

УДК338.47:656.2

Максим Іванович Міщенко,
д.е.н., доцент,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У роботі розкрито поточний економічний стан підприємств залізничного транспорту України. Представлений прогноз ВВП України до 2020 р., виходячи з перспектив функціонування вантажоутворюючих галузей, що дозволило виконати прогноз обсягу вантажної роботи підприємств залізничного транспорту на перспективу до 2020 року.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, прогноз, вантажообіг, перевезення вантажів

Постановка проблеми в загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими або практичними задачами.

Підприємства залізничного транспорту належать до базової галузі національної економіки України. На них припадає 88 % вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 50 % пасажирообороту, на відміну від країн Євросоюзу, де частка залізниць становить 8%.

Неможливість залізниць задовольнити потребу в перевезеннях негативно вплине на всю національну економіку України, а також на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників, чого допустити не можна. Необхідно розробляти заходи щодо поліпшення конкурентоспроможності залізничної мережі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано рішення даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше складових загальної проблеми, яким присвячується стаття.

Таким чином, проблема оновлення рухомого складу набула першочергового значення [1]. Згідно із Законом України "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" №433 від 16.01.2003 року, будівництво та реконструкція транспортних систем є стратегічними напрямками діяльності уряду [2].

Подальше збільшення перевезень, виходячи з державного регулювання довгострокового економічного розвитку, вимагає формування нового рівня транспортного забезпечення потреб національної економіки та розвиток макроекономічних процесів, що базується на якісно новому здійсненні всього комплексу технологічних операцій. До активного оновлення рухомого складу спонукає також і загострення конкуренції та лібералізація європейського ринку вантажних перевезень. Процес успішної інтеграції залізниць України в систему континентальних транспортних сполучень та нарощування потенціалу вантажних перевезень в цій сфері, безпосередньо залежить від організаційних заходів та інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та рухомого складу [3].

Створення і впровадження конкурентоспроможних видів рухомого складу, які мають якісно кращі експлуатаційні характеристики, а також проведення реконструкції і технічного переоснащення потужностей для його виготовлення вітчизняними виробниками буде сприяти різкому зменшенню залежності залізничної галузі від імпорту в постачанні рухомого складу [4].

У комплексному вирішенні нагальної проблеми відновлення залізничного рухомого складу, проведення капітальних ремонтів з продовженням терміну експлуатації і модернізації існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий (спроєктований більш півстоліття тому), можуть розглядатися не більше, ніж допоміжні заходи. Враховуючи необхідність нового рівня транспортного забезпечення стратегії соціально-економічного розвитку національної економіки, а також конкуренцію на європейському ринку перевезень, застосуванням цих заходів вирішити проблему оновлення рухомого складу неможливо.

Формулювання цілей статті (постановка задачі).

Таким чином, пріоритетом в оновленні рухомого складу повинно стати забезпечення залізниць України рухомим складом переважно нового покоління.

Метою даної статті є вивчення та прогнозування динаміки факторів, що формують попит на продукцію залізничного транспорту.

Це дозволить поліпшити техніко-економічні показники діяльності залізничного транспорту, поліпшити безпеку та якість перевезень, підвищити конкурентоспроможність залізниць України, зробити ривок у підвищенні ефективності роботи галузі.

Викладення основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням одержаних наукових результатів.

Державна Програма "Розвиток рейкового рухомого складу соціального призначення для залізничного транспорту та міського господарства" дозволила розробити і освоїти випуск основних видів та типів рухомого складу нового покоління, які раніше в Україні не вироблялися.

На вагонобудівних заводах України вже сьогодні створено і виготовляються понад 10 нових моделей цистерн, піввагонів, вагонів-платформ, при оновленні якими інвентарного парку будуть забезпечені підвищення надійності і економічності рухомого складу в експлуатації [5]. Ведеться робота щодо створення вагонів нового покоління з поліпшеними технічними та екологічними характеристиками, які гарантують безпеку руху поїздів. Це також буде сприяти прискоренню адаптації технології вантажних залізничних перевезень згідно з європейськими стандартами.

В даний час, невідкладним є вирішення наступних, більш масштабних завдань: створення локомотивів нового покоління з підвищеною потужністю, в тому числі зі швидкістю до 200 км/ год.; якісне виготовлення і серійне виробництво нового рухомого складу; скорочення термінів освоєння і впровадження прогресивної техніки нового покоління і ефективних технологій для переоснащення підприємств залізничного транспорту; створення широкої гами спеціалізованих і універсальних вагонів з поліпшеними техніко-економічними показниками (вантажопідйомність, маса тари, надійність [5] тощо); наукові дослідження, розробка і впровадження нових конструкційних матеріалів і сталей; удосконалення і виробництво відповідних конструкційних елементів і вузлів (візків, гальмівних систем, тощо); створення сучасної вітчизняної випробувальної бази (полігон) для випробувань рухомого складу

та його конструктивних елементів; розробка і впровадження методик випробувань, які гармонізовані з міжнародними стандартами; нормативно-правове забезпечення розвитку залізничного рухомого складу.

Рішення цих завдань вимагає програмної кооперації наукових установ та ряду областей, відповідної підготовки і вдосконалення виробництва, переоснащення підприємств, залучення інвесторів та інвестиційних ресурсів крім власних коштів Укрзалізниці.

Обсяг ринку вантажних транспортних послуг (в першу чергу, внутрішніх і експортних перевезень, визначається обсягами виробництва і споживання інших галузей національної економіки держави [6, 7]. Про це свідчить зв'язок обсягу перевезень і вантажообігу з розміром Валового внутрішнього продукту (ВВП), опосередкованого в національній грошовій одиниці - гривня (грн.), що відображають дані таблиці 1.

Таблиця 1

Динаміка показників діяльності залізничного транспорту України (Джерело: [7])

Рік	ВВП у порівнянних цінах 2013р., млн.грн.	Всього за всіма видами транспорту		В т.ч. залізничний транспорт		Питома вага залізничного транспорту, %	
		обсяг перевезень, млн. т	вантаж о-обіг млрд. т-км	обсяг перевезень, млн. т	вантаж о-обіг млрд. т-км	за обсягом перевезень	за вантажо-обігом
2000	527238	1529	394,1	357	172,8	23,35	43,85
2001	565192	1579	394	370	177,5	23,43	45,05
2002	620075	1558	411,3	393	193,1	25,22	46,95
2003	697839	1654	457,5	445	225,3	26,9	49,25
2004	826456	1731	480,1	462	234	26,69	48,74
2005	931421	1805	473,6	450	224	24,93	47,3
2006	1052347	1873	494,6	479	240,8	25,57	48,69
2007	1235669	1990	510,2	514	262,5	25,83	51,45
2008	1298251	1972	507,7	499	257	25,3	50,62
2009	1079135	1625	395,7	391	196,2	24,06	49,58
2010	1169175	1765	418,7	433	218,1	24,53	52,09
2013	1316600	1887	445,7	469	243,9	24,85	54,72

З таблиці 1 видно, що із зростанням ВВП збільшується обсяг перевезень і вантажообіг в цілому, в т. ч. і залізничного транспорту. Це є закономірним явищем, що впливає з природи вантажних перевезень. Враховуючи тенденції зростання ВВП і безпосередній зв'язок обсягів роботи залізничного транспорту з обсягами роботи вантажоутворюючих галузей, можна відзначити стійку тенденцію до збільшення обсягу транспортної роботи і сегмента залізничного транспорту на транспортному ринку України.

Ефективність функціонування підприємств транспортно-дорожнього комплексу України прямо впливає на стабільне функціонування всіх сфер суспільного виробництва та соціально-економічний розвиток країни. Питома вага транспортних послуг у

валовому внутрішньому продукті (ВВП) України становить близько 9%. Вартість основних виробничих фондів - 8%, кількість працюючих в галузі - 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни [7].

З ростом обсягів ВВП України найближчим часом підвищиться попит на вантажні перевезення, в першу чергу залізничним транспортом. Результати виконаного автором прогнозу представлені в таблиці 2 та на рисунку 1.

Аналіз зв'язку відправлення вантажів залізничним транспортом з ВВП виявив тісний залежність.

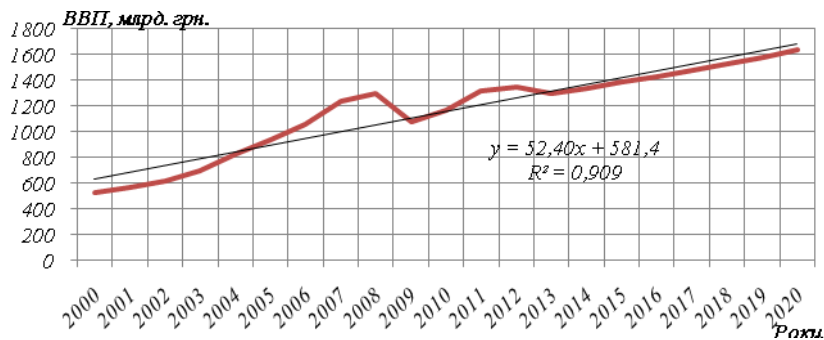


Рис. 1 Динаміка та прогноз ВВП України в цінах 2013 року (Джерело: розробка автора)

В результаті виконання стандартних процедур побудовано рівняння регресії «Відправлення - ВВП», на основі якого з використанням результатів прогнозу ВВП на період 2014-2020 рр. виконано прогноз обсягів відправлення вантажів залізничним транспортом, результати якого наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Прогноз обсягу ВВП, відправлення вантажів і тарифного вантажообігу залізничного транспорту України (Джерело: розробка автора)

Рік	ВВП, млрд. грн. в порівняльних цінах 2013 р.	Темпи росту ВВП до попереднього року, %	Відправлення, млн. т	Вантажо-обіг, млрд. т-км	Темп росту вантажо-обігу, %
2011	1316,60 (факт)	—	388,7	243,866	—
2012	1344,25 (прогноз)	102,10	389,5	245,516	100,7
2013	1297,76 (прогноз)	96,54	387,91	243,1	99,0
2014	1337,39 (прогноз)	103,05	389,4	244,73	100,7
2015	1380,30 (прогноз)	103,21	391,01	246,5	100,7
2016	1425,68 (прогноз)	103,29	392,72	248,37	100,8
2017	1473,66 (прогноз)	103,37	394,52	250,34	100,8
2018	1524,38 (прогноз)	103,44	396,43	252,43	100,8
2019	1577,995 (прогноз)	103,52	398,44	254,64	100,9
2020	1634,68 (прогноз)	103,59	400,57	256,98	100,9

З таблиці 2 та рисунка 3 видно, що переважна більшість вантажів залізничного транспорту відноситься до масових. Аналіз структури відправлення вантажів

свідчить про її стабільність у часі. Так, перше місце займає кам'яне вугілля, друге і третє місце - залізна і марганцева руда та інші вантажі, четверте - будівельні матеріали, п'яте - чорні метали. Загальна частка цих вантажів досягає 82% відправки.

Для визначення загального обсягу перевезень залізничним транспортом України до обсягу відправлення вантажів необхідно додати прийом вантажів, який включає транзит і ввезення.

Динаміка і прогноз відправлення вантажів представлені на рисунку 2.

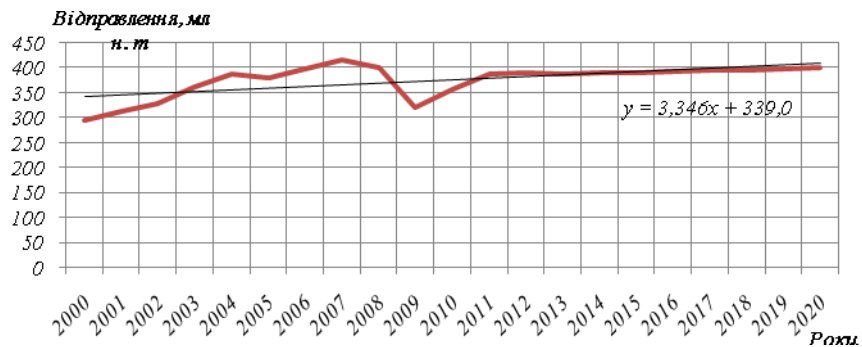


Рис. 2 Прогноз відправлення вантажів залізничним транспортом України (Джерело: розробка автора)

Прогноз вантажообігу виконаний за видами сполучень на основі залежності цього показника від обсягу вантажних перевезень та середньої дальності перевезень.

Динаміка і прогноз тарифного вантажообігу представлені на рисунку 3.

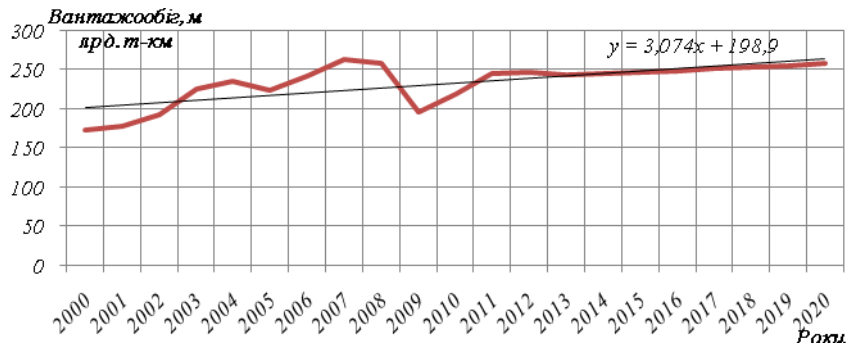


Рис. 3 Прогноз вантажообігу залізничного транспорту України (Джерело: розробка автора)

Прогноз обсягу ввезення виконаний на базі аналізу взаємозв'язку цього показника з ВВП України. Прогноз рівня транзиту виконаний з допомогою побудови рівняння авторегресії.

Висновки по даному дослідженню і перспективи подальших розробок в даному напрямку.

В цілому можна зробити висновок, що з 2010 року має місце стійка тенденція збільшення вантажообігу, яка збережеться і в майбутньому. Середній темп приросту вантажообігу на період прогнозування (до 2020 року) становить приблизно 1% в рік.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Федюшин Ю. М. К проблеме обновления подвижного состава железных дорог Украины / Ю. М. Федюшин, Ю. Е. Пащенко, В. И. Букин // Железнодорожный транспорт Украины. – 2001. – № 2. – С. 7–10.
2. Льчук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення і розвиток / В. П. Льчук ; під ред. Є. М. Сича. – К. : Логос, 2004. – 381 с.
3. Мищенко М.І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури: монографія/ М.І. Мищенко. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2013. – 489 с.
4. Лapidус Б. М. Резервы стабилизации экономических результатов железных дорог / Б. М. Лapidус, Р. М. Царев // Экономика железных дорог. – 1999. – № 9. – С. 21–23.
5. Матвеевский В. Р. Надежность технических систем : учеб. пособие / В. Р. Матвеевский ; Моск. гос. ин-т электроники и математики. – М., 2002. – 113с.
6. Пасічник В. І. Аналіз динаміки показників залізниць України / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 5. – С. 2–6.
7. Статистичний щорічник України за 2013 р. / Державний комітет статистики України; [за ред. О. Г. Осауленка]. – К. : Август Трейд, 2014. – 559с.

Мищенко М.І.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

В работе раскрыто текущее экономическое состояние предприятий железнодорожного транспорта Украины. Представлен прогноз ВВП Украины до 2020 г., исходя из перспектив функционирования вантажоутворюючих отраслей, что позволило выполнить прогноз объема грузовой работы предприятий железнодорожного транспорта на перспективу до 2020 года.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, прогноз, грузооборот, перевозки грузов.

Mischenko M.I.

DEVELOPMENT TRENDS OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE

This paper develops the current economic state of railway transport enterprises of Ukraine. There is GDP forecast for Ukraine until 2020, based on the perspectives of the freight traffic sector functioning, which allowed to complete a forecast of the freight traffic performance of railway transport enterprises up to 2020.

Keywords: railway transport enterprises, forecast, cargo turnover, goods traffic.

e-mail автора статті: mmi@ua.fm