы перекачки казахской **сырой нефти** из-за переориентации на новый терминал «Таманьнефтегаз» в порту Тамань. Уменьшение перевозок **мазута** произошло из-за отсутствия транспортирования через Украину казахского и российского мазута, который перевозиться через российский порт Новороссийск.

Также произошло уменьшение объёмов транзита почти всех видов **химических и минеральных удобрений**. Основное уменьшение объёмов перевозок происходит по **азотным удобрениям**. Следует отметить, что потребители стран Евросоюза отдают предпочтение более дешёвым азотным удобрениям из Египта и Ближнего Востока.

Во внутреннем сообщении наблюдается уменьшение перевозок всех видов удобрений из-за низкой активности украинских потребителей.

4. Анализ перевезенных пассажиров и пассажирооборота в разрезе видов транспорта

Количество перевезенных пассажиров всеми видами транспорта Украины за период 2001-2013 гг., то есть за 13 лет **увеличилось в два раза**. При этом объём перевезенных грузов всеми видами транспорта за этот же период увеличился лишь на 0,7%.

Таблица 4.

Количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта в Украине, млн.человек

	Перевезено пассажиров, млн. человек						
	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013
Всеми видами транспорта	3238,6	4302,3	8331,2	6837,7	6972,9	6612,3	6620,0
железнодорожным	497,4	444,7	445,6	426,6	430,1	429,6	425,4
автомобильным	2732,6	3840,2	4368,7	3719,4	3604,6	3448,7	3340,8
водным		13,6	8,9	7,6	8,0	6,6	7,3
авиационным		3,8	6,2	6,1	7,5	8,1	8,1
трамвайным			962,7	713,8	798,0	799,7	757,4
троллейбусным			1580,4	1203,6	1346,4	1345,5	1306,2
метрополитенами			958,7	760,6	778,3	774,1	774,8

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

В структуре пассажирских перевозок в 2013 году 50,5% пассажиров ездили автомобильным транспортом, 42,8% ездили городским электротранспортом (19,7% – троллейбусным, 11,7% – метрополитенами, 11,4% – трамвайным) и всего лишь 6,4% пассажиров ездили железнодорожным транспортом.

Для сравнения – доля перевезенных грузов железнодорожным транспортом составляет 59,2%, а перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом – 6,4%. Поэтому доходы от грузоперевозок являются основной частью доходов Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Таблица 5.

Динамика пассажирооборота в Украине, млрд. пас/км

	Пассажирооборот, млрд. пас./км							
	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всеми видами транспорта	85,5	111,4	147,3	130,1	129,8	134,3	132,5	128,5
железнодорожным	52,7	52,4	53,2	48,3	50,0	50,8	49,4	49,1
автомобильным	31,1	52,8	61,4	55,3	52,1	51,4	50,4	49,1
водным		0,1	0,1	0,1	0,1	0,09	0,08	0,07
авиационным		6,1	10,8	9,0	11,0	13,8	14,4	12,6
трамвайным			5,4	4,3	4,0	4,4	4,5	4,1
троллейбусным			9,0	7,3	6,9	7,8	7,8	7,6
метрополитенами			7,3	5,7	5,8	5,9	5,9	5,9

Источник: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Из таблицы 5 видим, что пассажирооборот (количество перевезенных пассажиров на километр пути) практически одинаков как железнодорожным, так и автомобильным транспортом, несмотря на огромный разрыв в количестве перевезенных пассажиров этими видами транспорта (почти в 8 раз). Это говорит о том, что железнодорожным транспортом пассажиры передвигаются на длинные расстояния, а автомобильным – на короткие расстояния.

5. Государственные целевые программы в железнодорожном транспорте

5.1. Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010 - 2019 гг.

В Украине работает Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010 - 2019 годы (далее - Программа), которая утверждена Постановлением Кабинета Министров Украины от 16 декабря 2009 года №1390 (в редакции постановления Кабинета Министров Украины от 26 октября 2011 г. № 1106). Данная Программа разработана на основании Концепции, одобренной распоряжением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2006 года № 651. Государственным заказчиком Программы является Министерство инфраструктуры Украины. Для выполнения заданий Программы также задействованы: Министерство экономического развития и торговли Украины, Министерство финансов Украины, Антимонопольный комитет Украины, Фонд государственного имущества.

Целью программы является создание новой организационно-правовой и экономической модели управления железнодорожным транспортом, развитие конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг, повышение эффективности его функционирования, удовлетворения потребностей национальной экономики и населения в перевозках, улучшения их качества и уменьшение размера транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг.

Выполнение десятилетней программы реформирования железнодорожного транспорта предусматривается в три этапа: первый этап – 2010-2012 г., второй этап – 2013-2015 г., и третий этап - 2016-2019 года.

Основными пунктами, которые предусмотрены выполняться Программой, должны стать: формирование конкурентного потенциала на внешнем рынке транспортных услуг; создание стимулов для повышения эффективности деятельности участников такого рынка; обеспечение равного доступа всех субъектов хозяйствования к объектам инфраструктуры; внедрение финансово-экономической модели, способной обеспечить распределение финансовых потоков по видам деятельности; увеличение объёма инвестиций в железнодорожный транспорт и внедрение инновационной модели развития.

Кроме того, предусматривается привлечение средств местных бюджетов для строительства и реконструкции железнодорожных линий, вокзалов, пешеходных мостов и тоннелей, пассажирских платформ и других объектов железнодорожного транспорта связанных с обслуживанием пассажиров, приобретение железнодорожного подвижного состава для пригородного транспорта, разработка и внедрение инновационных транспортных и логистических технологий, совершенствование системы регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта, проведение эффективной социальной политики и повышение уровня социальной защиты работников железнодорожного транспорта.

Ежегодно при составлении проекта Закона о государственном бюджете Министерство инфраструктуры Украины вместе с Министерством финансов предусматривает деньги на выполнение заданий Программы, исходя из возможностей государственного бюджета.

Министерство инфраструктуры Украины ежегодно до 31 марта направляет Кабинету Министров Украины информацию о ходе выполнения Программы.

Данная Программа на период 2010-2015 года *состоит из 10 заданий*:

- 1) усовершенствование законодательства в отрасли железнодорожного транспорта;
- 2) размежевание функций государственного и хозяйственного управлений на железнодорожном транспорте;
- 3) создание условий для привлечения инвестиций;
- 4) повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта во внутреннем и внешнем рынке транспортных услуг;
- 5) развитие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок;
- 6) повышение уровня прозрачности финансово-хозяйственной деятельности в сфере железнодорожного транспорта;
- 7) повышение уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов;
- 8) повышение уровня социальной защиты работников железнодорожного транспорта;
- 9) автоматизация управленческих и производственных процессов;
- 10) интеграция отечественного железнодорожного транспорта в европейскую и мировую транспортную систему.

Ориентировочный объём средств, необходимых для выполнения первого и второго этапов Программы составляет 9329,95 млн. гривен, из которых 4094,9 млн. гривен – средства государственного бюджета, 3953,6 млн. гривен – средства местных бюджетов, 1281,45 млн. гривен – средства других привлечённых источников. В 2013 году было фактически профинансировано 160,9 млн. гривен, что составляет 10,1% от прогнозируемой суммы на год (табл. 6).

Объём средств, необходимых для выполнения третьего этапа Программы на 2016-2019 годы, утверждается Кабинетом Министров Украины после выполнения предыдущих двух этапов вместе с определением соответствующих задач и мероприятий для этого этапа.

Таблица 6.

Прогноз объёмов и источники финансирования программы реформирования железнодорожного транспорта (первый и второй этапы), млн. гривен

Источники финансирования	Объём финансирования	В том числе по годам					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Государственный бюджет	4094,9	44,7	123,0	177,9	635,9	1979,9	1915,5
Местные бюджеты	3953,6	120,6	138,6	192,3	664,1	1174,0	1664,0
Другие средства	1281,45	123,0	169,65	206,35	293,45	284,2	204,8
Всего	9329,95	288,3	431,25	576,55	1593,45	2656,1	3784,3

Источник: Постановление Кабинета Министров Украины от 16 декабря 2009 года № 1390

5.2. Государственная целевая программа обновления локомотивного парка железных дорог Украины на 2012-2016 гг.

Работает ещё одна **целевая программа** обновления локомотивного парка железных дорог Украины на 2012 - 2016 годы, которая утверждена Постановлением Кабинета Министров Украины от 1 августа 2011 года № 840. Государственным заказчиком Программы является Министерство инфраструктуры Украины. Для выполнения заданий Программы также задействованы Министерство экономического развития и торговли Украины и Министерство финансов Украины.

Целью Программы является обновление локомотивного парка железных дорог Украины для обеспечения бесперебойной перевозки пассажиров и грузов.

Проблему предполагается решить путем: технического и технологического переоснащения и развития локомотивного хозяйства железных дорог Украины путем разработки, создания и внедрения новых типов локомотивов, а также приобретение существующих образцов электровозов, которые отвечают современным требованиям надежности, безопасности, охраны труда; оптимизации расходов энергоносителей, а также расходов на ремонт и текущее содержание новых локомотивов; развития отечественной научно-технической базы в результате привлечения украинских учёных к совместным проектам с ведущими производителями железнодорожной техники, а также развития отечественной производственно-технической локомотивостроительной базы и создание новых рабочих мест при производстве современных локомотивов с использованием в их конструкции комплектующих изделий отечественного производства.

Железные дороги Украины могут заключать рамочные договоры на приобретение новых локомотивов.

Таблица 7.

Прогноз объёмов и источники финансирования программы обновления локомотивного парка железных дорог Украины

	Объём финансирования	В том числе по годам				
		2012	2013	2014	2015	2016
Количество локомотивов, единиц	509	66	104	110	114	115
Ориентировочные расходы, млн. гривен	28674,63	3069,09	5198,5	6144,28	6825,62	7437,15

Источник: Постановление Кабинета Министров Украины от 1 августа 2011 года № 840

Объёмы и источники финансирования. Выполнение Программы предусматривается осуществлять ориентировочно в объеме не менее 28674,63 млн. гривен за счет собственных и привлеченных средств железных дорог Украины, а также других источников. Для этого при формировании сводного финансового плана железных дорог Украины на соответствующий год Министерство инфраструктуры Украины (Мининфраструктуры), Министерство экономического развития и торговли Украины (Минэкономразвития) и Министерство финансов Украины (Минфин) обязаны ежегодно предусматривать расходы, в соответствии с планом приобретения локомотивов для обновления парка тягового подвижного состава на 2012 - 2016 годы:

Результатом данной Программы должно стать обновление локомотивного парка железных дорог Украины в количестве 509 единиц приобретённых новых современных пассажирских и грузовых локомотивов как односистемных, так и двойного питания.

5.3. Государственная целевая социальная программа развития в Украине спортивной и туристической инфраструктуры в 2011-2022 годах

Работает ещё одна целевая социальная программа развития в Украине спортивной и туристической инфраструктуры в 2011-2022 годах, которая утверждена Постановлением Кабинета Министров Украины от 29 июня 2011 года № 707. В рамках этой Программы планируется развитие транспортной инфраструктуры, строительство, реконструкция и ремонт железных дорог и двух железнодорожных станций между объектами туристической и спортивной инфраструктуры, строительство Бескидского тоннеля. Также в рамках данной Программы планируется провести: 1) модернизацию и капитальный ремонт железнодорожной инфраструктуры в направлении Львов-Стрый-Славское, Ужгород-Чоп-Батьовое-Славское, Ивано-Франковск-Стрый; 2) строительство двупутного железнодорожного тоннеля Бескид-Скотарское в направлении Львов-Чоп; 3) модернизацию железнодорожных станций «Сколе» и «Воловец»; 4) обновление пассажирского подвижного состава для обеспечения пассажирских перевозок, в том числе путём закупок: 28 межрегиональных поездов, 4 электро и 6 дизельных поездов.

Государственным заказчиком Программы является Укревроинфрапроект. Для выполнения заданий Программы также задействованы Министерство инфраструктуры, Министерство экономического развития и торговли Украины, Министерство финансов Украины, другие центральные и местные органы исполнительной власти, субъекты хозяйствования.

Бескидский тоннель был построен в 1886 году и на сегодня, то есть за 128 летнюю историю, он исчерпал эксплуатационный ресурс. Поезда проходят через тоннель с минимальной скоростью. Кроме того, однопутный тоннель ограничивает пропускную способность всего международного транспортного коридора. Этот тоннель в Карпатах является единственным однопутным участком V Критского международного транспортного коридора, который проложен по территории Италии, Словении, Венгрии, Словакии, Украины и России.

Бескидский тоннель – это второй по длине после Лутугинского железнодорожный тоннель в Украине, который находится в Карпатах между станциями Бескид и Скотарское (Львовская железная дорога). Морально устаревший тоннель создаёт преграды для интеграции транспортной сети Украины в европейскую, и уменьшает полноценное использование транзитного потенциала Украины. Всё это значительно влияет на пропускную способность – через тоннель может проехать только 24 пары грузовых и 23 пассажирских поезда в сутки. А через новый тоннель планируется пропускать в сутки более 100 пар поездов.

Бескидский тоннель имеет стратегическое значение, поскольку за маршрутом, на котором он расположен, перевозятся грузы к западной границе, кроме того более 40% транзитных грузов перевозятся в направлении Западной и Центральной Европы. Без строительства нового тоннеля транзитные грузы могут пойти в обход Украины – территорией Польши и Белоруссии.

Данный тоннель длиной 1822 метра планируется построить рядом с существующим однопутным. Строительство нового тоннеля должно **закончиться в 2017 году**. Строить тоннель в Карпатах планируют по новейшей австрийской технологии, часть работ будет выполнять субподрядчик – австрийская компания PORR. Подготовительные работы, укладку пути, электрификацию, будет выполнять Львовская железная дорога за собственные деньги.

Строительство Бескидского тоннеля – самый крупный инфраструктурный проект в Украине общей стоимостью - 2,194 млн гривен.

Стоимость объекта составляет **EUR102,7 млн.**(142 млн долларов США). Кредит на строительство выделяют: Европейский банк реконструкции и развития (40 млн долларов США) и Европейский инвестиционный банк (55 млн.евро). Проект рассчитан на 4 года.

Договор на проектирование и строительство нового Бескидского тоннеля стоимостью 142 млн долларов США подписали Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины ("Укрзалізниця") и частное акционерное общество "Строительная ассоциация "Интерстроймонтаж".

Для выполнения Программы предусмотрено не менее **8164,03 млн. гривен** за счет собственных и привлеченных средств железных дорог Украины, а также других источников.

Финансирование программы осуществляется за счёт средств частных инвесторов, государственного и местного бюджетов, в том числе на условиях софинансирования и государственной поддержки, а также других источников, не запрещённых законодательством.

Таблица 8.

Прогноз объёмов выполнения работ в железнодорожной отрасли в рамках Государственной целевой социальной программы развития в Украине спортивной и туристической инфраструктуры в 2011-2022 годах

	Всего	В том числе по годам, млн грн.											
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
модернизация и капитальный ремонт железнодорожной инфраструктуры	373,44	17,84	43,72			11,88	150	150					
строит. Бескидского тоннеля	988,00			216	372	200	200						
модернизация железнодорожной станции "Сколе" и "Воловец"	53,00 53,00								5	25	23		
Закупка: межрегиональных поездов (28 шт.)	6143,76		2859,02			1640,14	1644,6						
Электропоездов (4)	301,6							150,8	150,8				
Дизель поездов (6)	251,23		83,71					83,72	83,8				
Всего	8164,03	17,84	2986,45	216	372	1852,02	1994,6	384,52	244,6	50	46	0	0

Источник: Постановление Кабинета Министров Украины от 29 июня 2011 года № 707

Объёмы финансирования Программы уточняются ежегодно с учётом реальных возможностей государственного и местного бюджетов и других источников, а также выполнения Программы за предыдущий период.

6. Объекты инновационной политики железнодорожного транспорта

Эффективная законодательная база – это основа для получения инвестиций в любой стране. В ежегодном исследовании «Ведение бизнеса 2014» были отмечены положительные изменения законодательной базы Украины, в результате чего её рейтинг поднялся со 140 до 112 места, что свидетельствует о формировании благоприятного фискального пространства. Улучшение позиций среди прочего обеспечило повышение Украины в рейтинге по критерию «налогообложение» на 4 позиции (с 168 на 164 место). Согласно исследованию затраты времени на подготовку отчетности и уплату налогов уменьшились с 491 до 390 часов в год, интегральный показатель налоговой нагрузки снизился на 0,5 п.п. (с 55,4 до 54,9%), в том числе нагрузка на прибыль корпорации – на 0,4 п.п. (с 11,6 до 11,2%).

Одной из главнейших отраслей экономики Украины, нуждающихся в применении инновационных методов развития, является железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт в Украине пользуется большим спросом, так как им осуществляется почти 60% грузоперевозок страны. Для сравнения - в бывшем Советском Союзе этот показатель достигал 80%. Объем чистого дохода от реализации продукции Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины в 2012 году составил 3,6% ВВП. Основным источником доходов железных дорог является прибыль от перевезенных грузов на внутренних и международных линиях.

Международные экономические отношения и глобализация экономики сделали уровень развития инфраструктуры всех стран и её транспортной составляющей самым главным стержнем. Железнодорожная сфера на сегодняшний день требует реформирования, в частности обновления её основных фондов, поэтому возникает большая необходимость в привлечении инвестиций. Следует отметить, что инфраструктурный потенциал железных дорог Украины позволяет увеличить объёмы перевозок на всех направлениях.

Инновационная инфраструктура является главным **объектом инновационной политики железнодорожного транспорта**. На данный момент состояние подвижного состава не соответствует современным требованиям транспортной системы XXI столетия. Одной из самых острых проблем железных дорог стал физический износ и моральное старение локомотивного парка. Абсолютное большинство тягового подвижного состава украинских железных дорог было построено согласно техническим требованиям 60-х лет прошлого столетия.

Он характеризуется увеличенными, постоянно возрастающими эксплуатационными расходами и имеет низкую экономическую эффективность по сравнению с локомотивами нового поколения.

В настоящее время отработали нормативный срок службы, установленный заводами-производителями 75% электровозов. Вследствие ежегодной недостаточности финансирования темпы старения локомотивного парка железных дорог Украины значительно превышают темпы приобретения новых современных образцов тягового подвижного состава. В ближайшие три года парк грузовых электровозов серии ВЛ8 будет требовать списания по техническому состоянию, критерию безопасности и сроком службы.

Износ основных фондов железных дорог составляет более 50%, в том числе подвижного состава – около 70%. Значительная часть путей проложена на деревянных шпалах, которые очень старые. Немедленного ремонта требует треть путей сообщения Парк грузовых вагонов Украины, которым осуществляется перевозка грузов, насчитывает 123 тысячи вагонов, из которых около 20% находятся в запасе или ремонте. Для потребностей железных дорог нужно около 150 тысяч вагонов, так как существующий парк грузовых вагонов значительно изношенный физически, а также морально устаревший. Почти 80% вагонов эксплуатируется после назначенного срока службы, что требует больших материальных и финансовых затрат на ремонт и техническое обслуживание, поэтому существует огромный дефицит грузовых

вагонов. Как видно, устаревшие основные фонды стали наибольшей проблемой украинских железных дорог.

Учитывая плохое состояние автомобильных дорог, из года в год растёт спрос на железнодорожные перевозки, что требует больших затрат на приобретение нового и ремонт текущего подвижного состава.

Поэтому роль железнодорожного транспорта в инновационной политике страны велика. С одной стороны – железнодорожный транспорт является потребителем продукции, производимой многими отраслями экономики. С другой стороны - железнодорожный транспорт обеспечивает эти и другие отрасли услугами по транспортированию, помогая им развиваться.

Реализация продуманной, качественно новой инновационной политики на железнодорожном транспорте, повысит его конкурентоспособность, эффективность и социальную значимость, а также, сможет обеспечить высокое качество транспортных услуг, которые будут соответствовать международным стандартам.

7. Публично-частное партнёрство на железнодорожном транспорте

Немного истории. Опыт привлечения частного сектора к участию в строительстве инфраструктурных объектов Австрии берёт начало в XIX ст., когда часть австрийской железнодорожной сети была построена в рамках государственного частного партнёрства (ГЧП). В 1874 году Австрия заключила концессионный договор с частным консорциумом на строительство, финансирование и эксплуатацию части железнодорожных путей сообщения между коммунами Штайнах и Рид, что в дальнейшем получило название - железная дорога кронпринца Рудольфа.

В конце XIX ст. в России и в Украине концессионная форма партнёрства позволила выполнить значительный объём работ по строительству железнодорожных путей сообщения. С участием крупного капитала (фон Мекк, Дервиз и др.) в 1860-90-х годах строились все российские железные дороги. Первая концессия на строительство железной дороги Козлов-Воронеж была выдана в 1866 году. В России десятки тысяч километров железнодорожного полотна во второй половине XIX – в начале XX ст. были построены на концессионной основе.

В 1885 году Киевской городской Думой был объявлен конкурс на строительство городской железной дороги. В рамках этого конкурса инженер А. Струве предложил собственный проект, который стал победителем конкурса. В соответствии с договором, заключённым с городской Думой, А. Струве должен был построить 24 версты железнодорожного полотна, эксплуатировать его 45 лет, при этом отдавая часть своей прибыли городской казне, а с 1 ноября 1934 года бесплатно передать предприятие на баланс города. При этом после окончания 25 лет концессии, на протяжении двух лет (с 1 ноября 1914г. до 1 ноября 1916 г.) Дума оставляла за собой право досрочного выкупа предприятия.

В Австралии проектом ПЧП, исполнителем которого выступал Азиатский Тихоокеанский транспортный консорциум, стала железная дорога Аделаида-Дарвин. Этим проектом предлагалось заменить «узкоколейку» современной железной дорогой, которая бы соединила южную и северную части Австралии.

Учитывая опыт публично-частного партнёрства в железнодорожной отрасли, существовавший в предыдущих столетиях, вопрос очень актуален в настоящее время. Поиск источников финансирования остается одной из основных задач сохранения и наращивания транспортно-экономического потенциала страны. Чтобы сократить расходы правительства и уменьшить тарифы частный сектор может выполнять проекты по строительству новых

железных дорог с последующей их эксплуатацией. Привлечение частных средств имеет особое значение для Украины.

Учитывая опыт ведущих промышленно-развитых стран мира, с помощью сочетания интересов государства и частного сектора, то есть так называемого публично-частного партнёрства, можно решить финансовые проблемы по модернизации инфраструктурных объектов в условиях, когда государство не может самостоятельно обеспечить финансирование.

Литература (References):

1. Doing Business 2014: Analytical Report [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2014>
2. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Государственной целевой социальной программы развития в Украине спортивной и туристической инфраструктуры в 2011-2022 годах» от 29 июня 2011 года № 707. // ВРУ. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-derzhavnoyi-cilovoyi-socialnoyi-programi--doc60622.html>
3. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы» от 16.12.2009 г. № 1390 // ВРУ.–[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
4. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Программы обновления локомотивного парка железнодорожного транспорта Украины на 2012-2016 годы» от 01.08.2011 г. № 840// ВРУ. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
5. Распоряжение КМУ «Об одобрении Концепции Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005-2015 гг.» от 31.12.2004 г. № 979-р // ВРУ – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ua-info.biz/legal/baseut/ua-smpest.htm>
6. Распоряжение КМУ «Вопросы обеспечения участия Украины в реализации проекта строительства железнодорожных путей и инфраструктуры прямого железнодорожного сообщения в направлении Чоп (Павлово) –Кошице –Братислава – Вена» от 16 декабря 2009 г. № 1681-р // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
7. Распоряжение КМУ «Об одобрении Концепции Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта» от 27.12.2006 г. № 651-р // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
8. Государственная служба статистики Украины: [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>