

УДК 629.4.083

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Токмакова І.В., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

В статті проведено аналіз шляхів вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту та зроблено висновки щодо необхідності активізації процесу залучення інвестицій та застосування методів формування раціональної структури рухомого парку.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі існування залізниць одним з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничним транспортом є оновлення технічних засобів, створення та введення в експлуатацію більш сучасних та досконаліх зразків, які б забезпечили підвищення якості і конкурентоспроможності послуг та сприяли б зниженню витрат на перевезення. Найгострішою проблемою тут є стан рухомого складу, який в результаті недофінансування в попередні періоди потребує масштабного оновлення. Причина на поверхні - залишковий ресурс роботи найважливіших видів вагонного парку досяг критичної величини.

Забезпечення ефективної роботи галузі потребує пошуку нових шляхів вирішення проблеми оновлення рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання оновлення рухомого складу залізничного транспорту вирішують такі вчені як Кулаєв Ю.Ф. [1,2], Сич Є.Н., Ільчук В.П. [3],

Федюшин Ю.М. [4] та ін., і їх роботах пропонуються шляхи залучення інвестицій до галузі.

Разом з тим, ефективне відновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту потребує удосконалення технічної політики за рахунок активізації процесів залучення інвестицій.

Метою статті є дослідження сучасних підходів до вирішення задач оновлення рухомого складу залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. На даний момент знос основних фондів «Укрзалізниці» складає 50-80%. Насамперед це стосується рухомого складу - пасажирських та вантажних вагонів, шляхової техніки. Однак, в самому катастрофічному стані є локомотивний парк. Термін експлуатації пасажирських локомотивів на сьогодні складає близько 50 років. В той же час і їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість, комфорт і саме головне – безпеку перевезення пасажирів. Слід зазначити що не кращі справи і з парком вантажних локомотивів і вагонів (табл. 1,2).

Таблиця 1

Оновлення тягового рухомого складу залізниці

Значення за роками	Закуплено, од.	Виключено, од.
1995	11	189,5
1996	13	303
1997	8	322
1998	2	257,5
1999	1	168
2000	3	79,5
2001	6	69
2002	6	32
2003	9	40
2004	6	17
2005	5	21,5
2006	8	22
Разом	78	1521

Оновлення пасажирських та вантажних вагонів залізниці

Значення за роками	Закуплено, од.	Виключено, од.
Пасажирські вагони		
2001	39	188
2002	36	180
2003	33	148
2004	24	128
2005	24	177
2006	62	227
Разом	218	1048
Вантажні вагони		
2001	294	3218
2002	43	3354
2003	55	3288
2004	85	2126
2005	165	2172
2006	353	3347
Разом	995	17505

З таблиць 1 та 2 ми бачимо, що забезпечення залізниць України рухомим складом суттєво скоротилися. В результаті такий стан основних фондів призводить до того, що залізниці вже зараз не в змозі забезпечити в повному обсязі потреби в перевезеннях вантажів та пасажирів, втрачають доходи та стають гальмами економіці держави.

За розрахунковими даними Укрзалізниці для оновлення активної частини основних фондів та інвестицій в модернізацію і розвиток пасивної частини до 2015 р. необхідно інвестувати 94465 млн. грн., у тому числі для придбання рухомого складу – 51978 млн. грн.[5].

Але залізничний транспорт, хоч і має можливості використовувати різні джерела фінансування, такі як власні кошти, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг, сьогодні не спроможний їх залучити.

Основним джерелом інвестиційного розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти. Фінансування за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. Пройшовши у 90-тих роках шлях гіперінфляції, вартість основних фондів українських залізниць суттєво зменшилася. В результаті частка амортизаційних відрахувань у собівартості перевезень знизилася з 35% до 12,2%, що унеможливило відновлювання основних фондів. Величина прибутку залізничного транспорту безпосередньо залежить від її доходів та витрат. Основним інвестиційним джерелом є доходи від вантажних перевезень. Достатньо проаналізувати статистичні дані, з яких видно, що

у порівнянні з рівнем 1991 р., коли було створено Укрзалізницю, транспортні тарифи підвищилися у 14,4 рази. За цей час ціна дизельного палива зросла в 30,2 рази, металевих рейок - у 18 разів, вантажних вагонів –більш ніж у 16 разів. Невідповідність рівня тарифів вартості послуг з перевезень призводить до збитків.

В умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування посилюється роль зовнішніх інвестицій. На сьогоднішній день залізниці можуть використовувати кредити банків та міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг. Обсяги використання цих ресурсів незначні і для збільшення їх частки в загальному фінансуванні необхідно удосконалення законодавчої та нормативної бази.

Перспективними напрямками інвестування можуть стати залучення коштів шляхом випуску спеціальних цінних паперів, залучення коштів за договорами концесії, використання інвестиційного податкового кредиту, використання інвестиційних тарифів.

Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки потребує зміни інвестиційної політики на основі врахування впливу зовнішнього середовища і, в першу чергу, конкурентного оточення. Розвиток конкурентних відносин служить стимулом для інвестиційної діяльності. Створення загальних взаємовигідних інфраструктурних проектів і оптимізаційних проектів з вантажовласниками дозволяє залізниці повертати вантажопотоки, що йдуть на інші види транспорту, а в майбутньому - збільшити об'єми перевезень. При цьому, традиційний спосіб фінансування інвестиційних проектів - кредити

банків - трансформуватиметься в фінансування великомасштабних проектів з тривалим інвестиційним циклом і тривалими термінами окупності. В основі трансформації - ідея фінансування інвестиційних проектів за рахунок доходів, що генеруються від реалізації цих проектів, із залученням різних компаній, банків-кредиторів, фірм-консультантів, покупців продукції, постачальників будматеріалів, основного і допоміжного устаткування. Перевага такого фінансування полягає в тому, що можна чітко визначити ступінь участі партнерів в проекті, розділити ризики, пов'язані з ним.

Але, як показує досвід розвинутих країн, навіть приватизація об'єктів залізничного транспорту не дає притоку інвестицій в необхідному обсязі. Це свідчить про необхідність удосконалення технічної політики залізничного транспорту.

В першу чергу необхідно активізувати співпрацю між вітчизняними виробниками рухомого складу та підприємствами залізничного транспорту. Сьогодні існує неузгодженість інтересів «Укрзалізниці» і підприємств-виробників рухомого складу, що ускладнює процес технічного переоснащення залізниць України. Найкрупніші вагонобудівні заводи України - ВАТ "Азовмаш", ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод", ВАТ "Стахановський вагонобудівний завод", ВАТ "Дніпровагонмаш", в 2007 році випустили 26162 тис. вагонів і платформ. Проте, ринками збуту їх продукції залишається Росія, Іран, Білорусія, Казахстан, країни Балтії. На вітчизняний ринок направляється менше ніж 5 % загального обсягу виготовленої продукції, і те приватним перевізникам та промисловим підприємствам. У 2007 році тільки ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод" отримав тендер на поставку вагонів «Укрзалізниці», але обсяг поставок склав не більше 20 % загального обсягу виробництва вагонобудівного гіганту. В цей час дефіцит полувагонів за 2007 рік склав майже 1,5 тис., хоча «Укрзаліниця» й намагається забезпечити власні потреби обсягами виробництва власних вагоноремонтних заводів: ДП "Дарницький вагоноремонтний завод" - 258 полувагона за 2007 рік, ДП "Попаснянський вагоноремонтний завод" - 432 полувагона, ДП "Стрийський вагоноремонтний завод" - 162 полувагона. Складається парадоксальна ситуація – наявність дефіциту вантажних вагонів при готовності задовольнити потребу підприємствами – виробниками рухомого складу. Тому, актуальним є питання подолання протистояння інтересів. Крім того, план

«Укрзалізниці» закуповувати китайські вагони хоча й, поки що, відхилений, але в майбутньому може стати серйозною погрозою для галузі транспортного машинобудування. Допустити її занепад неможливо.

В умовах обмеженості ресурсів постає також задач їх оптимізації, тому особливо важливим є врахування аспектів технічної політики, яка проводиться на конкуруючих видах транспорту, а саме підвищення вантажопідйомності автомобілів і судів, у тому числі контейнеро- і автомобілевозів, оптимізації швидкісних режимів для зниження питомого паливоспоживання, розвитку мережі нафто- і продуктопроводів, а також можливість появи у інших залізничних компаній комбінованих спеціалізованих вагонів для перевезення різних вантажів з метою зниження порожнього пробігу, використання поворотного автозчеплення для прискорення розвантаження і т.п.

Висновок. Таким чином, перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення рухомого складу є забезпечення тісної співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку рухомого складу, що дозволить у відсутність необхідного об'єму інвестицій забезпечити потреби в основних засобах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. Посіб/ Ю.Ф. Кулаєв. – Ніжин: Аспект-Поліграф. 2006.-232 с.
2. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте. Учеб.-метод. Пособие / сост. Ю.Ф. Кулаєв. – К.: Транспорт Украины, 2001.- 182 с.
3. Сыч Е.Н., Ильчук В.П. Инновационно-инвестиционное развитие железнодорожного транспорта . – К.:Логос. – 2002. – 256 с.
4. Федюшин Ю.М. Амортизационная политика и обновление фондов железнодорожного транспорта Украины// Залізничний транспорт України. – 2000. - №2. – с. 7-10.
5. Корнієнко В.В., Козак В.В., Легенький Г.М., Лашко А.Д., Пшінько О.М., Бараш Ю.С. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України//Залізничний транспорт України, №5. -2007. –С.3-9.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*