

Анотація. Рассмотрены мировые тенденции развития рынка локомотивостроения. Отмечена целесообразность принятия Стратегии развития транспортного машиностроения с целью поддержки отечественного производителя подвижного состава.

Ключевые слова: развитие, транспортное машиностроение, локомотивостроение, стратегия

Summary. Global market trends of locomotive engineering have been considered. It has been stated practicability of transport engineering Development strategy adoption to support home producer of rolling stock.

Keyword: development, transport engineering, locomotive engineering, strategy.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 658.23:656.2

ШЛЯХИ ОНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст.викладач (УкрДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми та шляхи оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці. Надані пропозиції щодо створення ефективної, прозорої та зрозумілої системи тарифоутворення в сфері вантажних перевезень.

Ключові слова: оновлення вантажного рухомого складу, система тарифоутворення в сфері вантажних перевезень.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Як відомо, Укрзалізниця у 2013 році готується до підвищення тарифів на вантажні перевезення. Це стане першим зростанням тарифів з 2008 року, коли їх індексація була заморожена внаслідок економічної кризи за ініціативою хімічної та металургійної промисловості. Всі кошти повинні бути направлені на оновлення парку вагонів, стан яких вже сьогодні не дозволяє забезпечити потреби економіки країни.

Сьогодні знос вантажного парку залізниць України складає 80% по вагонах, 85% по локомотивах і до 95% по електровозах. У 2012 році парк піввагонів вже скоротився на 4,5 тисяч одиниць, і до кінця 2013 року належить списати ще стільки ж. При цьому із загального парку в 56 тисяч одиниць близько 12 тисяч піввагонів хронічно простоюють в очікуванні ремонтів.

Взагалі в 2013 році прогнозується незабезпечення економіки країни у вантажних перевезеннях на 70 млн. тонн, або 12-15% від передбачуваних заявлених обсягів. Вирішити ці проблеми пропонується за рахунок збільшення розмірів тарифів на вантажні перевезення [1].

Виходячи з цього, автор вважає, що сьогодні існує проблема не в збільшенні розміру тарифів, а в створенні ефективної, прозорої та зрозумілої системи тарифоутворення в сфері вантажних перевезень за допомогою якої можливо здійснити оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вирішенню проблем, пов'язаних з тарифоутворенням в сфері вантажних перевезень України присвячені праці таких вітчизняних та зарубіжних науковців як: Ю.Ф. Кулаєв, М.І. Пасічник, Е.А. Петренко, Ю.П. Світ, В.О.Федорович, де представлені різноманітні варіанти оновлення парку вантажних вагонів, більшість з яких є корисними, але носять суто теоретичний характер та не враховують сучасних ринкових тенденцій розвитку вантажних перевезень України [2-7].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На думку експертів Укрзалізниця вже зараз підійшла до критичної межі, коли в 2013 і подальших роках буде здійснюватися значне за обсягами списання вагонів, які вже відслужили свій термін служби.

У зв'язку з цим в 2013 році Укрзалізниця спільно з Міністерством економіки розроблено проект наказу про обґрунтування індексації залізничних вантажних тарифів на 12,2%. Завдяки зростанню тарифів планується збільшення залізницями прибуткових надходжень в 2013 році на 3,6 млрд. грн. [8].

Позиція промислових підприємств усіх галузей відносно новини про підвищення залізничних тарифів полягає в допустимості підвищення тарифів тільки за умови, що отримані кошти будуть спрямовані виключно на оновлення рухомого складу і розвиток залізничної інфраструктури.

Якщо ж підвищення тарифів не спричинить зростання об'ємів інвестицій в галузь, то бізнес активно заперечуватиме проти таких ініціатив. Однак, на думку автора, разом із зростанням цін на послуги необхідно в першу чергу, переглянути сам принцип тарифоутворення.

Постановка мети і задач. Метою цієї статті є спроба надати пропозиції щодо оновлення вантажного рухомого складу шляхом створення ефективної, прозорої і зрозумілої для суб'єктів ринку вантажних перевезень системи тарифоутворення.

Виклад основного матеріалу. У 2012 році Укрзалізниця передбачала зростання розцінок на вантажні перевезення на 21%, але погоджувати це питання з Міністерством фінансів і Міністерством економіки не вдалося. Через це залізниця недоотримала 2 млрд. грн. доходу за підсумками 2012 року.

Робочий парк рухомого складу Укрзалізниці – піввагонів, сьогодні налічує близько 47 тис. одиниць при потребі в 60 тисяч. Піввагони складають половину парку вантажних вагонів України, вони в середньому зношені на 85% в рамках нормативного терміну експлуатації.

В період 2012-2020 рік у брутто відправляться близько 44,2 тис. піввагонів. При цьому ситуація ускладнюється неефективним використанням техніки, яка нерідко простоює на під'їзних шляхах, або надовго виїжджає за межі держави [8].

У підписаній президентом держпрограми економічних реформ для залізничного транспорту сформульовано завдання - скоротити середній рівень зносу основних фондів до 65% до 2015 року. Це вимагає значного вливання коштів. Для досягнення заданих параметрів їх необхідний об'єм оцінюється в 6 млрд. грн. щорічно, на які Укрзалізниця планує закуповувати близько 8 тис. вагонів в рік.

Сьогодні у Укрзалізниці недостатньо інструментів для того, щоб направляти кошти на закупівлю вагонів. Перша причина - споживче відношення до залізничного монополіста як джерела коштів для всіляких бюджетних і соціальних програм. Отримані за 10 місяців 2012 року 30 млрд. грн. доходу від вантажних перевезень пішли на реалізацію інфраструктурних проектів у рамках Євро – 2012 [9].

Друга причина того, що доходи зараз не виходить направляти на оновлення парку вантажних вагонів закладена в самій структурі залізничного тарифу і в тій методиці, на основі якої він формується.

Сьогодні в тарифі відсутня інвестиційна складова як така - тобто ніде не закріплено, яка його доля повинна спрямовуватися на оновлення основних фондів.

Для вирішення цієї проблеми, автор пропонує, структуру тарифів розділити на інфраструктурну, локомотивну і вагонну складову.

Зокрема, кожному з цих складових необхідно розбити на плату за початково-кінцеві операції і плату за операції руху. Крім того, як початково-кінцеві, так і операції руху повинні містити дві відособлені частини: собівартість перевезення по кожній складовій тарифу для кожної з операцій і прибуток - економічно обґрунтована рентабельність від перевезення по кожній складовій і для кожної з операцій перевізного процесу.

Висновок. Інвестиційна складова тарифу повинна дозволити ефективніше компенсувати витрати на оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці, сприяти переходу від фіксованих ставок до формульного підходу з щорічним визначенням базових тарифів.

Це означає, що в тарифі буде відбита плата за послуги кожного учасника організації процесу вантажоперевезення. Усі витрати при такому підході, повинні бути компенсовані на належному рівні кожній ланці організаційного процесу, а рівень тарифу - зрозумілим і економічно обґрунтованим, що в свою чергу повинно сприяти створенню ефективної, прозорої та зрозумілої системи тарифоутворення в сфері вантажних перевезень на залізничному транспорті України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Арсланов М. Грузоперевозки: как "Укрзалізниця" борется с дефицитом вагонов [Електронний варіант]: Режим доступу до публікації: <http://cfts.org.ua/articles/46043>
2. Кулаев Ю.Ф. Эффективность транзитных грузовых перевозок железных дорог Украины [Текст] / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України.- 2010.- № 6.- С. 58-62.
3. Кулаев Ю.Ф. Методы расчета себестоимости перевозок в грузовых поездах разной категории [Текст] / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України.- 2011.- № 11.- С. 20-22.
4. Пасічник В.І. Економічна стратегія розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту: Дис. д-ра екон. наук: 08.07.04 [Текст] / В.І. Пасічник // - Дніпропетровський національний ун-т залізничного транспорту ім. Лазаряна. – Д., 2004.- 358, арк. 336-358.
5. Петренко Е.А. Залізничні транзитні перевезення в Україні: стан і проблеми [Текст] / Е.А. Петренко // Залізничний транспорт України.- 2010.- № 1.- С. 58-62.
6. Свит Ю.П. Правовое регулирование цен и тарифов на услуги железнодорожного транспорта [Текст] / Ю.П. Свит // Закон.-2003.-№7.- С. 41-47.

7. Федорович В.О. Организационно-правовые механизмы формирования железнодорожной транспортной корпорации-холдинга [Текст] / В.О. Федорович // Экономика железных дорог. - 2005. - №11. - С. 25.

8. Гребеник Е. Вагон проблем: украинских производителей выдвигают с рынка России

[Электронный вариант]: Режим доступа до публікації: <http://cfts.org.ua/articles/47791>

9. Гребеник Е. Тарифы: вагоны закупают за счет грузовладельцев [Электронный вариант]: Режим доступа до публікації: <http://cfts.org.ua/articles/49600>

Аннотация. В статье исследуются проблемы и пути обновления грузового подвижного состава Укрзализныци. Предложен вариант создания эффективной, прозрачной и понятной системы тарифообразования в сфере грузовых перевозок.

Ключевые слова: обновление грузового подвижного состава, система тарифообразования в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Summary. In the article the problems and ways of improvement of management freight railway transportations of Ukraine are probed in the article. Offer suggestions are in relation to creation of the effective, transparent and clear system of tariff-formation in the sphere of freight transportations.

Keywords: updating of freight rolling stock, system of tariff-formation in the sphere of freight transportations.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.2:338.47

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Ломинога И.В., ассистент (УкрГАЗТ)

Розширення транспортно-економічних зв'язків є одним з визначальних факторів, що привертає загальну увагу до транспортної системи. Особливо гостро стоїть проблема забезпечення безпеки руху. У статті розглянуто питання управління витратами на безпеку в залізничній галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортні події, безпека, витрати, збитки, оптимізаційна модель.

Постановка проблемы и ее связь с научными или практическими заданиями. Безопасность железнодорожного транспорта, как сложного промышленного объекта, имеющего особое значение для экономики страны, является особо важной проблемой. Безопасность движения - это комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения фактов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, экологической безопасности окружающей среды. Известно, что в среднем на одно транспортное событие приходится 360 долларов США ущерба [1], поэтому для повышения экономической эффективности работы железнодорожной отрасли необходимо уделять внимание обеспечению безопасности транспортного обслуживания.

Анализ последних публикаций показал, что значительная часть исследований в области развития железнодорожного транспорта посвящена вопросам

эффективного оказания транспортных услуг, четкого функционально-производственного обеспечения безопасности перевозочных процессов, оптимального управления грузопотоками и рациональной организации транспортно-экспедиционного обслуживания. В основном проблема безопасности рассматривается с точки зрения технических средств или технологии транспортного обслуживания, например такими учеными как: Дронсейко В.В., Гольдин С.Л., Вержбицкий А.В., Шейкин В.П. [2,3,4,5,6].

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Поэтому существует необходимость подойти к решению проблемы безопасности с использованием экономических критериев.

Формулирование целей статьи. Для решения поставленной задачи необходимо рассмотреть структуру общих затрат на безопасность, а также взаимосвязь между изменением суммы затрат на безопасность и достигаемым уровнем защищенности. Данные исследования позволяют эффективно управлять