

УДК 338.33: 658.7

*Георгій Ейтутіс
Олена Пилипенко*

ДІАГНОСТИКА СТРАТЕГІЧНИХ ФАКТОРІВ ТА УМОВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ РЕМОНТУ РУХОМОГО СКЛАДУ

У статті виконано аналіз стратегічних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, виявлені середньострокові та стратегічні загрози та можливості щодо розвитку ремонтних підприємств залізничного транспорту та перспектив розвитку ринку ремонтних послуг в умовах реформування галузі.

Ключові слова: аналіз, діагностика, фактори, SWOT-аналіз, стратегічна перспектива, локомотиворемонтні депо, вагоноремонтні депо, ремонтне підприємство, ринок ремонтних послуг на залізничному транспорті.

В статье выполнен стратегический анализ факторов внешней и внутренней среды, выявлены угрозы и возможности развития ремонтных предприятий и развития рынка ремонтных услуг на железнодорожном транспорте с точки зрения реформирования отрасли в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: анализ, диагностика, факторы, SWOT-анализ, стратегическая перспектива, локомотиворемонтные депо, вагоноремонтные депо, ремонтное предприятие, рынок ремонтных услуг на железнодорожном транспорте.

This article gives a strategic analysis of external and internal environment, identifies threats and opportunities the development of enterprises and development repair market services in railway transport from the point of view of reforming the branch in the medium and long term.

Keywords: analysis, diagnostics, strategic factors, SWOT - analysis, strategic perspective, locomotive Depot, wagon Depot, repair enterprise, market repair services on railway transport.

Постановка проблеми. За висновками експертів та звітними даними ДАЗТ «Укрзалізниця» вантажні перевезення є головним джерелом доходів залізничного транспорту. Укрзалізниця прогнозує зростання обсягів перевезених вантажів до 500 млн т до 2015 р., а на період до 2020 р. – до 550-560 млн т вантажів та збереження лідерських позицій залізничного транспорту у вантажних перевезеннях. Для забезпечення таких обсягів перевезення вантажів необхідне поповнення та оновлення парку вантажних вагонів та тягового рухомого складу Укрзалізниці. Експертами Укрзалізниці підраховано, що недоінвестування 5 % парку вагонів УЗ (а це становить близько 10 тис. вагонів) приводить до втрати 15 млрд т-км вантажообігу та 1,6 млрд грн. доходів від перевезень. Технічний стан основних фондів залізничного транспорту, і зокрема, рухомого складу на сьогодні досяг критичних значень.

© Ейтутіс Г. Д., Пилипенко О. В., 2012

За деякими оцінками знос рухомого складу на сьогодні становить близько 95 % навіть із врахуванням виконаних капітально-відновлювальних ремонтів та подовженням строку служби вагонів, знос електровозного парку становить 90 %, тепловозів – 97 % [12]. І якщо дефіцит парку вантажних вагонів помітний, то дефіцит парку вантажних локомотивів менш помітний, однак, це не означає, що нема потреби в оновленні тягового рухомого складу. Для забезпечення конкурентоспроможності перевезень до 2020 р. на придбання більш ніж двох тисяч нових вантажних локомотивів та оновлення локомотивного парку необхідно 68,4 млрд грн, а недоінвестування цих потреб зумовлює не тільки ріст інвестиційної прогалини в майбутньому, але також зумовить скорочення потенційного обсягу перевезень та втрату ринку вантажних перевезень [12].

Існуюча програма реформування залізничного транспорту передбачає трансформаційні зміни, які відбуватимуться через поступову реорганізацію територіально-функціональної структури управління у вертикально інтегровану структуру, що забезпечить (після завершення третього етапу реформування) створення в складі публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування залежних акціонерних товариств з ремонту та сервісного обслуговування рухомого складу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями реформування організації діяльності залізничного транспорту України займаються такі провідні вітчизняні науковці як Макаренко М. В., Колеснікова Н. М., Ейтутіс Г. Д., Бараш Ю. С., Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Труханов Ю. П., Чеховська М. М., Садловська І. П. та багато інших. В працях вітчизняних науковців та практиків в галузі залізничного транспорту піднімалися питання щодо загальної схеми реформування залізничного транспорту України, аналізувався досвід реформування галузі в інших європейських країнах, розглядалися теоретичні основи комерціалізації діяльності, окремі аспекти підвищення ефективності діяльності залізниць в період реформування та проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень [3-6].

Питаннями діяльності ремонтних господарств займалися такі фахівці в галузі залізничного транспорту як Сергієнко М. М., Сорока Н. В. (зокрема, питаннями формування та управління витратами локомотивного господарства), Гненний М. В., Нескуба (Фоміна) Т. В. (економіка та управління вагонним господарством в умовах реформування галузі) [8].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Щодо організації та стратегії реформування залізничного транспорту України склалися загальні підходи, що полягають у формуванні принципів та схем роботи усього залізничного комплексу. Проте, виділення окремих видів економічної діяльності в окремі підприємства (навіть залежні від АТ «Українські залізниці») потребуватиме формування стратегій та проведення стратегічного аналізу щодо розвитку окремих з них.

У процесі реформування залізничного транспорту України суттєві перетворення мають відбутися у структурі управління локомотивним та вагонним господарством. Уже зараз передбачається виділення із структури цих господарств окремих депо, що виконуватимуть експлуатаційну та ремонтну роботу і матимуть різне підпорядкування. Так, експлуатаційні депо повинні структурно входити в АТ «Українські залізниці» та виконувати перевезення (монопольний сектор діяльності), в той час як функції виконання капітальних ремонтів та сервісного обслуговування рухомого складу входять до сфери діяльності ремонтних депо (в майбутньому, залежних акціонерних товариств). Цей вид діяльності передбачено трансформувати у конкуре-

нтний сектор. Щоправда, стратегічні напрями реформування стосовно ремонтних підприємств по ремонту локомотивів та вагонів різні: якщо по ремонту тягового рухомого складу передбачається залежність акціонерних товариств, що проводять ремонт тягового рухомого складу від публічного акціонерного товариства залізничного транспорту та внесення 100 % акцій цих товариств до статутного капіталу Товариства [2], то щодо підрозділів, що здійснюють ремонт вагонів, передбачалось виведення із складу залізниць майна цих підрозділів, так само як і майна підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт колій, споруд та інших об'єктів. Виділення цих підрозділів в окремі господарюючі суб'єкти передбачалось Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту України на другому етапі реформування [1].

Метою статті є визначення стратегічних факторів успіху (загроз та можливостей) у розвитку ремонтних підприємств залізничного транспорту, що виконують ремонти вагонів або тягового рухомого складу у зв'язку із процесами реструктуризації галузі.

Виклад основного матеріалу. Українські залізниці не перші здійснюють реформування галузі. У зв'язку з цим для визначення перспективних напрямів розвитку, проблем та конкурентних переваг буде доцільним вивчення досвіду реформування залізничного транспорту інших, особливо пострадянських, країн.

У Росії реорганізація локомотивного комплексу почалась ще у 2008 р. Однак, діяльність з ремонту локомотивів значною мірою ще й досі регулює «ОАО «РЖД», тільки тепер через Дирекцію з ремонту тягового рухомого складу та дочірнього товариства «РЖД» – «ОАО «Желдорремаш», до складу якого увійшла певна кількість (10) локомотиворемонтних заводів – філій компанії [9]. Філії компанії здійснюють капітальний та середній ремонт усіх типів тягового рухомого складу, модернізацію з подовженням терміну служби, а також виробництво запасних частин та комплектуючих. Формування виробничих вертикалей з експлуатації та ремонту локомотивів, передбачене структурною реформою, покликане забезпечити підпорядкованість діяльності з ремонту єдиному центру незалежно від місця розташування (екстериторіальність) від планування до аналізу виконаної роботи, впровадження нових технологічних рішень у управління процесами ремонту локомотивів.

Вивчення досвіду роботи локомотиворемонтного комплексу «ОАО «РЖД» виявляє низку проблем, що виникають у діяльності Дирекції з ремонту тягового рухомого складу, а саме:

1) показники ефективності виробничо-економічної діяльності суттєво відрізняються у різних депо навіть однієї залізниці; окремі депо в складі дирекції практично не задіяні в ремонті, а тому можливе їх закриття;

2) якість ремонтів та гарантійного обслуговування є першочерговою проблемою і найважливішим критерієм при виборі ремонтного депо. Разом з тим конкуренції між підприємствами, що входять в структуру «ОАО «РЖД» (сітьові депо) та заводами «ОАО «Желдорремаш» бути не може, оскільки обидві структури являють собою взаємодоповнюючі частини єдиного ремонтного комплексу, хоч інколи їх послуги й можуть дублюватися за видами ремонтів. Такий розподіл видів діяльності дозволяє уникнути дублювання інвестицій у розвиток одних і тих самих виробництв. Однак, експерти визнають, що саме на локомотиворемонтних заводах можна отримати якісний капітальний ремонт у повному обсязі, оскільки якість послуг сітьових депо часто є низькою. Бувають випадки недопоставок запасних частин, нестачею або відсутністю висококваліфікованих спеціалістів;

3) в Росії реформування передбачає утворення приватних ремонтних підприємств, кількість яких поки що є незначною, а тому вони не створюють суттєвої конкуренції підприємствам «ОАО «РЖД». Однак, деякі приватні організації з перевезень вимушені створювати власне ремонтне господарство у зв'язку з низькою якістю послуг РЖД;

4) слід врахувати процеси глобалізації, що відбуваються в світі. На прикладі Росії, Казахстану, інших країн СНД ми бачимо появу на ринку надання локомотиворемонтних та вагоноремонтних послуг великих «гравців» світового масштабу, таких як американські компанії «General Electric», німецький концерн «Siemens», а це посилює конкуренцію як на у сфері вагоно- та локомотивобудування, так і в ремонтних галузях.

Для прикладу, компанія «GE» відкрила 3 липня 2009 р. в Астані тепловоззбірний завод загальною потужністю 150 та більше одиниць на рік. Впродовж 2010-2011 рр. підприємством побудовано 61 локомотив, що експлуатуються в Казахстані; в майбутньому передбачається вихід на зовнішні ринки збуту. Планується будівництво в Астані підприємства по випуску сучасних електровозів спільно з французькою Alstom з отриманням перших зразків локомотивів у 2012 р. [10]. Присутність «GE» в Росії в сфері залізничного транспорту поки що полягає у функціонуванні створеного в Москві техніко-інженерного центру, котрий займається підтримкою розвитку тепловозобудування в Росії та США [11].

Щодо перспективних напрямів роботи в сфері ремонту тягового рухомого складу, можна визначити:

1) спеціалізація ремонтних депо на ремонті окремих видів (моделей) локомотивів, в т.ч. і за видами тяги та за окремими виробничими процесами, що дозволить оптимізувати витрати та вибудувати ефективну виробничу схему. Однак, спеціалізація є доцільною, якщо депо концентрується на ремонті саме тих серій локомотивів, що експлуатуються в певному регіоні;

2) перерозподіл коштів з витрат на експлуатацію в проведення капітальних ремонтів та додаткових робіт, направлених на підвищення надійності техніки. Це дозволить певною мірою розв'язати проблему недостатнього фінансування капітального ремонту тягового рухомого складу, що породжує систему ремонтів поточного стану замість системи планово-запобіжних ремонтів, що дозволить покращити якість ремонтів та скоротити витрати;

3) для власників рухомого складу бажаним було б надання повного спектра сервісного обслуговування після проведення капітального ремонту вагона чи локомотива. Це вигідно як клієнтам, особливо тим, які не мають своєї ремонтної служби, так і самим ремонтним підприємствам, оскільки кожна одиниця рухомого складу буде знаходитись під наглядом в міжремонтний період;

4) специфікою реформування залізничної галузі в Росії та в деяких інших країнах, зокрема в Казахстані, є поява приватних власників локомотивів, які часто не задоволені якістю ремонтних робіт в сільових депо, що виконують власну програму ремонтів. Тому деякі депо вважають доцільним концентруватися на ремонті локомотивів приватних власників. Програмою реформування залізничного транспорту в Україні не передбачено утворення приватних власників локомотивів та роздержавлення локомотивного господарства. Однак, для українських локомотиворемонтних заводів слід передбачати можливість виконання ремонтних робіт для іноземних приватних власників, що може позитивно вплинути на фінансовий стан ремонтних підрозділів залізниць.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Генеральний директор «ОАО «Новая перевозочная компания» Валерій Шпаков зазначає, що «...Локомотиворемонтний бізнес складніший, ніж вагоноремонтний, дуже вартісний, а також дуже трудомісткий з технологічної точки зору» [9].

Узагальнюючи досвід діяльності підприємств локомотиворемонтного комплексу інших країн можна визначити такі стратегічні фактори впливу на формування напрямів діяльності українських локомотиворемонтних депо (табл. 1):

Таблиця 1. Результати SWOT-аналізу середовища локомотиворемонтного депо

Стратегічні фактори успіху ремонтних підприємств	
1	2
«Точки росту»/Можливості	Ризики/Загрози
1. Наявність одного стратегічного замовника (АТ «Українські залізниці») дозволяє зосередитись на наданні якісних послуг	1. Неврегульована тарифна політика (загрожує недоотриманням суми доходів, що дозволяє відшкодувати витрати, здійснювати розвиток ремонтних підприємств) 2. Залежність від одного стратегічного партнера створюють ризики недостатності замовлень, неритмічної роботи, фінансової залежності
2. Можливість отримання замовлень на ремонт від інозалізниць	3. Невідповідність виконаних робіт високим вимоги щодо якості ремонтів, особливо на міжнародному ринку, може негативно позначитись на обсягах замовлень, іміджі на зовнішньому ринку
3. Можливість створення спільних локомотивобудівельних заводів, підприємств з виготовлення запасних частин – можливість для диверсифікації, урізноманітнення видів діяльності, зниження ризиків вузької спеціалізації та залежності від одного стратегічного замовника	4. Ймовірність загострення конкурентної боротьби, особливо з боку нових фірм-конкурентів ремонтного бізнесу. Посилення інтенсивності конкуренції в довготривалій перспективі зумовлює зниження рентабельності діяльності
4. Можливість поповнення парку локомотивів за рахунок лізингу	5. Нестача інвестиційних коштів на ремонт та відновлення з боку АТ «УЗ»
	6. Нестача запасних частин, ремонтних потужностей, висококваліфікованих спеціалістів в довгостроковій перспективі в результаті структурних «перекосів», зниження привабливості діяльності, розвитку конкуренції на ринку, в т.ч. на ринку праці

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Закінчення табл. 1

5. Впровадження інновацій, використання досягнень науково-технічного прогресу	7. В перспективі оновлення тягового рухомого складу відповідно до світових (європейських) стандартів зумовить подовження міжремонтного пробігу локомотивів, отже, скорочення кількості ремонтів та обсягів отриманих доходів
Поточні фактори успіху ремонтних підприємств	
Можливості та сильні сторони	Загрози та «слабкості»
1. Значний ступінь зносу тягового рухомого складу зумовить стійкий попит на послуги щодо ремонту робочого парку локомотивів в коротко- та середньостроковій перспективі (доти, доки не буде оновлений парк)	1. Високий ступінь зносу рухомого складу висуває певні вимоги до якості ремонтів, вимагає гарантій, зобов'язань, які важко виконати
2. Монопольне становище на ринку ремонтних послуг	2. Нестача запасних частин, ремонтних потужностей, висококваліфікованих спеціалістів в довгостроковій перспективі
3. Високий виробничий потенціал (наявність висококваліфікованих кадрів вузької спеціалізації, високоспеціалізовані основні фонди, що в сукупності створюють специфічні виробничі потужності) створює базу розвитку підприємств	3. Оптимізація графіку руху потягів, зменшення «ниток» графіка у пасажирському руху зумовлять виведення частини парку локомотивів у «холодний стан»

Традиційний SWOT-аналіз передбачає поділ факторів внутрішнього та зовнішнього (не контролюваного підприємством) середовища підприємства (організації) на окремі групи та окреме їх вивчення. Однак, зовнішнє середовище структурних підрозділів, філій та залежних акціонерних товариств часто є (і прогнозується нами) як складний комплекс факторів не тільки чисто зовнішнього середовища, але й факторів, індукованих діяльністю структур керування. Тому в табл. 1 фактори зовнішнього і внутрішнього середовища згруповані за іншим принципом – фактори тривалої дії, значення яких в перспективі буде посилюватись (т.зв. стратегічні фактори успіху) та поточні фактори успіху, що впливають на діяльність локомотиворемонтних депо в найближчій перспективі.

«Можливостями» (або «точками зростання») ми називаємо такі явища та тенденції зовнішнього середовища, використання яких сприятиме отриманню доходів та прибутків, забезпечуватиме умови для довгострокового існування підприємства (виду діяльності, бізнесу). «Загрозами» (ризиками) вважаємо такі явища та тенденції розвитку зовнішнього середовища, що, навпаки, перешкоджають досягненню означених цілей. Сильними сторонами вважаємо активи, що ефективно використовуються, або види діяльності, що успішно здійснюються; і навпаки, «слабкості» – це активи, що використовуються неефективно, або види діяльності, в яких підприємство не знає успіху.

В табл. 1 фактори перспективного і поточного успіху зібрані нами попарно, являючи одночасно «можливості» (за умов сприятливого розвитку ситуації) або загрози, якщо в галузі переважатиме негативний хід подій (економіка знаходиться в стані рецесії, відсутність чітких стратегій і перспектив розвитку, глибока фінансова криза, відсутність інвестиційних коштів та низька інвестиційна привабливість галузі тощо).

Як показує аналіз вивчення факторів зовнішнього середовища, фактор інноваційного розвитку та науково-технічного прогресу має суперечливий вплив на діяльність ремонтного бізнесу в довгостроковій перспективі. З одного боку, не можна заперечувати позитивного впливу інновацій на виробництво. Більше того, згідно з комплексним підходом PIMS (profit impact of marketing strategy), доказова база якого реалізується Інститутом стратегічного планування у м. Бостоні (США), здатність організації до реалізації інновацій є одним з факторів успіху підприємства на ринку в довгостроковій перспективі. Однак, для ремонтних підприємств придбання власником (АТ «Укрзалізниця») нового тягового рухомого складу несе ризики зменшення обсягів замовлень на ремонт. Звідси, постає необхідність зміни стратегічного орієнтиру діяльності – перехід від ремонтних робіт до комплексного профілактичного та/або сервісного обслуговування, освоєння нових видів продукції та послуг, таких як відновлювальні ремонти з подовженням термінів служби пар, тягових двигунів, ремонт тепловозів з гідروпередачею, реостатні випробування силових установок тощо. Для вирішення таких задач потрібні довгострокові інвестиції в капітальний ремонт виробничих приміщень, оновлення станочного парку, впровадження нових технологій ремонту, підготовку та перепідготовку кадрів.

Згідно зі звітними даними Укрзалізниці станом на 01.01. 2010 р. у власності фірм-операторів знаходилось 21 702 вантажні вагони різної форми власності, з них у власності оператора – 19,96 %, в оренді – 48,35 %, на правах комісії – 15,75 %, транспортного експедирування – 13,49 %, у сумісній діяльності – 2,29 %. Із цієї загальної кількості більшість становили напіввагони – 16 514 одиниць, або 76,09 % вантажних вагонів, 4 172 – окатишевози (19,22 %), 474 – платформи (або 2,18 %), 33 одиниці – цементовози (тобто 0,15 % загальної кількості). З цього різноманітного складу випливає потреба у різних ремонтних потужностях, що потенційно обумовлюють інтенсивний розвиток і привабливість ринку ремонтних послуг для власників (та/або операторів) вантажних вагонів.

На наш погляд, набір факторів, що відображають результати SWOT-аналізу для підприємств вагоноремонтного комплексу буде таким (табл. 2). Табл. 2 побудована аналогічно табл. 1. таким чином, щоб у паралельних колонках подані взаємодоповнюючі пари факторів зовнішнього та внутрішнього середовища вагоноремонтних депо, що здатні здійснювати позитивний та негативний вплив на їх діяльність в довгостроковій та короткостроковій перспективі. Така побудова допомагає сформулювати стратегічні напрямки розвитку ремонтних підприємств, зосередитись на їх силах та слабкостях та в подальшому розробити стратегію поведінки ремонтних підприємств в умовах реформування.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Результати SWOT-аналізу середовища вагоноремонтного підприємства

Стратегічні фактори успіху ремонтних підприємств	
1	2
«Точки росту»/Можливості	Ризики/Загрози
1. Наявність значної кількості приватних вантажовласників та операторських компаній, що володіють значним робочим парком вантажних вагонів – зумовлює зростання попиту на послуги вагоноремонтних підприємств	1. Підвищення вимог до якості ремонту з боку приватних власників – ризик невідповідності наданих послуг вимогам, що зумовить втрату частки ринку. Втрата частини виручки в результаті судових рішень, реклаमाцій, додаткові витрати на виправлення браку тощо
2. Можливість застосовувати диференційовані тарифні ставки дозволяє збільшувати обсяги доходів від наданих послуг	
3. Можливість отримання замовлень на ремонт від інозалізниць	3. Невідповідність виконаних робіт високим вимоги до якості ремонтів, особливо на міжнародному ринку, може зумовити втрату ринку та обсягів доходів
4. Можливість створення та будівництва нових вагоноремонтних потужностей (депо, заводів) різної форми власності	4. Ймовірність загострення конкурентної боротьби, особливо з боку нових фірм-конкурентів ремонтного бізнесу. Посилення інтенсивності конкуренції в довготривалій перспективі зумовлює зниження рентабельності діяльності
5. Можливість створення та будівництва нових вагонобудівельних заводів різної форми власності (у т.ч. спільних підприємств), підприємств з виготовлення запасних частин – є одним з перспективних напрямів розвитку бізнесу	5. Нестача запасних частин, ремонтних потужностей, висококваліфікованих спеціалістів в довгостроковій перспективі в результаті структурних «перекосів», зниження привабливості діяльності, розвитку конкуренції на ринку, в т.ч. на ринку праці
6. Можливість застосування нових форм фінансування (кредити, лізинг, отримання коштів за рахунок додаткової емісії акцій, випуск облігацій тощо). Застосування кредитів дозволяє розширити обсяг фінансових джерел, віднести позикові відсотки витрати та зменшити оподатковуваний прибуток.	6. Ймовірність фінансових криз, фінансових афер, помилок у виборі фінансових інструментів, небезпека переходу контрольного пакету акцій у випадку вільного продажу акцій додаткової емісії
Завдяки лізингу підприємство може отримати основні засоби без великих початкових капіталовкладень	

Поточні фактори успіху ремонтних підприємств	
Можливості та сильні сторони	Загрози та «слабкості»
1. Значний ступінь зносу рухомого складу зумовлює стійкий попит на послуги з ремонту робочого парку вагонів в коротко- та середньостроковій перспективі	1. Високий ступінь зносу рухомого складу висуває певні вимоги до якості ремонтів, вимагає гарантій, зобов'язань, які важко виконати
2. Високий виробничий потенціал ремонтних депо (наявність висококваліфікованих кадрів, спеціалізовані основні фонди, виробничі потужності) створюють базу розвитку підприємств	Непоодинокі випадки поломки візків вантажних вагонів зменшують попит на продукцію вагонобудівних та вагоноремонтних українських підприємств на зовнішньому та внутрішньому ринку

Фахівці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [13] досліджували нормативну базу, економічні передумови та фактори успіху запровадження руху приватних локомотивів магістральними шляхами України із врахуванням досвіду використання приватних локомотивів на залізницях Росії. Виявлено, що впровадження руху приватних локомотивів має певні труднощі, в першу чергу, відсутність правової бази появи приватних локомотивних парків, а також відсутність нормативного регулювання виходу приватних локомотивів на залізничні локомотивні шляхи. Однак, є й економічні обмеження: вивчення моделі використання приватних локомотивів показує, що їх використання не завжди виправдано. Виявлено, що найбільша економічна ефективність їх використання для компанії-оператора може бути досягнута на замкнутих маршрутах та використання тепловозів на усьому шляху прямування [13].

Висновки і пропозиції. З метою зниження витратної частини та поліпшення фінансового стану локомотивне господарство Укрзалізниці впроваджує комплекс заходів, спрямованих на якісні зміни технології роботи господарств та оптимальне використання наявних ресурсів (товарно-матеріальних, паливно-енергетичних, людських та організаційних). Заходи будуть спрямовані на забезпечення виконання прогнозованих обсягів робіт, поліпшення показників використання рухомого складу, зменшення непродуктивних витрат, економію паливно-енергетичних ресурсів (за рахунок, наприклад, виведення локомотивів з робочого у т.зв. «холодний стан»), підвищення якості обслуговування клієнтів.

В умовах стабільно зростаючого попиту на ремонтні послуги, ймовірно, будуть з'являтися й нові організації по ремонту рухомого складу, особливо вантажних вагонів, оскільки в даний час з'явилися приватні власники вагонів, що мають достатній експлуатаційний парк вантажних вагонів. Частина цього парку має вже досить високі показники зносу, оскільки була продана чи передана ще із спільного парку залізниць. Отже, ринок ремонту вантажних вагонів досить місткий і привабливий. Вирішальну роль в зростанні привабливості ремонтного ринку може створити початок процесів демонополізації в ремонтному секторі.

Цього не можна сказати про організації з ремонту локомотивів. На сьогодні приватні інвестиції в локомотиворемонтний комплекс неможливі, оскільки відсутня нормативно-правова база, що регулює права власника локомотивів (в перспективі – ПАТ «Українські залізниці») та потенційного інвестора. Однак, з розвитком ринкових відносин на залізничному транспорті в перспективі новими підприємствами з ремонту локомотивів можуть стати виробники нової техніки, для яких розвиток сервісного обслуговування та ремонту нових локомотивів, а також виробництво запасних частин до них може бути досить перспективним. Можуть з'являтися нові ремонтні бази шляхом будівництва нових локомотивних депо. Виведення локомотиворемонтних депо в приватну власність аналогічно вагонним не передбачена. Більш перспективним для інвестицій в локомотиворемонтне господарство слід вважати виробництво запасних частин для локомотивів. Як перспективний напрям діяльності можна розглядати створення спільних підприємств у цій галузі, в т. ч. за участі іноземних компаній.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про схвалення концепції Програми реформування залізничного транспорту України*. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651.
2. *Державна програма реформування залізничного транспорту на 2008-2015 рр.*, схваленої рішеннями колегії Міністерства транспорту України від 25.07.08 р. №24.
3. *Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр.* Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1390.
4. *Макаренко М. В., Труханов Ю. П.* Види діяльності на залізничному транспорті України. – Економіст, 2011. – №2. – С. 55-56.
5. *Ейтутіс Г. Д.* Реструктуризація залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – Київ, 2011. – № 2. – С. 57-63.
6. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України. Монографія. // Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин, ТОВ «Аспект-поліграф.», 2009. – 240 с.
7. *Пилипенко О. В.* Аналіз зарубіжного досвіду організації залізничних перевезень / Олена Пилипенко. – К.: Збірник наукових праць КУЕТТ, серія «Економіка і управління» – 2002, – вип. 1-2 – С. 130-136.
8. *Нескуба Т. В.* Стратегія підприємства залізничного транспорту в умовах реформування галузі: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук: 08.00.04 / Т. В. Нескуба; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2011. – 19 с.
9. *Ушкова Е.* Ремонт локомотивов: совпадают ли желания с возможностями? / Елена Ушкова. – М.: Деловой журнал РЖД-партнер, 2010. – № 6 (178). – [Електрон. ресурс] / Режим доступу: http://www.ao-zdrm.ru/SMI_18-03-2010-2.php.
10. *Казахстанские железные дороги.* - [Електрон. ресурс] / Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Казахстанские_железные_дороги.
11. *Официальный сайт компании GE в России и СНГ.* – [Електрон. ресурс] / Режим доступу: <http://www.ge.com/ru/ru/>.
12. *Королев Д.* Украина работает на «износ» [Електрон. ресурс] / Д. Королев. – Режим доступа: http://www.odnako.org/blogs/show_13064/.
13. *Козаченко Д.Н., Вернигора Р.В., Березовый Н.И.* Проблемы использования частных локомотивов для выполнения перевозок на магистральном железнодорожном транспорте // Д. Н. Козаченко, Р.В. Вернигора, Н. И. Березовый. [Електрон. ресурс] / Режим доступу: http://www.nbv.gov.ua/portal/natural/znpdnu_tstp/2012_3/12kdnmtr.pdf.