

СУЧАСНИЙ СТАН ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ЯК ВАЖЛИВОГО ЕЛЕМЕНТУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

CURRENT STATE OF RAILROAD FIELD AS AN IMPORTANT PART OF NATIONAL INFRASTRUCTURE

Тетяна СТРОЙКО,
доктор економічних наук,
Миколаївський національний університет
імені В. О. Сухомлинського



Tetyana STROYKO,
Doctor of Economics,
V.O. Sukhomlynskyi Mykolaiv
National University

Інфраструктура національної економіки є складною системою, що містить значну кількість елементів та підсистем, які забезпечують процес її адаптації до змін зовнішнього середовища. Стратегічно значимим елементом інфраструктури національної економіки є залізничний транспорт.

Це важлива складова національної інфраструктури в умовах посилення глобалізаційних та інтеграційних процесів. Тісний взаємозв'язок залізниць Європи сформувався історично і в сучасних умовах здобуває все більший динамізм у сфері як технологічних процесів, так і економічної лібералізації, у розширенні горизонтів управління на основі нових засобів комунікації.

Актуальним проблемам розвитку залізничної галузі в новітніх умовах присвячено наукові розробки широкого кола вітчизняних вчених. Дискусії викликають сучасні проблеми, що стоять перед галуззю, а також перспективи її розвитку, що й потребує більш ґрунтовних досліджень.

У зв'язку з цим необхідно дослідити сучасний стан залізничної галузі як важливого елементу національної інфраструктури та обґрунтувати стратегічні орієнтири подальшого її розвитку.

Найпоширенішим твердженням є той факт, що вперше економічну термінологію інфраструктури ввів американський учений П. Розенштейн-Родан. Його послідовники розуміли під цим поняттям загальні умови розвитку суспільного виробництва, необхідні для обслуговування обігу приватного капіталу в основних галузях економіки та задоволення потреб населення.

В. Жамін, Б. Хомелянський, В. Красовський та інші автори визначають інфраструктуру як комплекс допоміжних галузей, виробництв і видів (виробничі) та населення (соціальна) інфраструктури [1, с. 15]. Російські вчені зазначають, що інфраструктура – це об'єктивно сформована в результаті суспільного розподілу праці система загальних умов забезпечення суспільного відтворення в рамках національного господарства і кожної її ланки, що являє собою сукупність раціональних технологічних, організаційно-економічних, інформаційних, соціальних та інших взаємозв'язків з ефективного обслуговування функціонування структуроутворюючих галузей та життєзабезпечення населення [2, с. 153].

Цікавою є авторська концепція Н. Журавльової, яка трактує інфраструктуру як специфічний суспільно-ринковий інститут та вид економічної діяльності, що виходить з органічної єдності матеріально-виробничої та соціальної інфраструктури, яка базується на суспільно-державному партнерстві, співробітництві держави, муніципалітетів, транснаціонального й національного бізнесу, виділенні природних монополій та конкурентної інфраструктури [3, с. 15].

Незважаючи на посилення уваги до проблем інфраструктури, серед вче-

них немає єдності поглядів щодо місця й ролі інфраструктури в системі громадського відтворення, групування її галузей, до кінця не уточнені межі між інфраструктурою та основним виробництвом, різними її групами, мало досліджені також проблеми вдосконалення економічного механізму господарювання в цій важливій сфері [4].

Але і науковці, і практики єдині в думці, що одним з основних негативних факторів, які стримують розвиток національної економіки, є недостатньо розвинена інфраструктура, а особливо її транспортна складова.

Дослідження свідчать, що інфраструктурні проблеми в Україні є значно глибшими, ніж в інших державах з перехідною економікою. У сучасній економіці широко використовується методологія моніторингу інфраструктури, розрахованої відповідно до індикаторів, розроблених Європейським банком реконструкції та розвитку (табл. 1).

Згідно з розрахунками фахівців найменш реформованими є залізничний транспорт, водовідведення й водопостачання. У нашій державі розроблено адаптований до вітчизняних умов моніторинг інфраструктури, який готується Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕДПК), що оцінює стан і динаміку процесу реформ [6].

Оцінка інфраструктурної політики України вченими ІЕДПК здійснювалася з урахуванням таких факторів, як комерціалізація та приватизація (власність, управління природною монополією, організаційна структура галузі), тарифна (структура тарифів, взаємна заборгованість, обсяги бюджетного фінансування), регулятивна та інституційна реформи (ефективний регулюючий орган, регулювання доступу до мережі).

Необхідно зазначити, що вчені інституту застосовували до всіх галузей універсальні критерії, тоді як критерії Європейського банку реконструкції та розвитку є індивідуальними. Оцінка проводилася відповідно до шкали, що змінювалася від 1 (реформи повністю відсутні) до 4 (ринково-орієнтовані реформи майже завершено), і розроблена згідно з практикою ЄБРР, хоча і є більш наближеною до американської системи оцінювання середнього балу (GPA). Але слід зазначити, що індикатори мають певні відхилення, зокрема у 2010 році залізничний транспорт України оцінено фахівцями ІЕДПК на рівні 1,75, а за шкалою ЄБРР – 3 балів.

За фактичними даними, у 2012 році залізницями перевезено 457,5 млн. тонн вантажів, що на 2,5% менше звіту 2011 року (тобто 469,3 млн. тонн). Таким же є відсоток падіння (2,5%) і вантажообігу, який становить 237,7 млрд. тонно-км (звіт 2011 – 243,9 млрд. тонно-км). Обсяг транзитних перевезень у 2012 році зменшився проти звіту 2011 року на 17,8% і становив 41,9 млн. тонн проти 50,99 млн. тонн у 2011 році.

Тенденція скорочення обсягів вантажних перевезень спостерігається

Викладено основні підходи до визначення інфраструктури. Проведено ґрунтовне дослідження сучасного стану залізничної галузі як важливого елемента національної інфраструктури. Досліджено інфраструктурні проблеми в Україні, при цьому використано методологію моніторингу інфраструктури. Обґрунтовано заходи щодо покращення ситуації в залізничній галузі на короткостроковий період 2013-2014 року.

The basic approaches to define the infrastructure are provided. The current state of railroad field as an important part of national infrastructure is analysed. Infrastructural problems in Ukraine are investigated using the methodology of infrastructure's monitoring. The measures to improve railroad field condition for short-term period of 2013-2014 are grounded.

Таблиця 1. Індикатори структурних реформ
в інфраструктурних галузях різних країн, 2011 рік

Країна	Інфраструктура			
	водовідведення та водопостачання	міський транспорт	автошляхи	залізні дороги
Україна	2+	3-	3-	2
Росія	3-	3	3-	3+
Молдова	2	3-	3-	2
Грузія	2	2+	2+	3
Білорусь	2-	2	2	1
Угорщина	4	3+	4-	3+
Польща	4-	4-	4-	3
Словаччина	3+	3+	3-	3+
Румунія	3+	3+	3	4
Литва	3+	4-	3	4

Джерело: [5].

 Таблиця 2. Фінансовий план
по залученню кредитних ресурсів, 2012 рік

Залізниця	Залучення довгострокових кредитів		Залучення короткострокових заощаджень		Залучення кредитних ресурсів, усього	
	план	факт	план	факт	план	факт
Донецька	4211,5	1081	3539	3941,7	7750,5	5022,7
Львівська	1165,6	361,2	1149,3	807,7	2314,9	1168,9
Одеська	2282,5	504,3	2110,6	876,0	4393,1	1380,3
Придніпровська	2834,6	621,1	944,1	737,1	3778,7	1358,2
Південно-Західна	3072,5	460,0	2076,2	1174,3	5148,7	1634,3
Південна	5825,1	1755,7	365,4	681,0	6190,5	2436,7
Всього	19391,8	4783,3	10184,5	8217,8	29576,4	13001,1

Джерело: [7].

і у 2013 році. Так, за січень (звіт – 17,0 млрд. тонно-км) падіння вантажообігу до січня минулого року становило 8,3%, а транзиту – 17,4% (звіт – 3,3 млн. тонн). Пасажириобіг у 2012 році становив 49,2 млрд. пас-км, що менше показника минулого року на 2,6% (звіт 2011 – 50,6 млрд. пас-км). Перевезено 485,3 млн. пасажирів, що менше від рівня 2011 року на 2,1% (звіт 20 – млн. чол.).

Доходи від звичайної діяльності залізниці отримали в сумі 56,4 млрд. грн., що перевищує показники звіту за 2011 рік на 753,5 млн. грн. (1,5%) (звіт 2011 – 53,7 млрд. грн.). Планове завдання щодо отримання доходів від звичайної діяльності за звітний період не виконано на 781,8 млн. грн., тобто на 1,4%. (план – 57,2 млрд. грн.).

При цьому доходи від перевезень становили 45,8 млрд. грн., що менше від даних звіту 2011 року на 0,5% (217,5 млн. грн.) (звіт 2011 – 46 млрд. грн.). У тому числі доходи від вантажних перевезень зменшились відносно показників звіту 2011 року на 2,1% (або на 831 млн. грн.) (звіт 2011 – 40,1 млрд. грн., звіт 2012 – 39,3 млрд. грн.). Витрати залізниць (з урахуванням податку на прибуток) оцінюються в розмірі 55,9 млрд. грн., що перевищує дані звіту 2011 року на 2,9 млрд. грн., або на 5,6%.

Незважаючи на те, що в операційній діяльності має місце економія, витрати на «матеріали» зросли відносно планового завдання на 3,3% (тобто на 197 млн. грн.), а «інші» – на такий же відсоток, або на 187,9 млн. грн.

Матеріали зросли відносно плану на таких залізницях:

- Південній – на 178,8 млн. грн. (на 21,4%);
- Південно-Західній – 191,7 млн. грн. (на 16,8%);
- Придніпровській – на 73,2 млн. грн. (на 7,3%);
- Одеській – на 25 млн. грн. (на 2,9%).

Інші операційні витрати збільшені на 187,9 млн. грн. (на 3,3%).

Найбільш перевитрачені кошти щодо показника «інші» на Південно-Західній (+229,2 млн. грн.), Донецькій (+60,6 млн. грн.) та Південній (+33,5 млн. грн.) залізницях.

Упродовж 2012 року згідно із затвердженим фінансовим планом залізниць України на 2012 рік посадові оклади (тарифні ставки) залізничникам підвищилися на 10,3%, двічі по 5% з 1 травня та з 1 жовтня.

Середньомісячна заробітна плата за 2012 рік становила 3759,2 грн., що нижче від запланованої на 0,2% за рахунок економії фонду оплати праці та оптимізації контингенту.

Вище від запланованої середньомісячна заробітна плата була на таких залізницях:

- Південно-Західна – на 1%, її розмір становив 3832,3 грн.;
 - Донецька – на 0,8% (3838 грн.);
 - Південна – на 0,2% (3781,6 грн.).
- Нижче від запланованої заробітна плата була на таких залізницях:
- Придніпровська – на 0,1%, її розмір становив 3759,8 грн.;
 - Одеська – на 0,6% (3769,7 грн.);
 - Львівська – на 3,2% (3553,9 грн.).

Порівняно з 2011 роком середньомісячна заробітна плата зросла на 14,4%. Планове завдання з продуктивності праці не виконала жодна залізниця. При плані 1382,5 тис. приведених т-км на особу щодо перевезень фактично виконано 1357,3 тис. приведених т-км/особу, що становить 98,2%. Це пояснюється зменшенням обсягів для визначення продуктивності праці на всіх залізницях в середньому на 3,4%.

При цьому кількість працюючих на перевезеннях менше від плану на всіх залізницях у цілому на 4,4 тис. осіб (на 1,6%). Зростання продуктивності праці відносно показників звіту 2011 року спостерігається на всіх залізницях у середньому на 2,4%, переважно за рахунок оптимізації кількості працюючих на перевезеннях.

Економічно закономірним є те, що темп зростання заробітної плати не перевищує темп зростання продуктивності праці. Порівняно з 2011 роком середньомісячна заробітна плата зросла на 14,4%, а продуктивність праці – лише на 2,4%. Це вказує на додаткове навантаження на витратну частину галузі й на дисбаланс між наявним контингентом, обсягами робіт та темпами зростання заробітної плати.

За 2012 рік залізницями виконано ремонтних робіт на суму 5,31 млрд. грн. при запланованих 4,61 млрд. грн., перевиконання становило 703,4 млн. грн., що на 15,3% більше від плану. Найбільші перевитрати допущені на Південно-Західній залізниці – 303,7 млн. грн. (на 40,3% більше від плану).

За підсумками діяльності залізниць у 2012 році отримано чистий прибуток у сумі 431,5 млн. грн. Перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних у 2012 році становило 6,7 млрд. грн., у тому числі в приміському сполученні – 3,4 млрд. грн.

Залізницями у 2012 році сплачено до бюджетів усіх рівнів та державних цільових фондів 13,7 млрд. грн., у тому числі до держбюджету – 4,9 млрд. грн. Залізницями України освоєно капітальних інвестицій на суму 12,2 млрд. грн. при запланованих майже 14 млрд. грн., що становить 87,6%. Темп зростання відносно 2011 року становив 113,8%.

За рахунок власних коштів (амортизації) освоєно 4,6 млрд. грн. при плані 4,7 млрд. грн., а за рахунок залучених – 7,3 млрд. грн. (план – 8501,6 млн. грн.). Крім того, за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів на будівництві залізнично-автомобільного переходу через р. Дніпро в м. Києві освоєно робіт на суму 297,0 млн. грн., що становить 74,6% від запланованих обсягів. На суму 0,4 млн. грн. за рахунок місцевого бюджету виконано робіт з благоустрою території, реконструкції огорожі, будівництва пам'ятного знаку, облаштування газопроводу Запорізької дитячої залізниці (план 0,4 млн. грн.), також придбано 1 рейковий автобус з частковою оплатою за рахунок місцевого бюджету на суму 12,4 млн. грн.

У поточному році оновлено рухомий склад на суму 4,5 млрд. грн., у тому числі придбано:

- 4 вантажних електровози постійного струму ВЛ11;
- 180 вантажних піввагонів;
- 10 міжрегіональних електропоїздів (Hyundai);
- 2 міжрегіональні електропоїзди (Шкода);
- 1 рейковий автобус 620М;

- 2 дизель-поїзди ДЕЛ-02;
- 1 вагон-гараж;
- 6 одиниць колійної техніки;
- а також модернізовано рухомий склад на суму 910,5 млн. грн.

Обсяг модернізації колії становив 1,7 млрд. грн. Модернізація колії здійснювалася на напрямках впровадження швидкісного руху з метою підготовки залізничного транспорту до ЄВРО-2012.

Кредитний портфель Укрзалізниці на кінець 2012 року досяг 15,9 млрд. грн., що на 2,7 млрд. грн. менше від запланованого. Так, за довгостроковими кредитами кредитний портфель становив 11,9 млрд. грн., що на 2,5 млрд. грн. менше від запланованого, а за короткостроковими – 4,1 млрд. грн. (менше на 0,1 млрд. грн.).

Залізницями України проводилась постійна робота щодо залучення довгострокових кредитних ресурсів, однак у зв'язку з погіршенням ситуації на валютно-кредитному ринку України, збільшенням відсоткових ставок залучити довгострокові кредити на заплановану суму не вдалось. Траплялись ситуації, коли фінансово-кредитні установи навіть підписували кредитні угоди, але потім відмовлялись видавати довгострокові кредитні ресурси.

Незважаючи на невиконання в цілому фінансового плану щодо залучення кредитних ресурсів, деякими залізницями перевиконано фінансовий план у частині залучення короткострокових кредитних ресурсів. При цьому план щодо довгострокових кредитних ресурсів недовиконаний (табл. 2).

Враховуючи те, що в затвердженому фінансовому плані всі надходження коштів, у т. ч. й залучення кредитів, збалансовані з витратами, необхідно погодити залучення короткострокових кредитних ресурсів замість довгострокових у межах загального кредитного портфелю за 2012 рік.

З метою покращення ситуації на короткостроковий період 2013-2014 року доцільно вжити наступних заходів:

- удосконалити нормативно-правове регулювання міжнародних перевезень вантажів;
- організувати інформаційний обмін із сусідніми залізничними адміністраціями;

- запровадити використання електронних накладних УМВС, ЦІМ/УМВС, ЦІМ як декларацій та документів контролю доставки вантажів;
- організувати курсування контейнерних поїздів та проводити роботу щодо їх інформаційної підтримки.

ВИСНОВКИ

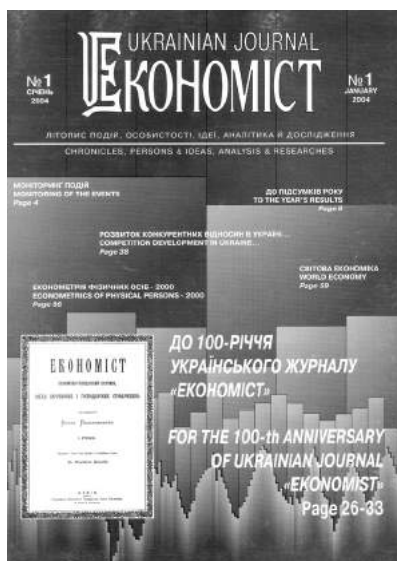
Для стимулювання подальшого розвитку залізничної галузі слід насамперед створити сприятливі умови для організації транзитних перевезень, запровадити прозорі тарифні умови для експедиторів, узгодити оптимальні логістичні схеми з операторами рухомого складу, знизити ставки додаткових зборів за перевантаження транзитних вантажів.

Ми вважаємо, що саме належний розвиток інфраструктури є тим ланцюгом, який пов'язуватиме всі елементи національної економіки, забезпечуючи передумови для формування високоефективної, конкурентоспроможної, процвітаючої держави.

ЛІТЕРАТУРА

1. Жамин В. А. *Инфраструктура при социализме* / В. А. Жамин // *Вопросы экономики*. – 1997. – № 2. – С. 14–23.
2. *Экономика организаций (предприятий): учебник для вузов* / под ред. проф. В. Я. Горфинкеля, проф. В. А. Швандара. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 608 с.
3. Журавлева Н. А. *Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры: вопросы теории и методологии: автореф. дисс. на соискание уч. степени док. экон. наук: спец. 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономическая безопасность)»* / Журавлева Наталья Александровна. – Санкт-Петербург, 2010 – 42 с.
4. Кочетов А. Н. *Современный взгляд на роль инфраструктуры в социальном развитии общества* [Электронный ресурс] / А. Н. Кочетов, Д. А. Харитонов. – Режим доступу: http://www.seun.ru/oldsea/Win/Journal/j/2000_2r/Socio/kochet.htm.
5. *Доклад о переходном процессе за 2011 год* [Электронный ресурс] / Европейский банк реконструкции развития. – Режим доступу: <http://www.ebrd.com/pages/research/publications/flagships/transition.shtml>.
6. *Мониторинг инфраструктуры Украины* / [Б. Додонов, П. Опітц, П. Суголов, К. фон Хіршаузен] // *Наукові матеріали*. – 2001. – № 8. – черв. – Режим доступу: http://www.ier.com.ua/ua/publications/regular_products/infrastructure_monitoring.
7. *Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт* [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>.

117 років! 1897 – від ідеї журналу до сьогодні – 2014



110 років! 1904 – 1914 – як щомісячний журнал – 1997 – 2014