УДК 658.5:656.223

ДОСЛІДЖЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ ОНОВЛЕННЯ ПАРКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ “УКРЗАЛІЗНИЦІ”

Волканова Н.Д., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

У статті досліджені перспективні та традиційні джерела оновлення парку пасажирських вагонів “Укрзалізниці”, досвід служби пасажирського господарства Донецької залізниці з цього напряму роботи.

Ключові слова: перспектива, інвестиції, оновлення, парк пасажирських вагонів.

Постановка проблеми. Актуальним питанням для збільшення конкурентноздатності залізничних пасажирських перевезень є подолання високого ступеня зношеності парку пасажирських вагонів «Укрзалізниці». Через недостатню кількість внутрішніх та повну відсутність зовнішніх інвестицій на залізницях прогресує тенденція до збільшення фізичного зносу й морального старіння основних фондів. Загальний ступінь їх зносу становить близько 70%, у тому числі активної частини – від 80 до 90%. Парк пасажирських вагонів зношений на 33,7% та за період 1991-2007 роки зменшився на 3000 вагонів і не дозволяє забезпечити потреби населення в перевезеннях [1].

Аналіз останніх досліджень. Для вирішення цієї проблеми на державному рівні при активній участі академічної науки розроблені ряд важливих документів, а саме: Державна програма реформування залізничного транспорту, Концепція пасажирського руху на залізницях України у 2008 – 2015 роках, Заходи щодо зменшення дефіциту пасажирських вагонів за рахунок оптимізації капітально-відновлювального ремонту, формування та організації руху поїздів. Питанням пошуку інвестиційних джерел оновлення парку пасажирських вагонів “Укрзалізниці” присвячено ряд публікацій, серед яких привертають увагу публікації топ-менеджерів “Укрзалізниці” В.В.Корнієнка, В.В.Козака, Г.М.Легенького [2]. Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в науково-дослідних роботах досліджена методика управління парком пасажирських вагонів за рахунок подовження їх терміну служби, ефективного використання, впровадження структурної реформи та організаційних заходів [1].

Виділення невирішених аспектів проблеми. Закон України “Про транспорт” визначає, що “...придбання пасажирського рухомого складу, утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюються з використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України, а також з залученням добровільних внесків підприємств і організацій усіх форм власності та громадян” [3]. В умовах економічної кризи державні і місцеві бюджети не в змозі задовільнити потреби інвестування коштів в оновлення рухомого складу залізниць. «Укрзалізниця» ледве покриває експлуатаційні витрати доходними надходженнями від перевезень. У зв’язку з цим залишається не до кінця вирішеною проблема збільшення існуючих та отримання нових джерел інвестицій для закупівлі рухомого складу нового покоління з покращеними техніко-економічними характеристиками.

Метою даної статті є дослідження зрушень, які відбуваються у пошуках можливих інвестиційних джерел оновлення парку пасажирських вагонів “Укрзалізниці” в умовах ринкової економіки.

Основний текст. Особливе значення серед факторів, що впливають на підвищення ефективності транспортного виробництва та транспортного обслуговування, має збільшення економічного потенціалу залізниць шляхом розширення виробничих потужностей і впровадження нової техніки і прогресивної технології. Згідно прогнозу [1] зростання пасажирообороту залізниць очікується у 2015 році до 43,2 млрд. пас.-км, потрібний робочий парк пасажирських вагонів при цьому за прогнозом складе 7556 одиниць, у тому числі у дальньому сполученні – 7098, у приміському – 233, резерв «Укрзалізниці» – 225 вагонів.

Загальна орієнтована вартість стратегічного плану розвитку залізничної галузі на період 2007 – 2012 р.р. згідно [2] становить 6,64 млрд. дол. США, у тому числі вартість інфраструктурних проектів становить 1,6 млрд. дол. США, оновлення тягового рухомого складу – 0,5 млрд. дол. США, парку пасажирських вагонів, електропоїздів, дизель-поїздів, рейкових автобусів та швидкісних поїздів із примусовим нахилом – 3,3 млрд. дол. США, реалізація державної програми впровадження швидкісного руху на залізницях

© Волканова Н.Д.

України – 1,24 млрд. дол. США. Джерелом капітальних вкладень в ринковій економіці може бути амортизаційний фонд, прибуток залізниць, кредити банків, акціонерний капітал і іноземні інвестиції.

Інвестиційний потенціал України у 2008 році оцінювався у 15,2 млрд. грн. або 3,4 млрд. дол. США, що на 11,8% більше ніж у 2007 році (рис. 1).

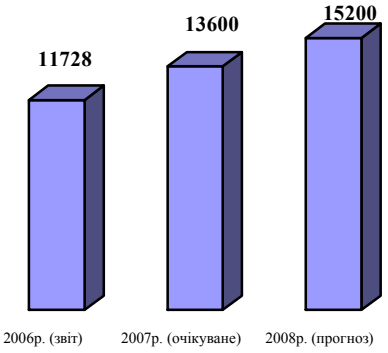

Рисунок 1 - Інвестиційний потенціал України, млн. грн. [4]

Динаміка прямих іноземних інвестицій в економіку України за 2006-2008 роки представлена на рисунку 2.

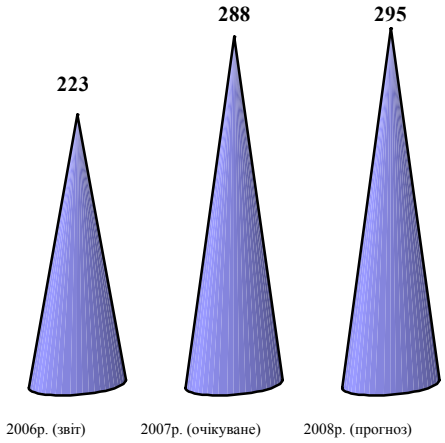

Рисунок 2 – Приріст прямих іноземних інвестицій, млн. дол. [4]

Левина питома вага інвестицій направляється у розвиток промисловості. На розвиток транспорту планувалося у 2008 році виділити 15 млн. дол. прямих іноземних інвестицій, що на 25% більше ніж у 2007 році [там же]. Однак, реалізації цих планів завадила економічна криза. Зміцнення фінансової бази капітальних вкладень в основному здійснюється за рахунок власних ресурсів підприємств. Звільнення від оподаткування прибутку, спрямованого на інвестиції, сприяє його перерозподілу між споживанням і нагромадженням в сторону збільшення інвестиційних можливостей підприємств.

Заходи щодо переоцінки основних фондів, проведені в зв'язку з інфляційними процесами майже щорічно збільшують амортизаційні відрахування залізниць. У 2008 р. «Укрзалізниця» вдруге провела переоцінку основних засобів. Це суттєво позначиться на амортизаційних відрахуваннях, величина яких у 2015 р. досягне 2960 млрд. грн. і дасть змогу Головному управлінню з перевезення пасажирів у дальньому сполученні закупляти більше пасажирських вагонів.

Згідно [2] планується, що збільшаться обсяги додатково отриманих компенсацій за перевезення пільгової категорії громадян і з врахуванням підвищення мобільності населення у 2015 р. досягнуть величини 1200 млн. грн. за рахунок підвищення фінансової дисципліни при розрахунках з громадськими організаціями, урядовими структурами й місцевими організаціями. Згідно з Законом України «Про залізничний транспорт» перевезення окремих категорій громадян на пільгових умовах повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджетів. Наразі ситуація з компенсаціями залишається критичною. За 8 місяців 2009 року залізниці України в приміському сполученні перевезли 252 млн. пасажирів. При цьому від перевезення пасажирів поїздами приміського сполучення отримано доходів на суму 223 млн. грн., а експлуатаційні витрати склали 1,9 млрд. грн. Таким чином, від початку року в приміському господарстві збиток склав майже 1,7 млрд. грн. Про це повідомив перший заступник начальника Головного управління приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці Гудков О.М. під час прес-конференції 29 вересня 2009 р. в Києві. За його словами, з січня по вересень цього року залізниці в приміському сполученні перевезли лише пільгових категорій населення на суму 337,5 млн. грн., а компенсовано обладміністраціями тільки 81,7 млн. грн., або 24% від наданих послуг. Заборгованість складає майже 256 млн. грн.

Традиційним інвестиційним джерелом є кредити банків. Для цілей кредитування оновлення парку пасажирських вагонів планується залучити за період 2007-2015 р.р. вітчизняні кредитні ресурси у обсязі 1,73 млрд. грн. та отримати кредит ЄБРР [1].

У 2009 та 2010 роках планується придбати 550 вагонів, що будуть закуплені за допомогою фінансового лізингу. У схемі лізингу є декілька переваг, важливих для "Укрзалізниці". Про ефективність використання фінансового лізингу свідчить щорічне зростання вартості лізингових

угод: у 2004 р. – 140, у 2005р. – 240, у 2006 р. – 1256, у 2007 р. – 10122 угоди.

Ефективним джерелом інвестування в оновлення основних засобів пасажирського господарства є інвестиції комерційних структур у придбання пасажирського рухомого складу "Укрзалізниці" у приватну власність. За даними [2] в 2009 - 2015 рр. планується залучення 3240 млн. грн. приватних інвестицій (табл. 1).

Таблиця 1

Прогноз залучення приватних інвестицій на залізничний транспорт України на період 2009 – 2015 р.р.

Роки	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Обсяг інвестицій, млн. грн.	144	288	432	432	576	648	720

Згідно [1] прогнозується, що у процесі реструктуризації обсяги спільної діяльності «Укрзалізниці» з іншими організаціями зростуть у десятки разів і досягнуть величини 175 млн. грн. Це відбудеться за рахунок закупівлі нового рухомого складу приватними організаціями та спільного використання з «Укрзалізницею» на прибуткових напрямках пасажирських перевезень.

Як свідчать наведені вище кількісні параметри, заходи щодо оновлення пасажирського парку вагонів вимагають для свого здійснення великих капітальних вкладень, що в умовах фінансової кризи є досить проблематичним для залізниць. Тому разом з капіталоємними проектами залізниці впроваджують інші, які можуть бути реалізовані при невеликих одноразових витратах шляхом проведення головним чином організаційних заходів.

З цього приводу звертає увагу досвід окремих залізниць. Так, відповідно до плану розвитку пасажирського господарства Донецької залізниці, вагонне депо Донецьк отримало 38 нових пасажирських вагонів, у тому числі: 22 одиниці від «Укртранслізінгу» вартістю 90,9 млн. грн., 16 одиниць від Крюківського вагоно-ремонтного заводу вартістю 69,1млн. грн. Однак, основна кількість оновлених вагонів є результатом проведення ремонту у цехах самого депо. З 2002 року депо є базовим підприємством з ремонту вагонів в обсязі КРП, КР-2М, КР-1. Згідно [5] для створення та укріплення виробничої бази депо Донецькою залізницею було виділено та освоєно у період з 2003 по 2008 р.р. 17,8 млн. грн., у тому числі на будівництво цеха капітально-відновлювального ремонту (КВР) пасажирських вагонів – 17,4 тис. грн., на будівництво високовольтної випробувальної установки 430 тис. грн. Починаючи з 2003 року у депо виконано капітальний ремонт 88 пасажирських вагонів, у тому числі відремонтовано 21 вагон – ресторан, 10 багажних вагонів. У 2008 році ремонт у обсязі КРП/КВР пасажирським вагонам некупейного типу виконувався також в умовах ТОВ "Харківський вагонобудівний завод", ТОВ "Конотопський завод з ремонту дизель-поїздів", вагонного депо Донецьк. Порівняльний аналіз середньої собівартості ремонту представлено у таблиці 2.

Таблиця 2

*Середня собівартість ремонту вагона в обсязі КРП/КВР відповідно проведеного тендеру у 2*008 р.

Назва підприємства	Собівартість без ПДВ, тис. грн.
1 ТОВ "Харківський вагонобудівний завод"	1442,6
2 ТОВ "Конотопський завод з ремонту дизель-поїздів"	1475,6
3 Вагонне депо Донецьк	1088,3

Ремонт одного вагона некупейного типу в умовах вагонного депо Донецьк забезпечує економію у 354,3 – 387,3 тис. грн. у порівнянні з ремонтом в умовах ТОВ "Харківський вагонобудівний завод" та ТОВ "Конотопський завод з ремонту дизель-поїздів" відповідно. Виробнича програма з КРП/КВР у 2008 році склала 15 вагонів. Отримана економія від переходу до капітального ремонту в умовах депо за 2008 рік склала 5,6 млн. грн.

Висновок. Таким чином, перспективними джерелами оновлення парку пасажирських вагонів "Укрзалізниці" є залучення власних, кредитних та інвестиційних фінансових ресурсів. Разом з тим, відсутність необхідних фінансів на придбання нового рухомого складу, при незмінній необхідності забезпечення рентабельності перевезень, змушує залізниці використовувати різні шляхи продовження терміну експлуатації пасажирського рухомого складу, який відслужив нормативний термін служби, шукати можливості зменшення витрат на його ремонт і обслуговування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Карась О.О. Механізм управління парками пасажирських вагонів // Вісник Дніпропетровського національного університету

залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна. – Вип.25. – Д.: 2008. – с.236 – 241

2. Корнієнко В.В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. – 2007. -№5. – с.3-9

3. Про транспорт. Закон України № 233/94 – ВР від 10.11.94 / Відомості Верховної Ради, 1994. - с.446.

4. Програма економічного і соціального розвитку України до 2010 р. К.: ТОВ Поліграфсервіс. 2008. 345 с.

5. Организация и проведение ремонта пассажирских вагонов в объёме КРП в условиях вагонного депо Донецк. Доклад начальника вагонного депо на техническом совете управления Донецкой дороги от 04.08.08.[текст] – Донецк. ВЧД Донецк. 2008 г. – 5 с.

Анотация. В статье исследованы перспективные и традиционные источники обновления парка пассажирских вагонов «Укрзализныця», опыт службы пассажирского хозяйства Донецкой железной дороги в этом направлении работы.

Ключевые слова: перспектива, инвестиции, обновление, парк пассажирских вагонов.

Summary In this paper the perspective and the traditional sources of renewing its fleet of passenger cars «Ukrzaliznytsya», the experience of the passenger service sector the Railroad in this area of work.

Keywords: prospect, investments, renovation, park passenger coach.

Рецензент *д.е.н., професор ДонІЗТ Фінагіна О.В.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плєтникова І.Л.*

УДК 656.2.078.8

АНАЛІЗ НАПРЯМКІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті визначені шляхи забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту та проведено аналіз факторів, що впливають на конкурентоспроможність національних залізниць України.

Ключові слова: залізничний транспорт, конкурентоспроможність, ефективність роботи залізниць.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розвиток національної транспортної системи як складової інтеграції України до світової та європейської транспортної системи, пов'язаний з ефективністю функціонування залізничного транспорту. Саме залізниці відіграють основну зв'язуючу роль в Україні – вони, як і раніше, являються одним з основних засобів доставки пасажирів і вантажів та залишаться такими в найближчому майбутньому. Однак, останнім часом, спостерігається різке загострення конкуренції між різними видами транспорту.

На сьогоднішній день залізничний транспорт України поставлений перед необхідністю вироблення та реалізації заходів, котрі адекватні намірам європейських та азіатських транспортних компаній. Основні з них – це створення єдиної транспортної системи, вирішення питань транзиту, створення транспортних коридорів на взаємовигідній і рівноправній основі, узгоджене формування тарифної політики на послуги транспортна та комунікацій.

Залізниці, не зважаючи на всі їх переваги, не завжди можуть швидко адаптуватись до потреб споживачів в умовах економіки, що розвивається.

© Каличева Н.Є.