

Піріашвілі О. Б.
*кандидат економічних наук, Ph.D. in Economics,
старший науковий співробітник
відділу розвитку інфраструктури,
Державна установа «Інститут економіки та прогнозування
Національної академії наук України»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-285-5-10>

ОЦІНКА ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ ЩОДО ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС¹

В 2006 році уряд України затвердив «Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту», проведення зазначеної реформи передбачалось в три етапи [1, с. 25–26]:

– етап 1 (2010–2012 роки): розподіл функцій державного регулювання та господарської діяльності УЗ, а також злиття шістьох існуючих регіональних залізниць та інших багаточисельних дочірніх підприємств УЗ в одне вертикально інтегроване державне акціонерне товариство. Парламентом країни були прийняті відповідні законодавчі та нормативно-правові акти, зокрема, Закону України «Про акціонування», тощо;

– етап 2 (2013–2015 роки): впровадження конкуренції на ринку рухомого складу. Крім того, передбачалось налагодження системи управління залізничним рухом, перегляд тарифної політики, створення центрального та регіонального центрів управління перевезеннями, впровадження механізмів фінансової підтримки пасажирських перевезень, забезпечення правових та організаційних умов для отримання приватними операторами пасажирських перевезень доступу до ринку, тощо.

Загальновідомо, що основним джерелом фінансування капітальних інвестицій на залізничному транспорті на сучасному етапі виступають власні кошти підприємств та організацій

¹ Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

(у тому числі амортизаційні відрахування), а також додатковими джерелами фінансування можуть виступати довгострокові кредити міжнародних фінансових організацій (МФО), зокрема, таких як Світовий банк, Міжнародний валютний фонд (МВФ), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) та структурні фонди ЄС, а також такий інструмент як лізинг рухомого складу для залізниці України.

Насамперед, слід звернути увагу на стан впровадження прогресивних видів шляхів сполучення на залізничному транспорті України за період з 2000–2017 рр., який представлено в таблиці 1 [2, с. 107]. Як свідчать ці дані, експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування дещо зменшилась в Україні і становила: 22,3 тис. км – у 2000 р., 22,0 тис. км – у 2005 р., 21,7 тис. км – у 2010 р., 21,0 тис. км – у 2015 р. та 19,8 тис. км – у 2017 р.

Таблиця 1

Впровадження прогресивних видів шляхів сполучення на залізничному транспорті України у 2000–2017 роках
(на кінець року; тис. км / відсотків)

Залізничні колії	2000	2005	2010	2015	2016	2017
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, тис. км	22,3	22,0	21,7	21,0	21,0	19,8
з них:						
<i>електрифікованих</i>						
тис. км	9,1	9,4	9,9	10,0	10,0	9,3
відсотків до загальної довжини	41	43	45	48	47	47
<i>дизелепальних</i>						
тис. км	13,2	12,6	11,8	11,0	11,0	10,4
відсотків до загальної довжини	59	57	55	52	53	53
<i>двоколійних, багатоколійних дільниць</i>						
тис. км	7,3	7,2	7,3	7,2	7,2	6,8
відсотків до загальної довжини	33	33	34	34	34	34

Джерело: складено автором О. Б. Піріашвілі на основі даних статистичного збірника «Транспорт і зв'язок України – 2017» // Державна служба статистики України. – К., 2018. – С. 107 [Електронний ресурс] – URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

У тому числі довжина електрифікованих залізничних колій збільшилась за зазначений період з 9,1 тис. км – у 2000 р. до 9,9 тис. км – у 2010 р. та дещо зменшилась до 9,3 тис. км – у 2017 р., що становило відповідно 41%, 45% та 47% до загальної довжини залізничних колій в країні. Проте простежується чітка тенденція до поступового зменшення дизелепальних залізничних колій в Україні за зазначений період з 13,2 тис. км – у 2000 р. до 11,8 тис. км – у 2010 р. та 11,0 тис. км – у 2015 р. і до 10,4 тис. км – у 2017 р., що становило відповідно 59%, 55%, 52% та 53% до загальної довжини залізничних колій в країні.

Разом із цим також дещо зменшилася довжина двоколійних та багатоколійних дільниць на залізничному транспорті в Україні за період що аналізується, а саме: з 7,3 тис. км – у 2000 р. та у 2010 р. до 6,8 тис. км у 2017 р., що становило відповідно 33%, 34% та 34% до загальної довжини залізничних колій в країні на сучасному етапі розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури.

Слід звернути увагу на те, що на розвиток АТ «Укрзалізниця» щорічно виділяються відповідні фінансові ресурси в рамках чергової діючої програми по капітальним інвестиціям на відповідний рік. Проте, зазначимо, що за всі роки так званого «реформування» на залізничному транспорті країни ніяких суттєвих позитивних змін не відбулося, в тому числі і в частині інституціональних змін, що може свідчити лише про не цільове використання фінансових ресурсів.

На початку 2019 року наглядовою радою і менеджментом залізничної компанії АТ «Укрзалізниця» розроблено і презентовано ринку залізничних перевезень, уряду країни та експертам галузі документ стратегічного характеру, а саме «Стратегію Укрзалізниці на 2019–2023 роки», зазначений стратегічний документ передусім заохочує конкурентоспроможність для Укрзалізниці в подальшому її розвитку [3, с. 1–6].

Інвестиції АТ «Укрзалізниця» в локомотивне господарство характеризуються наступними даними, зокрема, у 2020 році загальний обсяг капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» у локомотивне господарство склав 1587,24 млн грн (без ПДВ). Зазначене фінансування інвестицій було спрямоване на: модернізацію – 1238,38 млн грн, або 68,2% до плану (з них на модернізацію

локомотивів – 1236,76 млн грн); капітальний ремонт – 276,13 млн грн, або 111,54% до плану (з них на капітальний ремонт локомотивів спрямовано 246,41 млн грн); механізми та обладнання – 48,65 млн грн, або 118,3% до плану; капітальне будівництво – 6,83 млн грн, або 77% до плану та інші необоротні матеріальні активи – 17,25 млн грн, або 157,5% до плану. Зазначимо, що протягом 2020 року АТ «Укрзалізниця» на виконання поточних та капітальних ремонтів локомотивів (електровози, тепловози, паровози) спрямувало 1926,41 млн грн. Зокрема на модернізацію локомотивів – 1236,76 млн грн.

Також щороку АТ «Укрзалізниця» спрямовує понад 20,0% загального обсягу видатків (близько 15 млрд грн) на придбання енергоносіїв. З метою зменшення цих витрат, підвищення енергоефективності та утримання рухомого складу та інфраструктури у належному стані, АТ «Укрзалізниця» модернізує профільну техніку, технології та обладнання, щорічному оновленню підлягає і рухомий склад залізничної компанії.

Тому, на нашу думку, з метою підвищення продуктивності української залізниці та збільшення швидкості залізничних перевезень в країні необхідно залучені інвестиційні ресурси направити, в першу чергу, на ремонт і модернізацію залізничних колій, електрифікацію залізничної колії, оптимізацію джерел поставок енергоносіїв для залізниці. Також, на нашу думку, невідкладного вирішення потребує гостре питання із податком на землю, який сплачує АТ «Укрзалізниця» (це та земля, яка знаходиться під залізничним полотном по всій території країни).

Список використаних джерел:

1. Реформа на железнодорожном транспорте в регионе ЕЭК. Окончательный доклад. / Организация Объединенных Наций (ООН). – Нью-Йорк и Женева, 2018 г.
2. «Транспорт і зв'язок України – 2017». Статистичний збірник // Державна служба статистики України. – К., 2018. – С. 107. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Андрущенко М. «Голова наглядової ради Укрзалізниці Шевкі Аджунер: «П'ятирічна стратегія Укрзалізниці забезпечить конкурентоспроможність та ефективний сервіс»» / «Урядовий Кур'єр» від 16 лютого 2019 р. URL: ukurier.gov.ua/uk/articles/golova-naglyadovoyi-radi-ukrzhaliznici-shevki-adzhu.