

**ФІНАНСОВІ ПЕРЕДУМОВИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВ ЄС НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ**

**FINANCIAL PREREQUISITES FOR THE IMPLEMENTATION OF EU
DIRECTIVES ON RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE**

*канд. екон. наук М.О. Єрємiна¹, д-р екон. наук В.В. Дикань²,
канд. екон. наук К.А. Карачарова¹, д-р екон. наук О.Г.Кірдіна¹,
асп. Л.Б. Білоус²*

¹ *Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*
² *Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (м. Харків)*

*М.О. Ieromyna¹, PhD (Econ.), V.V. Dykan², D.Sc. (Econ.),
К.А. Karacharova¹, PhD (Econ.), O.G. Kirdina¹, D.Sc. (Econ.),
L. B. Bilous², PhD student*

¹*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*
²*Kharkiv National University named by V.N. Karazin (Kharkiv)*

Угода про асоціацію між ЄС та Україною зумовлює імплементацію в національне законодавство та стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту певних змін. У зв'язку з цим необхідно систематизувати наслідки цієї імплементації із виділенням позитивних та негативних сторін; проаналізувати та зіставити зазначені директиви із нормативно-правовою базою України та фінансовою спроможністю залізниць шляхом приведення їх у відповідність до норм і стандартів ЄС; розглянути фінансово-економічні засади імплементації транспортної галузі після підписання Угоди про асоціацію.

При цьому, сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до європейських стандартів, технічних умов, принципів управління тощо, а й те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Разом з тим, нормативи швидкості доставки вантажів на українських залізницях складають максимум 400 км на добу, тобто менше 17 км/год, а для більшості вантажів це 8–14 км/год.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспорту та недостатнє технічне обслуговування об'єктів інфраструктури призвели до масштабного зносу (майже 90 %) основних фондів транспортної інфраструктури. А для відповідності умовам науково-технічного співробітництва з

країнами ЄС, українські залізниці потребують оновлення, модернізації та закупівлі нового рухомого складу.

Так, з одного боку, необхідні дії повинні призвести до забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України, підвищення якості його послуг, що потягне залучення потенційних споживачів та збільшення доходів й прибутку залізничної галузі. Також це повинно стати приводом для активізації діяльності підприємств машинобудування залізничного транспорту, енергопостачання та зв'язку, тощо.

Але з іншого боку, відповідно до Додатку I Угоди про асоціацію запровадження базових увізних ставок на поставки до ЄС товарів групи 86 Класифікатора видів економічної діяльності (група 86 – залізничні або трамвайні локомотиви, рухомий склад та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізничних або трамвайних колій та їх частини; механічне (у тому числі електромеханічне) сигналізаційне обладнання всіх видів), базова увізна ставка на поставки товарів цієї ж групи з ЄС до України є нульовою. Тобто, підписуючи Угоду про асоціацію з ЄС, ми відкриваємо шлях на свій ринок для європейського виробника рухомого складу залізничного транспорту, при цьому абсолютно не захищаючи власного[1].

Також залізниці України відстають від західноєвропейських за параметрами швидкості, підвищення якої надасть змогу зберегти передові позиції у сфері пасажирських і вантажних перевезень для Укрзалізниці. Основними проблемами при цьому є кардинальне підвищення технічного рівня інфраструктури залізниць, організація виробництва швидкісного рухомого складу та іншої залізничної техніки, створення нових комп'ютерних систем, засобів передачі енергії, інформації, освоєння нових матеріалів, що зумовлює потребу в розвитку не тільки транспортної, а й інших галузей економіки [1].

В рамках заходів зі збереження енергії та ресурсів було б доцільно проведення енергоефективних заходів на станціях та перехід на автономні системи освітлення отримуючи електроенергію переробляючи енергію руху потягів або використовуючи «розумні» підлогу та турнікети, що будуть накопичувати енергію від руху пасажирських потоків та трансформувати її на електричну. Крім того, доцільним буде замінити традиційне паливо більш економічним, та таким, що створює менше викидів у атмосферу.

Усі ці розробки та пропозиції повинні покращити фінансовий стан українських залізниць та прискорити імплементацію директив ЄС на залізничному транспорті.

Але на сьогоднішній день власних коштів на закінчення реформування транспортної галузі України та повної відповідності залізницям ЄС не достатньо. Тому більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, головним чином, від міжнародних фінансових інститутів, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату і є першочерговим

завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки досконалій законодавчій базі [2].

[1] Никифорок О. Імплементация директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки [Текст] / О. Никифорок // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15 – 20.

[2] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua>.

УДК 656:336.648

ПРОВЕДЕННЯ ІСО ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

ICO CONDUCT AS A MODERN APPROACH TO INVESTMENT OF IMPLEMENTATION OF INNOVATIONS IN RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*д-р екон. наук І.Ю.Зайцева, канд. екон. наук М.О. Єр'оміна, Ю.С. Прудіус
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*I.Y. Zaitseva, D.Sc. (Econ.), M.O. Ieromyina, PhD (Econ.), Y.S. Prudius
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Розвиток залізничного транспорту тісно пов'язаний з розвитком інших галузей економіки. Характер рухливості населення, рівень розвитку виробництва і торгівлі визначають попит на його послуги. Разом з тим, залізничний транспорт, впливаючи на рівень життя і розвиток продуктивних сил, є системоутворюючим фактором. Геополітичне положення України і країн пострадянського простору, мультимодальна специфіка високотехнологічного перевізного процесу створюють об'єктивні передумови реалізації ідеї створення єдиного транспортного простору на євразійському континенті. У цих умовах найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності. Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним із напрямів «Транспортної стратегії України на період до 2020 р.», реалізація якої дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Поточна криза привела до зменшення фінансування наукових досліджень і розробок, упровадження інноваційних технологій та модернізації технічних засобів