

УДК 656.073

Т. П. ЛУЧНИКОВА, Государственный экономико-технологический университет транспорта, Киев, Украина

## СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

Рассмотрены факторы и представлена их классификация с учетом влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины по грузовым перевозкам, исходя из ее географического положения на евразийском пространстве. Это позволит повысить эффективность использования существующей инфраструктуры железных дорог при выполнении перевозок по возрастающему грузопотоку в направлениях Европа – Азия и Балтика – Черное море.

**Постановка проблемы.** В настоящее время железнодорожный транспорт Украины обладает значительным транзитным потенциалом, который по оценкам экспертов позволяет ежегодно перевозить около 1 млрд т грузов. Однако этот ресурс недостаточно используется, что вызвано постоянным снижением объемов перевозок из-за длительного спада промышленного производства и, как следствие, ухудшение состояния производственно-технической базы железных дорог, ее морального и физического износа. В связи с этим целесообразно рассмотрение и анализ различных факторов, оказывающих влияние на организацию транзитных перевозок по железным дорогам страны.

**Анализ исследований и публикаций.** Проблема развития и реализации транзитного потенциала Украины, в том числе и железных дорог, рассмотрена как отечественными, так и зарубежными учёными, среди которых А. М. Новикова, О. В. Калиниченко, С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малячук, О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. Ю. Емельянова, В. В. Черный, О. И. Платонов и др., которыми разработаны методологические основы по реализации транзитного потенциала и предложены методы его оценки и др. Однако, несмотря на значимость и актуальность рассматриваемых вопросов и активную работу исследователей в данном направлении, остаются недостаточно изученными факторы, оказывающие влияние на использование транзитного потенциала Украины [2–7].

В связи с вышеизложенным, целью статьи является систематизация факторов, влияющих на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины по грузовым перевозкам как основы обеспечения социально-экономической стабильности и конкурентоспособности отрасли.

**Изложение основного материала исследования.** Как известно, любой процесс происходит под влиянием определенных факторов, терминологически которые трактуются как условия или движущая сила любого процесса или явления («фактор» от лат. factor – «тот, что делает», «создатель чего-нибудь») [1]. Большинство исследователей под фактором понимают причину какого-то процесса, явления, что влияет на результат. Следовательно, под факторами можно понимать определенные условия, обеспечивающие осуществление некоторого процесса, или потенциальные силы как причины

изменения результатов деятельности, и применительно к рассматриваемой проблеме выделить из них те, которые имеют наибольшую значимость. При этом необходимо учитывать, что иногда «природа» фактора порождается несколькими причинами, которые приводят к образованию самостоятельных факторов с большей или меньшей степенью их воздействия. Следует отметить, что влияние факторов на процесс может быть как положительное, так и отрицательное (сдерживающие факторы) или нейтральное на определенном этапе. Причем положительное влияние одних факторов может снизить или вообще нейтрализовать негативное воздействие других. По мнению О. В. Калиниченко, факторы можно разделить по месту их возникновения и влияния на внутренние (эндогенные), которые непосредственно влияют на транзитный потенциал страны, и внешние (экзогенные), которые косвенно влияют на него [2].

Таким образом, формирование системы факторов с последующей их систематизацией может являться основой для анализа эффективного использования транзитного потенциала Украины. Поэтому целесообразно проведение исследования на микро-, мезо- и макроуровнях с выделением внутренних и внешних факторов влияния на транзитный потенциал железных дорог (таблица 1).

Таблица 1 – Факторы и тип среды проявления

Среда проявления	Факторы
Микросреда	Внутренние (зависят от деятельности железнодорожных предприятий и оказывающие регулирующее воздействие)
Мезосреда	Внешние (не зависят от деятельности железнодорожных предприятий, но оказывающие значительное влияние на результаты работы)

Анализ влияния факторов по использованию транзитного потенциала Украины показал, что внешние из них могут быть классифицированы как национальные, формирующие мезосреду, и международные – макросреду.

На рисунке 1 представлена разработанная автором система факторов, оказывающих влияние на использование транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта.

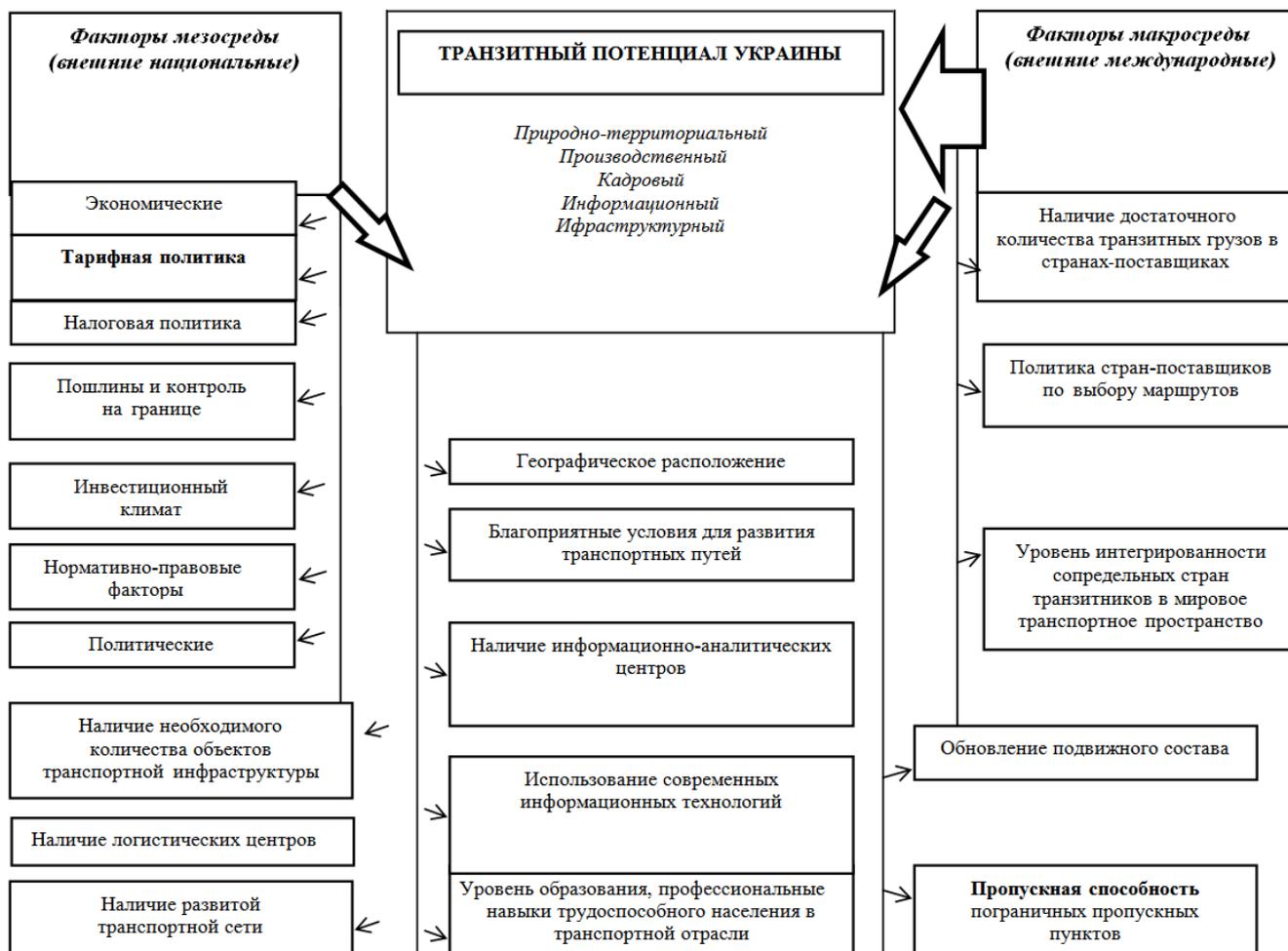


Рисунок 1 – Система факторов влияния на использование транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта

Экспертный анализ факторов показал, что одним из важнейших из них являются информационные, включающие статистический учет информации о транзитных перевозках по территории Украины, наличие региональных информационно-аналитических центров, использование современных информационных технологий, которые помогают собирать, анализировать информацию, контролировать и управлять процессом транзитных перевозок.

Следует отметить, что процесс автоматизации делопроизводства Укрзалізничці начался в 2004 г., а в 2012 г. произошло внедрение электронного документооборота при транзитных перевозках со странами ЕС, в частности, работа в этом направлении осуществлялась с Польшей, Словакией, Венгрией. Это позволило шире реализовать транзитный потенциал, так как руководством Укрзалізничці выполняются определенные меры для достижения этой цели.

Не менее важным фактором внутренней среды является кадровый состав предприятий железнодорожного транспорта, который зависит от демографической ситуации в стране и наличия трудоспособного населения в трудоспособном возрасте, а также связанного с определенным уровнем образования, профессиональными навыками в транспортной отрасли и способностью к повышению квалификации или переквалификации.

Следующим внутренним фактором является инфраструктурный, который включает, во-первых, наличие необходимого количества объектов транспортной инфраструктуры, требующей сегодня обновления из-за ее морального и физического износа, а во-вторых, сеть логистических центров, также нуждающихся в развитии. В-третьих, наличие транспортной сети, которая соответствует требованиям пропускной способности, вместе с тем, имеется ряд «узких» мест. Так, из-за неудовлетворительного состояния дорожного хозяйства железных дорог Украины и недостатков в технологии переработки грузов на сортировочных станциях на отечественных железных дорогах значительно снижается скорость передвижения, которая сегодня составляет 80 км/ч, тогда как в Европе – 120 км/ч. Также требуют решения проблемы эксплуатационной совместимости колеи железнодорожных путей (с 1520 мм на 1140 мм), что снижает транзитный потенциал Украины вследствие несоответствия национальной инфраструктуры современным транспортным системам Европы.

Несмотря на вышеизложенное, нельзя сказать, что на сегодня инфраструктурный фактор носит более негативное влияние, чем положительное, ведь в рамках реализации Государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010–2019 гг. и Транспортной стратегии Украины до 2020 г. в

течение 2012–2013 гг. Укрзалізницею проведена значительная работа. Так, на основных направлениях железнодорожного движения выполнены масштабные работы по реконструкции, капитальному и другим видам ремонта железнодорожной инфраструктуры, в частности модернизации пути, электрификации участков, установлению новых стрелочных переводов, а также модернизации устройств железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, которые являются составной частью систем управления движением поездов на станциях и перегонах. В 2013 г. на основных направлениях движения модернизировано 276 км пути (установлены удлиненные рельсы без стыков), капитальным ремонтом отремонтировано 542,8 км пути, заменено 216 комплектов стрелочных переводов на общую сумму более 1 млрд грн. Начато строительство нового Бескидского железнодорожного тоннеля, который позволит установить транспортное сообщение Украины со странами Центральной и Южной Европы по обслуживанию транзитных потоков и присоединения Украины к трансевропейской мультимодальной транспортной сети. После завершения строительства пропускная способность тоннеля увеличится с 47 до 100 пар поездов в сутки, а скорость прохождения возрастет с 40 до 60 км/ч [6, с.13].

Последней группой факторов, относящихся к внутренним, являются технические, также находящиеся сегодня в неудовлетворительном состоянии, что снижает пропускную способность железнодорожных станций, особенно пограничных контрольно-пропускных пунктов, поскольку они не имеют в полном объеме комплекса современного оборудования и нуждаются в обновлении подвижного состава. Но нельзя сказать, что для улучшения этой ситуации ничего не делается. Так, для увеличения пропускной способности железнодорожных подъездов к портам Азово-Черноморского бассейна в 2013 г. Укрзалізниця совместно с компанией «Трансінвестсервіс» (ТИС) осуществила модернизацию участка Черноморская – Береговая, которая является частью Одесской железной дороги – единственного железнодорожного подъезда к порту «Южный», что увеличивает её пропускную способность с 32 до 44 пар поездов в сутки и позволяет дополнительно доставлять в порт больше 15 млн т грузов в год.

В 2013 г. Укрзалізницею приобретены 723 грузовых полувагона и 9 электровозов постоянного тока, а в течение 2014–2016 гг. железнодорожный парк планируется пополнить 11850 новыми грузовыми вагонами украинского производства, осуществить модернизацию 88 электро- и 4 дизель-поездов. Вместе с партнерами – отечественными производителями Укрзалізниця планирует наладить производство грузовых электровозов.

Существенно повышена скорость доставки грузов ускоренными контейнерными поездами – за счет сокращения времени стоянок, продолжение участков технического и коммерческого осмотра, изменения локомотива и локомотивных бригад. Сейчас на территории Украины организовано и курсирует 14 контейнерных поездов [6, с.14].

Таким образом, технические факторы оказывают положительное влияние на использование транзитного потенциала нашего государства.

Внешние национальные факторы, среди которых

экономические, нормативно-правовые, политические, также оказывают значительное влияние на использование транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта.

К экономическим факторам, влияющим на эффективное использование транзитного потенциала, можно отнести состояние экономики и особенности экономических отношений в стране, тарифную и налоговую политику, сборы за контроль на границе, инвестиционный климат [7]. Анализ показал, что существенное влияние на использование транзитного потенциала имеет тарифная политика, которая должна быть благоприятна для всех участников перевозочного процесса. Значительную роль играет соответствие уровня обслуживания транзитных перевозок установленным тарифам. При этом цены за транзитные перевозки должны быть конкурентоспособными на рынке транзитных услуг и приносить прибыль стране. Стоит отметить, что тарифы на транзитные перевозки по основным группам грузов на железнодорожном транспорте Украины ниже по сравнению со странами СНГ. Необходимо отметить, что наряду с низкими тарифами в Украине значительно выше косвенные сборы на границе, финансовый залог и другие сборы контрольных служб [4, с. 35].

К экономическим факторам также необходимо отнести инвестиционный климат, а точнее, отсутствие собственных финансовых ресурсов как источника инвестиций, что отрицательно влияет на использование транзитного потенциала Украины. Следует отметить, что общая потребность железнодорожной отрасли в инвестициях на обновление основных фондов на ближайшие 5 лет оценивается в сумме 175–200 млрд грн, а ежегодная потребность Укрзалізниця в капитальных вложениях превышает 35 млрд грн., в т.ч. на обновление и модернизацию подвижного состава 24 млрд грн, на восстановление путевой инфраструктуры – около 6,8 млрд грн. При этом последние 20 лет потребность отрасли в инвестициях удовлетворяется лишь на 25–30 %. Объем инвестиций Укрзалізниця за счет собственных и заемных средств в 2012 г. составил 9,7 млрд грн, в 2013 г. – 6,8 млрд грн, а на 2016 г. был запланирован на уровне более 8 млрд грн. За счет собственных финансовых средств состояние Укрзалізниця позволяет удовлетворить потребность в инвестициях только на 5–6 % (в сумме, не превышающей 1,5–2 млрд грн в год). Из государственного бюджета средства на финансирование программ развития и приобретения пассажирского подвижного состава в последние годы не выделялись. Собственные возможности Укрзалізниця сдерживаются падением доходов и рентабельности перевозок, низким уровнем тарифов, а частные инвесторы не спешат вкладывать средства в результате отсутствия необходимой законодательной базы и гарантий возврата вложенных средств в виде прибыли либо компенсации. Для выполнения запланированных капитальных инвестиций железные дороги вынуждены привлекать кредитные ресурсы [6, с. 11].

К нормативно-правовым факторам следует отнести нормативно-правовую и законодательную базу, включая законы Украины, постановления Кабинета Министров, государственные программы, с помощью которых государство регулирует и контролирует транзитные

перевозки, а также обеспечения национальной безопасности. Украинское законодательство, регулирующее перевозки железнодорожным транспортом, требует усовершенствования, так нормативно-правовая база была принята еще 60–70-х гг. прошлого века. Необходимо отметить, что Украина медленно присоединяется к международным и европейским конвенциям в области транспорта и процедур прохождения границы. Таким образом, данная группа факторов имеет сдерживающее влияние на использование транзитного потенциала.

В состав политических факторов может быть отнесена политическая ситуация в стране, оказывающая значительное влияние на формирование транзитного потенциала региона. Особенно это проявилось на востоке Украины, где в результате военных действий объемы транзитных перевозок значительно сократились. Поэтому всесторонняя государственная поддержка и политическая стабильность способствуют развитию транзитной деятельности с помощью соответствующих механизмов государственного регулирования, создавая благоприятные условия для внутренних и внешних транзитных перевозок.

Таким образом, внешние международные факторы можно идентифицировать в соответствии с процессами, происходящих в мировом хозяйстве и отражающихся на объемах, направлениях и стоимости транзитных перевозок. К данной группе факторов могут быть отнесены:

- наличие достаточного количества соответствующих транзитных грузов в странах поставщиках и спроса на них в странах потребителей;

- политика стран-поставщиков по выбору (диверсификации) маршрутов для экспорта своих товаров и, соответственно, стран потребителей – относительно путей импорта;

- уровень интегрированности сопредельных стран-транзитов в мировое и региональное транспортное пространство и практические меры по повышению конкурентоспособности собственных транзитных потенциалов и привлечения дополнительных транзитных грузопотоков [5].

**Выводы.** Проведенное исследование показало, что существуют различные подходы к классификации факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины по грузовым перевозкам. В рамках исследования автором классифицированы факторы на внутренние

и внешние. Причем формирование внутренних факторов автор основывает на пяти составляющих транзитного потенциала: природно-территориальном, информационном, кадровом, инфраструктурном и производственно-обслуживающем потенциалах. При этом внешние факторы разделены на национальные и международные, что позволило выделить содержание каждого фактора и идентифицировать систему взаимосвязей между ними.

Обоснованная система факторов влияния на использование транзитного потенциала позволит в дальнейшем исследовать особенности функционирования железнодорожных предприятий на рынке транзитных перевозок и выявить условия эффективного использования железнодорожными предприятиями транзитного потенциала Украины.

### Список литературы

- 1 Словник української мови : в 11 т. – Т. 10, 1979. – 553 с.
- 2 **Калініченко, О. В.** Дослідження факторів формування та використання транзитного потенціалу автотранспорту: статистичний аспект / О. В. Калініченко // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) [та ін.]. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Т. 13. – С. 39–46.
- 3 **Лучникова, Т. П.** Дослідження сутності, специфіки та складових транзитного потенціалу України // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2015. – № 32. – С. 20–30.
- 4 **Новікова, А. М.** Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 494 с.
- 5 **Пирожков, С.** Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування СЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук / Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
- 6 **Собкевич, О. В.** Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Емельянова. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.
- 7 Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом: теория и практика / Ю. А. Колейников [и др.]. – Одесса : Плассе, 2012. – 404 с.

Получено 11.03.2016

**T. P. Luchnikova.** Systemation of the factors influencing the use of rail transport transit potential of Ukraine.

Examines the factors and their classification with regard to the influence on the use by enterprises of railway transport transit potential of Ukraine in cargo shipments proceeding from its geographical position on the Eurasian space. This will improve the efficiency of the existing infrastructure of Railways during transport, the increasing traffic between Europe –Asia and the Baltic – Black sea.