

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

ДАНЧИЛО М. Г.

ЛИФАР В. В.

Запоріжжя

Серед найважливіших напрямів економічних перетворень в нашій країні виділяється реформування і розвиток регіональної інфраструктури, зокрема транспортної. Навряд чи можна знайти вид суспільного виробництва або діяльності, які не були б пов'язані з нею. Даний комплекс охоплює все різноманіття сторін життєзабезпечення виробництва і регіону в цілому. У зв'язку з цим увага економістів до цієї сфери економіки обумовлена двома обставинами: по-перше, її важливістю для функціонування всього народного господарства і, по-друге, зростанням її масштабів в сучасних умовах. Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні: за загальною довжиною колії він посідає четверте місце у світі (після США, Росії та Канади), а за вантажообігом – виконує основні обсяги перевезень. На сьогодні інфраструктура залізничного транспорту викликає більше проблем, ніж надає можливостей державі та регіонам для динамічного розвитку та посилення привабливості для інвесторів та споживачів. Тому питання управління інфраструктурою залізничного транспорту набувають особливої актуальності.

Дослідженням питань транспортної інфраструктури, зокрема залізничного транспорту, у різні періоди займалися багато українських та російських вчених, серед яких слід зазначити В. Голоскокова [1], М. Макаренко [2], А. Орлова [3], Ю. Є. Пашенко [4], Ю. В. Макогона [5] та ін. Вони розглядали проблеми розвитку транспортної інфраструктури, методи управління залізничною

інфраструктурою та шляхи її удосконалення. Однак ці дослідження потребують подальшого розвитку в цьому напрямку.

Мета роботи полягає в дослідженні сучасного стану інфраструктури залізничного транспорту та розробці практичних рекомендацій з модернізації транспортної інфраструктури регіону для реалізації транзитного потенціалу країни.

Інфраструктура як об'єкт дослідження предстает у вигляді багаторівневої соціально-економічної системи, розчленованої за певними ознаками на складені підсистеми [6]. Виділення елементів інфраструктури, встановлення вертикальних і горизонтальних зв'язків між ними дають комплексне уявлення про структуру об'єкта. Слід зазначити, в економічній науці дотепер відсутнє уявлення про інфраструктуру як про єдину сферу економіки регіону з особливим інституційним середовищем і специфічними способами ведення господарської діяльності. Отже, вирішальним чинником успішного розвитку регіону стає не основне виробництво, а інфраструктура, що забезпечує життєдіяльність населення, виробничої сфери і території в цілому. Стабільність регіону залежить від того, наскільки розвинена в ньому інфраструктура і наскільки вона готова до розвитку основного виробництва. Чим більше розвинена інфраструктура, тим більш гнучкою є вся економіка регіону, тим на міцнішій основі базується його соціально-економічний розвиток і процвітання. У зв'язку з цим регіональну інфраструктуру можна визначити як елемент життєзабезпечення соціально-економічної системи регіону, що складається з територіально-галузевого комплексу підприємств і видів діяльності, що забезпечують потреби населення і території в ресурсах, продукції, роботах, послугах, що мають суспільно-корисну значущість і необхідні для її

функціонування, відтворення і розвитку з метою підвищення якості життя [6]. Суттєвою особливістю даного визначення є те, що воно опосередковане роллю інфраструктури в процесі взаємодії регіональних підсистем з метою підвищення якості життя, яка є інтегральною характеристикою життя людей, що розкриває не тільки життєдіяльність, життєзабезпечення, але й життєздатність суспільства як цілісного соціального організму.

У Концепції державного регулювання залізничного транспорту зазначено, що «залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення» [7]. Організаційно залізничний транспорт України загального користування підпорядкований Державній адміністрації залізничного транспорту України, до сфери управління якої належить шість залізниць: Південно-Західна (з центром у Києві), Львівська, Південна (центр у Харкові), Донецька, Придніпровська (центр у Дніпропетровську) й Одеська. Залізничний комплекс Запорізької області разом з його інфраструктурою відноситься до Придніпровської залізниці, що обслуговує також Дніпропетровську область, Автономну республіку Крим та окремі райони ще п'яти областей України. Загальна протяжність її колій складає понад 3250 кілометрів, з них 58,3% електрифіковано, 83,5% колій обладнано автоматичним регулюванням руху, 90% станцій мають електричну централізацію. До складу залізниці входять чотири дирекції залізничних перевезень, перевізна робота виконується 244 станціями, з них 4 сортувальні, 7 пасажирських, 67 вантажних, 19 дільничних. По території Придніпровської залізниці проходить транспортний коридор, яким перевозяться нафтопродукти [8].

Обсяг залізничних перевезень в Україні був та залишається великим, незважаючи на економічну кризу та зростання конкуренції з боку інших видів транспорту. У табл. 1 і табл. 2 представлена інформація про перевезення вантажів у Запорізькому регіоні в 2010 р. і динаміка перевезень вантажів залізницею України, включаючи дані по Придніпровській залізниці [8, 9, 10].

Як видно з табл. 1, обсяги вантажних залізничних перевезень Придніпровського залізницею почали суттєво зменшуватися, починаючи з 2009 р., що може бути пов'язано з економічною кризою.

Дані табл. 2 свідчать про те, що найбільші обсяги вантажних перевезень в Запорізькому регіоні приходяться саме на залізничний транспорт.

Аналіз транзиту в розрізі країн його формування та призначення показав, що понад 90% транзитних вантажів в Україну надходить з Росії, Казахстану, Білорусі, Молдови. Основою транзитного вантажопотоку є такі вантажі, як вугілля, нафта й нафтопродукти, руда залізна та марганцева, чорні метали, добрива, хімікати, зерно й продукти перемелу.

Обсяги експортних перевезень за 2010 рік збільшилися на 7,2 млн тонн, або 6,6%, і склали 56,9 млн тонн. Імпортні перевезення зменшилися на 0,9% і загалом склали 34,4 млн тонн. Близько 55% імпортованих вантажів надійшло з Росії, 8,3% – з Казахстану, 4,6% – з Польщі, 4,5% – з Білорусі, 2,5% – з Румунії [8, 10].

З 2011 р. прогнозується стабілізація стану економіки України – очікується незначне збільшення обсягів перевезень до 2013 року (у середньому на 3 – 5% за рік).

Інфраструктура залізничного транспорту – технологічний комплекс, до складу якого входять: залізничні шляхи загального користування ті інші споруди; залізничні станції; засоби електропостачання; мережі зв'язку; системи сигналізації, централізації і блокування; інфор-

Таблиця 1

Загальний обсяг вантажних залізничних перевезень в 2000 – 2010 рр.

Рік	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Обсяг перевезень, млн т, у т. ч.	35,7	37,0	39,3	44,5	46,2	45,0	47,9	50,0	53,0	37,0	40,0
Придніпровська залізниця	10,5	11,0	11,7	12,5	13,2	14,0	15,5	17,0	19,5	11,0	12,5
Запорізька дирекція	8,0	9,8	11,0	11,7	12,2	11,3	13,8	16,0	17,7	10,0	11,0

Таблиця 2

Вантажні перевезення за 2010 р. у Запоріжжі

	Перевезено (відправлено) вантажів		Вантажообіг	
	тис. т	у % до 2009 р.	млн ткм	у % до 2009 р.
Всіма видами транспорту	17016,4	101,7	8090,6	111,4
У тому числі:				
Залізничним	13548,1	106,9	7187,3	112,4
Автомобільним	3052,4	80,9	887,1	103,4
Водним	415,4	152,8	14,5	133,9
Авіаційним	0,5	42,9	1,7	118,7

маційні комплекси і система управління рухом; інші споруди, засоби та обладнання, що забезпечує функціонування цього комплексу. У цілому, усі служби та управління залізниці складають її інфраструктуру: виробничу (всі технічні служби); економічну (комерційні та фінансові служби); персональну (кадрова служба, служба охорони праці та медична служба); соціальну; екологічну.

Аналіз залізничної інфраструктури України та Придніпровського регіону дозволив виділити її такі проблеми:

- ✦ застарілість основних засобів та неелектрифікованість значної частини колій, через що середня швидкість пересування становить 20 км/год.;
- ✦ незадовільний стан виробничої бази;
- ✦ відсутність належного сервісу та ефективних технологій під час пасажирських та вантажних перевезень;
- ✦ нестача інвестиційних ресурсів.

Розглянемо більш докладно зазначені проблеми. Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозали, дитячі вагони). Усе це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів.

Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є не ефективною схемою навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, що рідко використовуються. Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів.

Для залізниці перевезення пасажирів є збитковою діяльністю, яка має фінансуватись за рахунок вантажоперевезень, але рентабельності вантажоперевезень донедавна заважав високий рівень неплатежів і бартер у розрахунках, тому залізниця весь час відчувала брак «живих» коштів.

Хоча є ділянки залізниці, де швидкість пересування потягів становить 160 км/год., але середня швидкість пересування становить 20 км/год. Причинами цього є низький ступінь електрифікованості шляхів; великий відсоток одноколієних шляхів, що робить вимушеними довгі стояння на станціях та пропускання більш термінових потягів; часом причиною є незахищеність колій від впливу природних катаклізмів.

Подальший розвиток транспортного комплексу пов'язаний із реформуванням інших галузей, оскільки саме обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно визначають завантаженість транспортної системи.

Залізничний транспорт України на сьогодні має досить багато проблем, більшість яких пов'язана з потребою залучення великих коштів у оновлення залізничних шляхів та самих транспортних засобів. Хоча залізничний транспорт чи не єдиний транспорт в Україні, який має усі передумови для вирішення своїх проблем у досить короткі строки. По Україні відбувається повсюдне оновлення станційної інфраструктури, частково оновлюються самі залізничні колії, виділяється певна

частина коштів на придбання і виробництво нових залізничних вагонів та тепловозів. Так, у 2010 р. при річному плані закупівель 63 вагони, було закуплено лише 21 вагон, що обійшлося «Укрзалізниці» в \$ 23 млн [11]. Початальником виступив Крюковський вагонобудівний завод – єдине підприємство України, що спеціалізується на випуску як вантажних, так й пасажирських вагонів. У 2011 р. «Укрзалізниця» планує придбати 49 пасажирських вагонів.

Важливою і вкрай гострою проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів – контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів. У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів. Зокрема, у 2011 р. «Укрзалізниця» планує продовжити реалізацію проектів, спрямованих на підвищення ефективності пасажирських перевезень. Одним з таких проектів є впровадження швидкісного руху: денними неспальними міжрегіональними поїздами зі швидкістю до 160 км/год за 4-5 годин будуть здійснюватися перевезення з Києва до будь-якого великого міста країни. Для цього планується закупити близько 100 двохсистемних електропоїздів [11]. Крім того, готуючись до Євро-2012 «Укрзалізниця» повинна закінчити модернізацію шляхів в рамках створення транспортних коридорів швидкісного руху, а також реконструкцію вокзалів Донецька, Львова та Дарницького вокзалу столиці.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

У цілому, формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняної залізниці як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної

інформаційної бази щодо кон'юнктури світового ринку перевезень.

ВИСНОВКИ

Розглянуті в роботі проблеми ще раз підтвердили необхідність більш динамічного управління інфраструктурою залізничного транспорту з метою залучення інвестиційних ресурсів та пошуку шляхів підвищення її ефективності. Подальшого дослідження потребують питання, пов'язані з впливом стану інфраструктури залізничного транспорту на транзитний потенціал регіону та країни, підвищення рівня її безпеки та формування сучасних логістичних комплексів на її базі. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Голоскоков В.** Развитие информационно-аналитических систем и логистических технологий железнодорожного транспорта / В. Голоскоков // РИСК.– 2007.– № 3.– С. 12 – 18.
2. **Макаренко М., Цветов М.** Транспортный сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку / М. Макаренко, М. Цветов // Економіст.– 2007.– № 6.– С. 24 – 27.
3. **Орлов А.** О мерах по улучшению железнодорожного транспорта / А. Орлов, В. Орлов // Экономист.– М., 2007.– № 8.– С. 38 – 44.

4. **Пащенко Ю. Є.** Оцінка можливостей залучення додаткових транзитних вантажопотоків через Україну / Ю. Є. Пащенко // Залізничний транспорт України.– 2007.– № 5.– С. 33 – 37.

5. **Макогон Ю. В., Коваленко Е. О.** Исследование современного состояния и перспектив развития транзитного потенциала Украины / Ю. В. Макогон, Е. О. Коваленко // Вісник Донбаської державної машинобудівної академії.– 2008.– № 2(12).– С. 192 – 197.

6. **Савощенко А. С.** Інфраструктура товарного ринку: Навч. посіб. / А. С. Савощенко.– К.: КНЕУ, 2005.– 336 с.

7. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції державного регулювання залізничного транспорту» від 27.12.2006. № 651 Р. // Офіційний Вісник України.– 2007.– № 1.– С. 44 – 45.

8. Офіційний сайт Придніпровської залізниці [Електронний ресурс]: Режим доступу до сайту: <http://www.dp.uz.gov.ua/ukr/enterprise>.

9. Вантажні перевезення за 2010 р. // Головне управління статистики у Запорізькій області [Електронний ресурс].– Режим доступу до сайту: <http://zr.ukrstat.gov.ua/content/view/2528/367>

10. Объем грузовых перевозок в Украине // Комерсант.– 2010.– № 149.– С. 12.

11. **Лобанов О.** «Укрзалізниця» увязла в колеє / О. Лобанов // Итоги недели.– 2011.– № 11(293).– С. 5.