

ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ УКРАИНЫ С ЕС И ТС: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железнодорожный транспорт в Украине является системообразующей отраслью национальной экономики, от работы которой зависит не только эффективность функционирования других отраслей, прежде всего промышленности, но и поддержание социально-экономической стабильности, а также обеспечение экономического роста в стране.

В 2012 г. железными дорогами Украины было перевезено 457,5 млн т грузов, в том числе импортных – более 35 млн т, экспортных – 140,9 млн т и транзитных – 41,9 млн т [1]. Отрасль сохраняет лидирующие позиции

перевозчика продукции ведущих отраслей промышленности, обеспечивая межотраслевые, межрегиональные и международные транспортно-экономические связи без существенной конкуренции со стороны других видов транспорта [2, с. 35] (см. таблицу). При этом более 67% перевозок приходится на грузы, которые нецелесообразно перевозить другими видами транспорта (уголь и кокс, нефть и нефтепродукты, руда, черные металлы, химические и минеральные удобрения, зерно и продукты помолы) (на основе данных [3]).

Таблица

Перевозка грузов транспортом Украины [3]

Вид транспорта	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Железнодорожный, млн т	476,8	512,5	498,8	391,2	432,9	468,4	457,5
%	55,5	56,8	55,9	56,2	57,3	57,7	59,2
Автомобильный, млн т	154,8	169,7	186,6	140,0	158,3	178,3	179
%	18,1	18,8	20,9	20,2	21,0	22,0	23,2
Другие виды транспорта, млн т	226,8	220,5	206,4	164,5	164,6	165,0	136,3
%	26,4	24,4	23,2	23,6	21,7	20,3	17,6
Всего, млн т	858,4	902,7	891,8	695,7	755,8	811,7	772,8
%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Такое значение железнодорожного транспорта в национальной экономике объясняется его технико-экономическими особенностями: возможностью прокладки на любой сухопутной территории и выполнения перевозок на большие расстояния; регулярностью перевозок в любое время суток, года, независимо от климатических условий; массовостью перевозок; возможностью перевозки сверхгабаритных грузов; реализацией больших скоростей движения при относительно высокой степени безопасности; бо-

льшой маневренностью в использовании вагонного парка, изменением направлений вагонопотоков в обход повреждённых или загруженных участков; относительно низкой себестоимостью перевозок грузов и пассажиров; меньшим (по сравнению с другими видами транспорта) отрицательным воздействием на окружающую среду; большой значимостью в обеспечении внешнеэкономических связей. «Первостепенную важность» железных дорог отмечал еще в XIX веке первый министр путей сообщения Российской

империи, частью которой была Украина, П.П. Мельников, писавший, что «железные дороги крайне необходимы... они, можно сказать, выдуманы для нее [Российской империи] более чем для какой-либо страны Европы... климат и пространство содействуют их особенно драгоценными для нашего отечества...» [4]. Это остается справедливым для железнодорожного транспорта Украины и сейчас.

Железнодорожный транспорт является не только самостоятельной отраслью производства, осуществляющей грузовые и пассажирские перевозки и продолжающей вместе с добывающей, обрабатывающей промышленностями и сельским хозяйством процесс производства в пределах процесса обращения, но и связующим звеном между различными экономическими системами.

Одной из обязательных составляющих совершенствования сотрудничества железных дорог Украины с железнодорожными комплексами других стран, а также их эффективного функционирования в будущем является стратегия реформирования отрасли как отражение направления её развития. Исследованием данной проблемы занимались ведущие ученые транспортной отрасли (М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов [2, 5], Н.М. Колесникова [6], Ю.С. Бараш [7], Н.И. Данько [8], В.Л. Дикань [9], Г.Д. Эйтулис [10], Г.М. Кирпа [11] и др.). Работы этих исследователей заложили теоретические основы реформирования железнодорожного транспорта Украины. Однако сейчас перед отраслью стоит принципиально новая проблема: разработка эффективной модели её развития в привязке к возможному геополитическому и геоэкономическому выбору Украины.

Отсюда цель статьи – исследование перспектив развития железнодорожного комплекса Украины с учетом существующих альтернатив: 1) подписания Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной и 2) присоединение к Таможенному Союзу.

Одной из основных проблем железнодорожного транспорта Украины является непоследовательность реализации программ реструктуризации и реформирования, что

негативно отражается не только на их эффективности, но и функционировании и возможностях развития отрасли в будущем. Критическое состояние основных средств железнодорожного транспорта, ухудшение его финансово-экономических показателей, отсутствие финансовой поддержки со стороны государства требуют взвешенной политики в вопросах реформирования. Сейчас опять возникла опасность изменения стратегии развития отрасли вследствие возможного подписания Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной.

Данное Соглашение предусматривает принятие Украиной требований в сфере железнодорожного транспорта, основными из которых являются следующие:

1) внедрение высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте (реализация в течение пяти лет после принятия Соглашения);

2) регулирование и доступ к инфраструктуре (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения) в соответствии с Директивой 91/440/ЕЕС Европейского парламента и Совета от 29 июля 1991 г. о развитии железнодорожного транспорта в рамках Сообщества), Директивой 95/18/ЕС Европейского парламента и Совета от 19 июня 1995 г. о лицензировании железнодорожных предприятий, Директивой 2001/14/ЕС Европейского парламента и Совета от 26 февраля 2001 г. о развитии железнодорожного транспорта в рамках Сообщества и Регламента (ЕС) 913/2010 Европейского парламента и Совета от 22 сентября 2010 г. о европейской железнодорожной сети для грузоперевозок, устанавливающего правила создания и организации международных железнодорожных коридоров для грузовых перевозок;

3) технические условия и безопасность (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения) в соответствии с Директивой 2004/49/ЕС Европейского Парламента и Совета от 29 апреля 2004 г. о безопасности на железных дорогах Сообщества, Директивой 2007/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 октября 2007 г. о сертификации машинистов поездов железнодорожной системы Сообщества, Директивы 2008/68/ЕС

Европейского Парламента и Совета от 24 сентября 2008 г. о перевозке опасных грузов и Постановлением (ЕЭС) 1192/69 Совета от 26 июня 1969 г. об общих правилах нормализации счетов железнодорожных предприятий;

4) обеспечение интероперабельности железнодорожного комплекса Украины со сложившимся в Европе (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения (в соответствии с Директивой 2008/57/ЕС Европейского парламента и Совета от 17 июня 2008 г. о совместимости системы железнодорожного транспорта в рамках Сообщества);

5) комбинированные перевозки (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения в соответствии с Директивой Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 г. о разработке общих правил некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами);

6) другие аспекты (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения), предполагающие применение Регламента (ЕС) 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. об общественных услугах по перевозке пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом (за исключением статьи 7.2) и Регламента (ЕС) 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. о правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта.

Реализация данных требований призвана способствовать развитию железнодорожного транспорта Украины и его органичному включению в европейский железнодорожный комплекс. Частично они уже учтены при разработке нормативных документов, регулирующих функционирование железнодорожного транспорта. В частности, положения Директив 91/440/ЕС, 95/18/ЕС, 2001/14/ЕС и 2004/49/ЕС учтены при разработке «Технического регламента предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом», утвержденного постановлением Кабинета Министров Украины от 1 марта 2010 г. №193 [12]. В то же время возможность выполнения дру-

гих требований (внедрение высокоскоростного движения и интероперабельность) в сроки, предусмотренные Соглашением об ассоциации между ЕС и Украиной, вызывает сомнения.

Внедрение высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте. Это положение полностью соответствует европейским тенденциям развития железнодорожного транспорта. Однако в Украине имеются технические, экономические и социальные препятствия для его реализации.

Основным техническим препятствием для внедрения скоростного движения являются особенности строения железнодорожного полотна, предусматривающие возможную кривизну пути с радиусом до 1000 м, что позволяет двигаться со скоростью до 100 км/ч (скоростное движение со скоростью 160 км/ч возможно лишь при кривых с радиусом более 1200 м). Перекладывание только решетки такого пути стоит в среднем 12 млн грн за 1 км [13]. Кроме этого, увеличение скорости движения также повышает нагрузку на земляное полотно, следствием чего является необходимость выполнения работ по его укреплению, а также модернизации контактной сети и средств сигнализации и связи. Это повышает стоимость выправления 1 км такой кривой до 20 млн грн. В целом модернизация 1307 км железнодорожного полотна для внедрения скоростного движения стоила 3,07 млрд грн [14], а 1 км в среднем – 2,35 млн грн.

Скоростное движение в Украине внедрено только при пассажирских перевозках, однако с момента запуска скоростного пассажирского сообщения (с учётом болейщиков ЕВРО-2012) было перевезено только 2 млн пассажиров, что составило 0,5% от общего пассажиропотока «Укрзалізниця» за указанный период, а удельный вес в структуре дальнего сообщения – 0,8% [15]. Невысокая популярность скоростных пассажирских перевозок связана, прежде всего, с высокой стоимостью билетов по сравнению с обычными пассажирскими поездами (на маршруте Киев-Харьков больше в 2,14 раза, Киев-Донецк – в 3,04 раза, Киев-Днепропетровск –

в 2,44 раза, Киев-Львов – в 2,37 раза¹). Следствием этого является относительно низкая населённость вагонов, что не позволяет достигнуть ожидаемого уровня рентабельности.

Исключительная ориентация на развитие скоростного пассажирского движения, предполагающее постепенную отмену обычных пассажирских поездов, будет иметь негативные социальные последствия, так как сделает невозможным использование железнодорожного транспорта для значительной части населения Украины (по причине низкой платёжеспособности).

В основном скоростные и высокоскоростные поезда перевозят пассажиров, однако существуют разновидности, предназначенные и для грузовых перевозок (в Германии и Франции). Они имеют очень ограниченное применение вследствие значительных отличий технических и технологических требований к их выполнению по сравнению с пассажирскими. В то же время в Германии проектирование скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий сейчас осуществляется с учётом возможности их использования и для грузовых перевозок. Поэтому скоростные грузовые перевозки можно рассматривать как одно из стратегических направлений развития железнодорожного транспорта.

Через территорию Украины проходят четыре панъевропейских транспортных коридора (№ 3, 5, 7, 9), длина которых составляет 3162 км. Если предположить внедрение скоростного грузового движения только на этих участках, то необходимые инвестиции должны составить в среднем 14,86 млрд грн,

¹ Соотношение рассчитано на основе данных о стоимости наиболее бюджетных категорий билетов в поездах «Интерсити+» и скорых пассажирских поездов соответствующего направления (стоимость поездки в вагоне 2-го класса к стоимости поездки в плацкартном вагоне). Данные взяты с официального сайта «Укрзалізниця» [16]. Соотношения могут незначительно изменяться в зависимости от дня недели, а также стоимости билетов на конкретный пассажирский поезд.

или 1,86 млрд дол.² Тогда ежегодные инвестиции в течение пяти лет в развитие только скоростного грузового движения (без учёта стоимости подвижного состава) составят 2,97 млрд грн, или 371,5 млн дол. В то же время в 2012 г. «Укрзалізниця» смогла фактически инвестировать в государственные программы по развитию железнодорожной инфраструктуры только 645 млн грн собственных средств при ежегодной потребности в 6,8 млрд грн [17].

Обеспечение интероперабельности железнодорожного комплекса Украины со сложившимся в Европе. Требование интероперабельности железнодорожного транспорта Украины в соответствии с директивой 2008/57/ЕС предусматривает улучшение взаимосвязи и взаимодействия национальной и общеевропейской железнодорожных сетей с целью устранения технических, административных и экономических препятствий при выполнении железнодорожных перевозок.

Реализация директивы предусматривает отличную совместимость между характеристиками инфраструктуры, транспортных средств (подвижного состава), а также эффективное объединение информационных и коммуникационных систем управления инфраструктурой и железнодорожными предприятиями.

Выделение данного требования как обязательного:

1) противоречит самой директиве 2008/57/ЕС, в которой определено, что:

она должна применяться только к тем элементам железнодорожной системы, которые будут созданы после её принятия, то есть после 2008 г., а в Украине – после ратификации Соглашения об ассоциации. Следовательно, к сложившейся инфраструктуре её применение необязательно. Кроме этого, технологические спецификации интероперабельности (ТСИ), являющиеся основой Ди-

² Расчёт: 3162 км · 2,35 млн грн/км = 7,43 млрд грн, при необходимости разделения пассажирского и грузового движения стоимость модернизации составит не менее 14,86 (7,43 · 2 = 14,86) млрд грн (14,86 / 8 = 1,86 млрд дол.) [8 – курс доллара США к гривне].

рективы и основными предписывающими документами не только системы высокоскоростного сообщения, но и системы обычных железных дорог, определяют, что их применение к модернизации эксплуатируемых объектов является экономически нецелесообразным и может осуществляться только в случае крайней необходимости;

национальная сеть железных дорог должна представлять собой систему, характеризующуюся едиными техническими нормативами (едиными ТСИ). Из этого следует, что ввод в действие отдельных участков, которые будут соответствовать общеевропейским требованиям ТСИ, разрушит целостность железнодорожной системы Украины, что не только не будет способствовать повышению качества железнодорожных перевозок внутри страны, но и будет иметь негативные долгосрочные последствия для развития национальной экономики в целом (замедление процессов производства и обращения внутри страны);

2) требует значительных капитальных вложений как в инфраструктуру, так и обновление подвижного состава. Если даже предположить, что оно будет реализовано только для транспортных коридоров путём построения колеи, параллельных уже существующим, то стоимость такого инвестиционного проекта будет составлять не менее 3,86 млрд дол. (30,88 млрд грн)¹. Тогда в течение 8 лет ежегодные инвестиции должны составлять не менее 0,48 млрд дол. (3,86 млрд грн).

Однако экономическая целесообразность осуществления таких значительных инвестиций сомнительна, так как транзит территорией Украины падает: в 2009 г. он уменьшился на 52,0 %, в 2010 г. – 0,7 %, в

¹ Первоначальный проект внедрения скоростного движения на участке в 1307 км оценивался в 2 млрд дол. [16]. При этом 80% суммы приходилось на создание соответствующей инфраструктуры (1,6 млрд дол.) и только 20% на подвижной состав. Тогда стоимость 1 км колеи составляла $1,6 \text{ млрд дол.} / 1307 = 1,22 \text{ млн дол.}$. Следовательно, модернизация инфраструктуры транспортных коридоров (3162 км) составит: $1,22 \cdot 3162 = 3,86 \text{ млрд дол.}$ ($3,86 \cdot 8 = 30,88 \text{ млрд грн}$). [8 – курс доллара США к гривне].

2011 г. – увеличился на 9,3%², в 2012 г. – уменьшился на 17,9% [18]. Можно прогнозировать дальнейшее падение транзита и в будущем, так как основными транзитными являются грузы, отправляемые из стран, входящих в Таможенный союз (свыше 90 % грузов) [18], и для них более экономически выгодно осуществление транзитных перевозок через территорию Белоруссии. Поэтому актуальным при ратификации Соглашения об ассоциации ЕС и Украины также станет вопрос «Что будет перевозиться по панъевропейским транспортным коридорам, проходящим по территории Украины?», который может сделать инвестиции в них некупаемыми.

Кроме этого, требование изменения ширины колеи с 1520 мм на общеевропейскую (1435 мм) не должно выдвигаться вообще, поскольку:

большая ширина колеи обеспечивает возможность перевозки большей массы грузов. Следствием перехода на узкую колею будет не только необходимость замены подвижного состава (локомотивов и вагонов), но и увеличения их количества, а также количества формируемых составов, что приведет к значительному уплотнению графика движения поездов;

разработка проектов по изменению ширины колеи для некоторых стран Евросоюза (балтийских государств) показала экономическую нецелесообразность этого (чрезмерные затраты на изменения всей железнодорожной сети). В Украине эксплуатационная длина основных колеи составляет 21,7 тыс. км (для сравнения в Эстонии – 0,69 тыс. км, Латвии – 2,26 тыс. км, Литве – 1,75 тыс. км) [19], что делает проект по изменению ширины колеи просто фантастическим (необходимые инвестиции только в инфраструктуру составят не менее 26 млрд дол.³).

В целом совокупные инвестиции в оптимизацию всей инфраструктуры железнодорожного транспорта Украины планируются на уровне 56 млрд грн [20].

² Расчёт на основе данных [3].

³ Расчёт: $1,22 \text{ млн дол. (стоимость 1 км)} \cdot 21,7 \text{ тыс. км} = 26,47 \text{ млрд дол.}$

Одним из аспектов обеспечения интероперабельности являются требования ЕС к используемому подвижному составу. В разработке ТСИ для подвижного состава (локомотивов и вагонов), кроме ERA (Европейское железнодорожное агентство), Национальных агентств безопасности, министерств транспорта также принимал участие Союз железнодорожной промышленности, представляющий конструкторов подвижного состава, машиностроителей через их национальные федерации (Федерация железнодорожной промышленности (FIF) во Франции; Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) в Германии). Поэтому данное требование можно рассматривать в том числе как лоббирование их интересов.

Сейчас в Украине парк грузовых вагонов составляет 132,5 тыс. ед., парк пассажирских вагонов – 7025 ед., парк тепловозов – 2447 ед., парк электровозов – 1547 ед., инвентарный парк местного сообщения (в эксплуатации) – 1340 секций, инвентарный парк дизель-поездов (в эксплуатации) – 247 секций. До 2020 г. для осуществления необходимой замены грузовых вагонов инвестиции должны составлять не менее 65 млрд грн, грузовых локомотивов – 68,4 млрд грн, пассажирского подвижного состава дальнего следования – 37 млрд грн, пассажирского подвижного состава для пригородного сообщения – 8,7 млрд грн [20], то есть совокупные инвестиции составят 179,1 млрд грн (22,4 млрд дол.). С учётом того, что стоимость подвижного состава иностранных производителей в среднем на 50% дороже по сравнению с уже используемой техникой [21], то стоимость обновления возрастёт до 268,7 млрд грн (33,6 млрд дол.). Также увеличатся затраты, связанные с их эксплуатацией.

Данное требование:

1) является выгодным исключительно европейским производителям подвижного состава и железнодорожного оборудования, так как обеспечит загрузку их производственных мощностей. В то же время сейчас мощности украинских производителей используются не в полном объёме, так как «Укрзалізниця» не имеет достаточно средств для

приобретения нового или капитального ремонта и модернизации уже существующего подвижного состава;

2) приведёт к увеличению стоимости обновления подвижного состава. При этом подвижной состав, предлагаемый европейскими производителями, слабо адаптирован к условиям эксплуатации в Украине;

3) будет способствовать дальнейшему сворачиванию научно-исследовательских работ в Украине и фактическому уничтожению национального железнодорожного машиностроения.

Проведение обновления подвижного состава невозможно без осуществления соответствующей модернизации инфраструктуры, поэтому необходимые инвестиции до 2020 г. должны составить не менее 235,1 млрд грн (29,4 млрд дол.), то есть ежегодные капитальные вложения должны составлять не менее 29,4 млрд грн (3,7 млрд дол.). По оценкам экспертов, «Укрзалізниця» за счёт собственных средств сможет профинансировать не более 33% необходимых капитальных вложений [20].

В 2012 г. текущие обязательства уже превысили текущие активы на 12,5 млрд грн [16], что сказывается на текущей и долгосрочной финансовой устойчивости функционирования железнодорожного транспорта. Это привело к снижению кредитных рейтингов до уровня «B- (negative)» (от S&P) и «B- (stable)» (от Fitch) [16], что негативно сказывается на возможности привлечения 157,52 млрд грн (19,69 млрд дол.)¹ за счёт внешнего кредитования:

Европейский банк реконструкции и развития осуществлял кредитование закупки kolejного оборудования и строительства Бескидского туннеля (2009 г. – 51,8 млн дол., 2004 г. – 120 млн дол.), покупку грузовых вагонов общего назначения (2009 г. – 125 млн дол.). В данный момент сотрудничество в сфере кредитования приостановлено в связи

¹ Расчёт: необходимость внешнего финансирования 67% (100–33), тогда внешние финансовые ресурсы должны составить $0,67 \cdot 235,1 = 157,52$ млрд грн ($157,52 / 8 = 19,69$ млрд дол.) [8 – курс доллара США к гривне].

со сложным финансовым положением в «Укрзалізниці» [16];

с 2011 г. проводились переговоры с Внешэкономбанком (Россия) о займе в 28,5 млрд грн (3,56 млрд дол.) для закупки 509 локомотивов [22], однако пока они не дали положительного результата;

КЕХІМ предоставил в 2010 г. кредит в сумме 260,95 млн дол. для закупки 10 поездов, производства компании Хюндай Ротем [16].

Следовательно, надежды на осуществление инвестиций в необходимую модернизацию инфраструктуры железнодорожного транспорта и обновление подвижного состава за счёт ресурсов иностранных финансово-кредитных учреждений являются напрасными.

Еще одним возможным инвестором может выступить государство Украина (в соответствии со статьей 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте», предусматривающей покупку подвижного состава для перевозки пассажиров в поездах дальнего и местного сообщения в пределах лимитов государственных капитальных вложений). Однако с момента принятия закона финансирование не осуществлялось. Финансовый план «Укрзалізниці» на 2013 г. содержит статью расходов на закупку пассажирского вагонного парка на сумму 8,186 млрд грн (подвижной состав для дальних пассажирских перевозок на сумму 2,755 млрд грн и для пригородных перевозок на сумму 5,431 млрд грн) [23]. Планирование осуществлялось также с учётом государственной директивы «Национальный план действий на 2013 г.» (пункт 177.1), где фигурирует закупка пассажирского парка в 2013 г. Однако в госбюджете средства на это не предусмотрены.

Следовательно, осуществлять капитальные вложения в развитие железнодорожного транспорта никто не хочет, а «Укрзаліниця» в необходимом объёме не может.

Таким образом, Соглашение об ассоциации между ЕС и Украиной содержит требования, которые не могут быть выполнены в установленные сроки в результате как технических, так и экономических сложностей.

Во-первых, внедрение высокоскоростного и скоростного пассажирского движения должно предусматривать период не менее 10-15 лет¹. Увеличение срока внедрения скоростного движения позволит:

разработать научно обоснованную стратегию внедрения скоростного движения с учётом особенностей пассажиро- и грузопотоков на отдельных участках², что будет способствовать повышению экономической эффективности инвестиций;

наладить производство в необходимых объёмах устройств электроснабжения, сигнализации и связи, а также верхнего строения пути, имеющих требуемые качественные характеристики, что позволит оптимизировать затраты на модернизацию инфраструктуры железнодорожного транспорта;

способствовать поддержанию достаточного уровня финансовой устойчивости и

¹ В ЕС согласно «Генеральному плану развития высокоскоростных железных дорог в Европе» внедрение скоростного и высокоскоростного движения предусматривало строительство 9 тыс. км новых высокоскоростных железнодорожных линий и реконструкцию 15 тыс. км существующих железных дорог для движения со скоростью до 200 км/ч в течение 20 лет (1990-2010) [24]. В РФ план внедрения скоростного и высокоскоростного движения, предусматривающий строительство 12 тыс. высокоскоростных железных дорог, продлён до 2030 г. [25]. При этом необходимо отметить, что развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта для внедрения скоростного и высокоскоростного движения как в странах ЕС, так и РФ предусматривало значительные объёмы финансирования из государственных бюджетов.

² В октябре 2012 г. Донецкая железная дорога отменила поезд «Интерсити» по маршруту Донецк-Мариуполь (населённость поезда составляла 8-10%) [26]. Основной причиной этого является недостаточный платёжеспособный спрос на данный вид перевозок. Исследования Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) показали, что определение участков для внедрения скоростного движения должно осуществляться не только на основе существующего и потенциально возможного пассажиропотока, но и с учётом объёма платёжеспособного спроса на скоростные перевозки [27].

платёжеспособности «Укрзалізниці» в долгосрочной и краткосрочной перспективе при отсутствии финансирования из Государственного бюджета Украины¹.

Во-вторых, условие обеспечения интероперабельности железнодорожного комплекса Украины со сложившимся в Европе в течение восьми лет не может быть принято в предложенной редакции и требует уточнения направлений обеспечения интероперабельности и сроков их реализации, с учётом необходимости:

обеспечения гармонизации работы не только с европейскими железнодорожными системами, но и стран СНГ, а также, согласно ТСИ, учёта достижений технического прогресса и практического опыта;

закрепления специфических особенностей железнодорожного комплекса Украины как постоянных (класс П) и не подлежащих изменениям в соответствии с ТСИ.

пересмотра сроков реализации данного требования с учётом стратегии внедрения скоростного движения в Украине и модернизации железнодорожного транспорта, а также потенциально доступными финансовыми ресурсами для их реализации.

Определение сроков обеспечения интероперабельности подвижного состава, применяемого на железнодорожном транспорте, в соответствии с требованиями ЕС целесообразно осуществлять за счёт локализации его производства в Украине, что будет способствовать:

получению подвижного состава, полностью адаптированного к условиям перевозок, следствием чего будет более высокая надёжность эксплуатации и более низкий уровень текущих затрат, а также стоимости ремонтов;

загрузке украинских предприятий, производящих комплектующие для произ-

водства подвижного состава, а также осуществления ремонтов;

снижению объёмов капитальных вложений, необходимых для обновления подвижного состава;

проведению научно-исследовательских разработок, направленных на совершенствование подвижного состава;

росту экспорта украинского подвижного состава, прежде всего в страны СНГ [28].

Целесообразность локализации производства подвижного состава в Украине, потребность украинских железных дорог в его обновлении, а также доступные источники финансирования и должны определять сроки приведения оборудования и транспортных средств в соответствии с требованиями ЕС.

Альтернативой подписанию Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной является присоединение к Таможенному союзу (ТС) между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан в соответствии с Договором о создании Единой таможенной территории и формировании Таможенного союза от 6 октября 2007 г. Он предусматривает создание единой таможенной территории, в пределах которой не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер.

Одной из сфер согласования между странами-членами ТС является железнодорожный транспорт, в качестве основных целей регулирования которого выделяют:

1) создание условий для устойчивого и безопасного функционирования и динамичного развития транспорта на основе обеспечения баланса интересов субъектов естественных монополий в области транспорта и пользователей их услуг;

2) снижение совокупных транспортных затрат экономики государств-членов ТС;

3) создание условий для ускоренного экономического роста и повышения конкурентоспособности экономики государств-членов ТС.

Для железнодорожного транспорта Украины железнодорожный комплекс госу-

¹ Чистое увеличение денежных средств УЗ в 2012 г. составило -2115,4 млн грн (для сравнения, в 2011 г. +1317,3 млн грн), соотношение между суммой погашения процентных кредитов и суммой поступлений от процентных кредитов составило 0,931 (в 2011 г. – 0,821) (расчёт на основе [16]).

дарств-членов ТС является близким как исторически, так и технологически¹, что и определяет высокий уровень интероперабельности между ними. Однако в будущем ситуация может измениться.

В данный момент функционирование железнодорожного транспорта в государствах-членах ТС осуществляется в соответствии с национальными нормативно-правовыми актами при отсутствии единых технических нормативов для подвижного состава и инфраструктуры. Однако в 2011 г. в соответствии со статьей 13 Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 г. [29] были приняты технические регламенты (ТР), регулирующие функционирование железнодорожного транспорта в рамках ТС (решение Комиссии ТС № 710 от 15 июня 2011 г.):

а) ТР ТС 0/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» [30], действие которого распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемые), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на территории государств-членов ТС со скоростями движения до 200 км/ч включительно;

б) ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», в качестве объекта регулирования которого выступает высокоскоростной железнодорожный подвижной состав и его части, которые разрабатываются, модернизируются, изготавливаются и выпускаются в обращение на территории ТС для работы на путях общего пользования с шириной колеи 1520 мм и скоростным режимом более 200 км/ч, а также инфраструктура высокоскоростного ж/д транспорта и её подсистема, включая составные части подсистемы и их элементы.

¹ Железнодорожный транспорт Украины входит в «пространство 1520», которое охватывает железнодорожный транспорт 17 стран (СНГ, Балтии, Финляндии и Монголии) и является связующим звеном между важнейшими центрами глобальной экономики – ЕС и АТР.

в) ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта», объектом технического регулирования которого является инфраструктура железнодорожного транспорта, включающая подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта, такие, как железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, станционные здания, сооружения и устройства, а также составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта по перечню согласно приложению № 1.

Вступление в действие пакета ТР ТС по железнодорожному транспорту может иметь негативные последствия для Украины (при условии, что она не будет членом ТС).

Во-первых, реализация ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», предусматривающего разработку технических нормативов для всех видов подвижного состава (локомотивов и вагонов) и его составных частей, отразится на их экспорте² и импорте³ в Украину.

² Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ) производит выпуск подвижного состава повышенной грузоподъемности (универсальные полувагоны, оснащенные тележкой типа Барбер с максимальной нагрузкой на ось до 25 тонн), которые хоть и разрабатывались по заказу «Укрзалізниці», но поставляются в основном в Россию, где используются ОАО «РЖД» и другими перевозчиками [31]. По оценкам экспертов, КВСЗ может рассчитывать и на белорусский рынок как производитель скоростных электропоездов [28].

Ввод в действие ТР ТС 001/2011 может привести к необходимости изменения подвижного состава в соответствии с новыми техническими требованиями, что скажется на его стоимости. Кроме этого, государства-члены ТС могут использовать повышенные таможенные пошлины на ввоз отдельных объектов подвижного состава для защиты собственных производителей, что уже неоднократно демонстрировала РФ.

³ В Украине в ближайшие годы (даже при ориентации на локализацию производства подвижного состава) будет осуществляться его закупка у иностранных, прежде всего, российских производителей (ООО «Уральские локомотивы», Новочеркасский электровозостроительный завод и др.). Поскольку «Укрзалізниця» не является

Во-вторых, внедрение технических и технологических нормативов согласно пакету ТР ТС будет способствовать снижению интероперабельности железнодорожных комплексов Украины и стран ТС.

Таким образом, Украина может оказаться в технологическом вакууме: подписание Соглашения об ассоциации с ЕС приведет к необходимости постепенного внедрения стандартов ТСИ к подвижному составу и инфраструктуре для обеспечения интероперабельности с железнодорожным комплексом ЕС¹, что означает применение технических и технологических стандартов, отличных от тех, что будут использоваться государствами-членами ТС. С 2014 г. в государствах-членах ТС начнет действовать пакет ТР по железнодорожному транспорту, что также будет способствовать снижению интероперабельности. Следствием такого технологического вакуума в конечном счёте может стать практически полное прекращение транзита грузов территорией Украины, что отразится на доходах железнодорожного транспорта².

Присоединение к ТС не будет означать уменьшение необходимых объёмов капитальных вложений (235,1 млрд грн), так как сейчас железнодорожный транспорт Украины существенно отстает от стран, входящих в ТС, как по степени реформирования отрасли, так и по состоянию инфраструктуры и подвижного состава. В то же время уровень технического и технологического отставания

регулярным покупателем в силу существующих финансовых проблем, то ввод ТР ТС 001/2011, определяющего технические характеристики для подвижного состава, отличные от характеристик ТСИ, будет способствовать повышению стоимости элементов подвижного состава, как объектов несерийного производства.

¹ Как было показано ранее, необходимых (доступных) финансовых ресурсов для выполнения условия интероперабельности инфраструктуры и подвижного состава «Укрзалізниця» не имеет, следствием чего будет очень медленный переход к стандартам ТСИ.

² В 2010 г. транзит грузов составил 46,7 млн. т (удельный вес в грузовых перевозках – 10,8%), что позволило получить доход в сумме 8,2 млрд грн (удельный вес в доходах от грузовых перевозок – 24,7%) [2].

железнодорожного транспорта Украины от государств-членов ТС значительно меньше по сравнению со странами ЕС, что и может определить возможность эффективной интеграции Украины в ТС.

Кроме этого, присоединение или более тесное сотрудничество с ТС:

а) позволит Украине сохранить целостность железнодорожного комплекса, выработать эффективную программу обновления подвижного состава и модернизации инфраструктуры и, тем самым, избежать непродуктивных капитальных вложений. Кроме этого, в нормативно-правовых актах ТС (пакет ТР ТС по железнодорожному транспорту) отсутствуют требования, определяющие направления структурного реформирования железнодорожного транспорта Украины (в отличие от Директив ЕС).

б) будет способствовать возврату транзитных потоков на железнодорожный транспорт Украины и, как следствие, росту её ВВП.

На основе проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

1) при определении направления интеграции Украины необходимо учитывать не только открывающиеся перспективы развития, но и возможности выполнения выдвигаемых требований, в том числе и к железнодорожному транспорту: если остановится «локомотив» (железнодорожный транспорт), то «поезд» (национальная экономика) никуда не поедет;

2) стратегия развития отрасли должна основываться на необходимости гармонизации работы как с европейскими железнодорожными системами, так и стран СНГ, что позволит повысить спрос на услуги украинских железных дорог и, как следствие, эффективность их функционирования;

3) перспективы развития железнодорожного транспорта должны быть связаны с совершенствованием технических средств транспорта, развитием инфраструктуры, продолжением строительства новых железных дорог, повышением их грузо- и пассажирооборота;

4) разработку стратегических и тактических планов реформирования отрасли следует осуществлять с учётом как доступных

источников финансовых ресурсов на их реализацию, так и необходимости поддержания финансовой устойчивости железнодорожного транспорта.

Литература

1. В 2012 г. железные дороги Украины перевезли 457,5 млн т грузов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tbu.com.ua/news/v_2012_g_jeleznye_dorogi_ukrainy_perevezli_4575 mln_t_gruzov_.html.

2. Трансформація економіки та транспорт України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін. – Д.: ДЕДУТ, 2012. – 180 с.

3. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. Значение железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://scbist.com/wiki/8764-znachenie-zheleznodorozhnogo-transporta.html>.

5. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.

6. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: моногр. / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.

7. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: моногр. / Ю.С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ, 2006. – 252 с.

8. Данько Н.И. Концепция подхода к реформированию железнодорожного транспорта / Н.И. Данько, Е.И. Балака, Е.В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 5. – С. 45-50.

9. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2000. – № 11-12. – С. 48-50.

10. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: моногр. / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ АСПЕКТ Поліграф, 2009 – 240 с.

11. Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транс-

портну систему: моногр.] / Г.М. Кірта. – Д.: ДНУЗТ, 2003. – 267 с.

12. «Технический регламент предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом», утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 1 марта 2010 г. № 193 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=30684.

13. Посадити всю Україну: сюрпризи від Хюндаю та перспективи швидкісного руху в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.u-e-p.eu/analytics/2012/mau/posaditi-vsu-ukranu-surprizi-ud-hundau.html>.

14. Підготовка колій для швидкісних потягів обійдеться в 3,07 млрд грн [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.ua/news/502651-pidgotovka-kolij-dlya-shvidkisnih-potyagiv-obiydetsya-v-307-mlrd-grn.html>.

15. Скоростной сетью «Укрзалізничці» воспользовались 2 млн пассажиров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/skorostnoi-set'iu--ukrzaliznytsi--vospol'zovalis'-2-mln-passazhiro/>.

16. Официальный сайт «Укрзалізничці» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://uz.gov.ua/>.

17. УНІАН Транспорт. – № 12 (338). – 2013. – С. 8 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unian.net>.

18. Збільшення транзитних перевезень – спільне завдання на 2013 рік для транспортників та контролюючих органів [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/332525/.

19. Железные дороги стран мира [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8_%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD_%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B0.

20. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. Предпосылки реформирования. – К., 2011. – 43 с.

21. Президент пояснив, чому на ЄВРО-2012 не потрапили кременчуцькі вагони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vestnik.in.ua/news/transport/3151-prezident-poyasniv-chomu-na-yevro-ne-popali-vagoni-kvzbz.html>.

22. «Внешкономбанк» профінансує придбання 509 локомотивів для України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.ua/news/489246-vneshekonombank-profinansue-privbannya-509-lokomotiviv-dlya-ukrajini.html>.

23. УЗ настаивает на выделении из госбюджета-2013 средств на закупку пассажирского подвижного состава [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economics.unian.net/rus/news/149625-uz-nastaivaet-na-vyidelenii-iz-gosbyudjeta-2013-sredstv-na-zakupku-passajirskogo-podvijnogo-sostava.html>.

24. Боравская Е.Н. Предпосылки для формирования международной сети ВСМ / Е.Н. Боравская, Е.Д. Шапилов // Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. – 2001. – Т. 1. – С. 181-183.

25. Перспективы развития высокоскоростного движения в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/prospects_for_the_development_of_high_speed_movement_in_russia.php.

26. Донецкая железная дорога отменила поезд Интерсити по маршруту Донецк-Мариуполь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://railway.in.ua/news/doneckaja_zheleznaia_doroga_otmenila_poezd_intersiti_po_marshrutu_doneck_mariupol/2012-10-16-1082.

27. Скоростное движение – научный подход к проблеме [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://eav.ru/publ1.php?publid=2005-11a22>.

28. Вышли не по расписанию. КВСЗ ищет финансирование для скоростных электропоездов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/page-4/341894.

29. Соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tsouz.ru/DOCS/INTAGRMNTS/Pages/Oprincipah_texreg.aspx.

30. Пакет ТР ТС по железнодорожному транспорту [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tsouz.ru/KTS/KTS29/Documents>.

31. Под нагрузкой: УЗ впустит вагоны повышенной грузоподъемности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.cfts.ru/articles/pod_nagruzkoy_uz_vpustit_vagony_povyshennoy_gruzopodyemnosti_407.

Представлена в редакцию 14.05.2013 г.