

«Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», і лише через два роки розпочався процес акціонування, з прийняттям Постанови КМУ №200 від 25 червня 2014 р. «Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця».

Головна мета акціонування галузі - підвищення її ефективності. Це передбачає передовсім розділення функцій: господарська функція відійде публічному акціонерному товариству "Українська залізниця", а функція державного управління галузю - Міністерству інфраструктури; також передбачається оптимізація бізнес-процесів, підвищення рентабельності та продуктивності праці, підвищення притоку інвестицій в галузь, масштабне оновлення рухомого складу (спільно з консалтинговою компанією АТ Kearney "Укрзалізниця" провела стратегічну діагностику стану залізничного транспорту. Згідно з цим документом, до 2020 року для підтримки тих об'ємів перевезень, які існують на сьогодні, необхідно буде закупити більше 2 тис. локомотивів і близько 110 тис. вантажних вагонів), розвиток вітчизняного транспортного машинобудування (адже, як неоднократно заявляв міністр інфраструктури, пріоритет буде надаватися вітчизняним підприємствам).

Але не можна допустити негативних наслідків реформування, таких, як:

- погіршення якості кадрового потенціалу залізничного транспорту через звільнення кваліфікованих працівників, погіршення умов праці та обмеження доступу до соціальних послуг (медицини, санаторно-курортного лікування тощо);

- зниження ефективності роботи залізниць у сфері вантажних перевезень (впровадження конкуренції в перевезенні локомотивною тягою може призвести до окупації найрентабельніших перевезень приватними перевізниками та зростання кількості переміщення зустрічних порожніх вантажних поїздів, які будуть направлятися розрізненими власниками в погоні за прибутковими вантажами, як, наприклад, у РФ);

- надмірне підвищення вартості пасажирських перевезень, що призведе до закриття нерентабельних залізничних маршрутів, зниження мобільності населення та інших наслідків.

Стосовно ліквідації перехресного субсидіювання збитків від пасажирських перевезень прибутком від вантажних шляхом доведення до самоокупності пасажирських перевезень, необхідно зауважити, що світовою практикою в даній сфері є державне субсидіювання. Зокрема, за статистичними даними в країнах ЄС щорічно витрачається понад € 36 млрд. на покриття збитковості пасажирських перевезень. В Німеччині загальні субсидії залізницям складають €14 млрд., у Франції – €11, в Італії – €8 млрд. Для

порівняння: збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2013 р. склала €0,3 млрд. На сьогодні в Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пасажирських перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, і навіть у нових країнах ЄС – Чехії та Болгарії - пасажирі оплачують близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. Лише у Великобританії та Нідерландах пасажир оплачує майже повну вартість квитка. І Великобританія є показовим прикладом невдалих реформ на залізничному транспорті. Адже після тотальної приватизації залізниць, у тому числі залізничних колій та іншої інфраструктури підвищилась кількість аварій, скоротилось оновлення основних фондів, в кілька разів зросла вартість квитків (англійський пасажир сплачує в середньому в 10 разів більше за поїздку, ніж італійський і вчетверо вище, ніж німецький). Але навіть в таких умовах британській уряд виділяє на підтримку залізниць 4-5 млрд. фунтів стерлінгів щорічно.

Отже, на нашу думку, ліквідувати перехресне субсидіювання вкрай необхідно, але треба впровадити державне субсидіювання пасажирських перевезень. Доступність транспортних послуг має довгострокові соціальні та макроекономічні наслідки, без яких неможливий інтенсивний економічний розвиток країни.

УДК 330.322:656.2

### АКТУАЛЬНІСТЬ ІННОВАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

По мірі розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватись відповідно до динаміки попиту на транспортні послуги. Гнучкість, еластичність транспорту, можливість працювати в різних, в тому числі ймовірнісних, режимах, реалізовувати «пікові» потреби в перевезеннях – ось ті вимоги, які висуваються сучасним транспортним системам.

Глобалізація економіки і розвиток міжнародної торгівлі в другій половині ХХ століття, зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни і її транспортної складової найважливішим фактором її конкурентних переваг. В економічній літературі виділяють 3 етапи досягнення конкурентних переваг країн. На першому етапі вони забезпечуються за рахунок великих запасів базових ресурсів – природних, трудових (некваліфікована дешева робоча сила), на другому – за рахунок великого інвестування, на третьому (сучасний

період) – за рахунок інновацій і змін. Тобто, в теперішній час успіх у міжнародній конкуренції визначають не стільки самі фактори, скільки їх ефективне використання.

Світова практика показує, що конкурентні переваги створюються і знаходяться в тісному взаємозв'язку з місцевими умовами, тобто з відповідною інфраструктурною облаштованістю. Таким чином, створюючи найбільш сприятливі інфраструктурні умови, розбудовуючи міжнародні транспортні коридори, країна забезпечує собі лідерство в міжнародній конкуренції і економічному зростанні в цілому.

Основою транспортної системи України є залізничний транспорт. Сучасні ж тенденції його функціонування характеризуються не тільки постійним падінням обсягів перевезень, використанням морально застарілого рухомого складу, колійної техніки та технологій ремонту й утримання виробничих запасів, а й втратою галуззю іміджу надійного транспортного перевізника. Зношена колія та висока енергомісткість перевізного процесу стали реаліями Укрзалізниці, які не дозволяють розвиватись галузі на одному рівні з європейськими залізницями. Транспортна інфраструктура, яка забезпечує перевезення вантажів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, експлуатовані Укрзалізницею і промисловими підприємствами, автомобільні дороги, у тому числі дороги загального користування, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу.

Оскільки транспорт є загальною умовою матеріального виробництва, він має інфраструктурний характер. Важливою особливістю транспортної системи є її тісний взаємозв'язок з виробництвом. В еволюції їх взаємин виділяють три стадії.

На першій стадії виробництво і транспорт перебували в безпосередній єдності, між ними не можна було провести розмежувальну рису.

На другій стадії вони сформували самостійні системи, які функціонують, і розвиваються досить автономно. При цьому транспорт виділився в самостійну народногосподарську галузь зі стійкою внутрішньою структурою, власними критеріями (максимізація пропускної здатності транспортних магістралей) і показниками роботи (облік транспортних витрат і показниками роботи в тонно-кілометрах). Саме на цій стадії розвитку у цей час перебуває транспортна система України.

На третій стадії виробництво і транспорт повинні об'єднатися в таку виробничо-транспортну систему, в межах якої вони взаємодіють як окремі підсистеми. При цьому змінюються не тільки

цільові функції обох підсистем, але і критерії, і показники їх роботи. На перший план виступає завдання мінімізації витрат при їх взаємодії.

Однак подальший розвиток транспорту, на відміну від попереднього етапу, коли важливим фактором у процесі розвитку географічного поділу праці було зниження транспортних витрат, у майбутньому для України на провідне місце висуваються такі параметри транспортної системи, як здатність швидко і надійно пропускати вантажопотоки великої потужності, з одного боку, і поглинати «сплески» вантажо- і пасажиропотоків – з іншої.

Таким чином, у подальшому актуальності набуває необхідність переходу до інноваційного розвитку транспортної галузі взагалі та залізничного транспорту як її системоутворюючого компонента зокрема. Такий перехід в сучасних умовах має глобальний характер і стає загальнодержавною проблемою, що пов'язана з висуненням науково-технічної інформації в ряд провідних факторів виробництва і найважливіших ресурсів сталого розвитку, ефективність застосування яких зумовлює загальногалузевий вектор сталого економічного розвитку. Саме це зумовлює необхідність та доцільність забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

УДК 330.322(477)

### ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЄКТІВ

*Колісников А.В., ст.. викладач (УкрДУЗТ)*

Державний інвестиційний проєкт - інвестиційний проєкт, що реалізується шляхом державного інвестування в об'єкти державної власності з використанням державних капітальних вкладень та/або кредитів (позик), залучених державою або під державні гарантії.

Державні капітальні вкладення - капітальні видатки державного бюджету (надання кредитів з державного бюджету), що спрямовуються на створення (придбання), реконструкцію, технічне переоснащення основних засобів державної власності, очікуваний строк корисної експлуатації яких перевищує один рік".

Відбір державних інвестиційних проєктів (крім тих, що здійснюються із залученням державою кредитів (позик) від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій, а також із коштів державного фонду регіонального розвитку) здійснюється Міжвідомчою комісією з питань державних інвестиційних проєктів у