

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 9, 2013 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 330.3:338.2

*О. О. Кравченко,
к. е. н., доцент, професор кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ*

АНАЛІЗ СЦЕНАРІЇВ МАЙБУТЬОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

*О. О. Kravchenko,
Ph.D. in Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Finance and Credit,
State Economic and Technological University of Transport, Kyiv*

SCENARIO ANALYSIS OF THE FUTURE OF RAIL TRANSPORT IN UKRAINE

В статті обґрунтована необхідність вивчення майбутнього залізничного транспорту для підвищення ефективності його функціонування, запропоновано підхід, заснований на побудові сценаріїв майбутнього, розглянуто сценарії майбутнього, побудовані на основі виділення двох ключових невизначеностей – зміні попиту на перевезення та реалізації процесу реформування.

In the article is justified the need to study the future of rail transport for improving its functioning efficiency, is offered an approach based on the construction of scenarios of future, are considered scenarios of future based on the selection of two key uncertainties – changing demand for transportation and implement of reforming process.

Ключові слова: сценарій майбутнього, попит на перевезення, реформування, ефективність, залізничний транспорт.

Keywords: scenario of future, demand for transportation, reforming, efficiency, rail transport.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт в Україні є системоутворюючою галуззю національної економіки, від роботи якої залежить не тільки ефективність функціонування інших галузей, перш за все промисловості, а й підтримка соціально-економічної стабільності, а також забезпечення передумов економічного зростання в країні. Невизначеність зовнішнього та внутрішнього середовища залізничного транспорту негативно впливає на керованість виробничими та фінансово-економічними процесами в галузі, що приводить до зниження ефективності її функціонування. Інституціональні перетворення, які супроводжують процес реформування залізничного транспорту в Україні, сприяли формуванню принципово нових вимог до якості управління галуззю, що передбачає необхідність підтримки достатнього рівня фінансової стійкості й платоспроможності у короткостроковій та довгостроковій перспективі для здійснення вантажних і пасажирських перевезень. Дотримання цих вимог є неможливим без підвищення передбачуваності, раціональності й ефективності управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту в умовах змін «правил гри», які визначають контекст функціонування галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема аналізу ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах реформування є не новою: її теоретичному та практичному вирішенню присвячені дослідження провідних вчених транспортної галузі, серед яких необхідно відмітити Ю.С. Бараша, І.С. Бесєдіна, Н.І. Богомолу, В.Г. Галабурду, В.Л. Діканя, Г.Д. Ейтутіса, Н.М. Колесникову, Б.М. Лапідуса, Л.А. Мазо, М.В. Макаренка, Н.П. Терьошину, М.Ф. Трихункова, Ю.М. Цветова [1-8].

Слід відмітити, що дослідження цих вчених спрямовані на вирішення комплексних задач, пов'язаних із визначенням напрямів підвищення ефективності фінансово-економічної діяльності галузі, а також обґрунтуванню механізмів їх реалізації. Однак коло вирішених проблем залишається досить обмеженим, оскільки основна увага дослідників приділяється аналізу впливу трансформаційних процесів, що відбуваються в економіці, на функціонування залізничного транспорту, обґрунтуванню методичних і методичних підходів до оцінки розвитку галузі в умовах глобалізації, розробці підходів до адаптації методів управління економічними процесами на залізничному транспорті до вимог ринкового середовища, удосконаленню системи фінансового менеджменту, а також визначенню напрямів оптимізації управління економічною діяльністю у галузі.

У той же час не отримали розвитку питання, пов'язані з визначенням і аналізом множини майбутніх станів залізничного транспорту. Це можна пояснити складністю прогнозування майбутнього в умовах нестаціонарного середовища, коли є неможливим застосування звичайних підходів до аналізу, заснованих на кореляційно-регресивному аналізі та перспективній екстраполяції. Тому проблема застосування нових підходів до «побудови» і аналізу майбутнього галузі є дуже актуальною.

Цілі статті. Метою даної статті є побудова і аналіз майбутнього залізничного транспорту на основі використання сценарного планування.

Виклад основного матеріалу. Сценарне планування (або планування сценаріїв) є не стільки підходом до передбачення майбутнього, скільки до вивчення і моніторингу динаміки стану зовнішнього середовища і її майбутніх впливів на функціонування і розвиток конкретної економічної системи (залізничного транспорту). Основою сценарного планування є виділення та аналіз основних «рушійних сил» зовнішнього середовища підприємства, галузі, країни (driving forces), метою якого є найбільш повне виявлення і ідентифікація як існуючих тенденцій, так і тих, що намічаються, у зовнішньому середовищі.

Аналіз «рушійних сил» зовнішнього середовища припускає виділення двох груп факторів, подій і тенденцій, комбінуючи які і розробляються можливі сценарії: передбачуваних елементів, що є це подіями і трендами, розвиток яких уже не можна зупинити або змінити в аналізованому (плановому) періоді, та ключових невизначеностей – будь-яких факторів і тенденцій зовнішнього середовища, що є визначальними для даного підприємства.

Сценарне планування дозволяє, з одного боку, аналізувати минулий досвід фінансово-економічної діяльності для виявлення «проблемних» аспектів і вироблення управлінських впливів для їх вирішення, а, з іншого боку, забезпечувати «випереджальний зв'язок із майбутнім» для врахування потенційного майбутнього. Це формує можливість і передумови використання сценарного планування для аналізу майбутнього залізничного транспорту [9].

Проведення експертного опитування та аналіз функціонування галузі дозволив виділити ключові невизначеності та передбачувані елементи, що будуть формувати майбутнє галузі [10]:

1) один передбачуваний елемент: інфраструктура залізничного транспорту;

2) дві ключові невизначеності: реформування залізничного транспорту, попит на вантажні та пасажирські перевезення, для яких були визначені песимістичні та оптимістичні варіанти реалізації.

Формування сценаріїв майбутнього відбувалося шляхом послідовної комбінації характеристик ключових невизначеностей залізничного транспорту, що

дозволило отримати такі чотири сценарію.

Сценарій 1 – «Песимістичний» – передбачає реалізацію найгірших очікувань для функціонування залізничного транспорту України:

1) для внутрішнього середовища (затягування реалізації програми реформування галузі, тобто продовження політики номінального її реформування, або постійна зміна стратегічних орієнтирів і, відповідно, програм їхнього досягнення, що також характерно для процесу реформування залізничного транспорту України);

2) для зовнішнього середовища (зниження попиту на послуги з перевезення вантажів, пасажирів і багажу).

«Песимістичний» сценарій є досить реалістичним для залізничного транспорту, адже він уже мав часткову реалізацію в 2008–2009 роках у період світової фінансово-економічної кризи, тому сценарій, що передбачає погіршення умов функціонування залізничного транспорту, необхідно розглядати в першу чергу для визначення «вузьких місць» функціонування галузі.

Основу формування операційного фінансового потоку (ОФП) на залізничному транспорті складають витрати і доходи, пов'язані із здійсненням перевезень вантажів і пасажирів. Зниження попиту на послуги галузі може виникнути внаслідок впливу як системних факторів (зменшення обсягів виробництва продукції, що є основними видами вантажів, зміна мобільності економічно активного населення, посилення конкуренції з боку автомобільного транспорту та ін.), так і специфічних (зниження якості послуг, що надаються, внаслідок погіршення стану інфраструктури та рухомого складу, необґрунтоване підвищення тарифів та ін.) факторів. Результатом зниження попиту буде зменшення обсягів вантажних та (або) пасажирських перевезень.

Для коректного дослідження можливих змін фінансових результатів функціонування залізничного транспорту вантажні та пасажирські перевезення необхідно розглядати окремо.

Наслідком зменшення обсягів перевезення вантажів буде одночасне зменшення відповідних доходів, що призведе до зниження їх прибутковості в абсолютному і відносному вираженні за рахунок збільшення частки непрямих витрат, безпосередньо не пов'язаних із процесом транспортного виробництва. Це буде супроводжуватися змінами потреб в основному й оборотному капіталі: з одного боку, її зменшенням, як наслідок зниження перевізної діяльності, а, з іншого боку, її збільшенням для підтримки використовуваного рухомого складу в робочому стані. У той же час потреба в капіталі для обслуговування інфраструктури галузі також буде збільшуватися, як результат прогресуючого її фізичного і морального старіння. Крім цього, при виникненні кризових ситуацій у сфері виробництва можливе значне збільшення довгострокової та безнадійної кредиторської і дебіторської заборгованостей, що негативно відіб'ється на необхідному обсязі оборотного капіталу, задіяного в процесі транспортного виробництва, і на ефективності генерування ОФП.

Отже, ОФП, пов'язаний із здійсненням вантажних перевезень, буде зменшуватися. Спроби збільшення або збереження ОФП за рахунок підвищення тарифів на перевезення призведуть тільки до подальшого зниження рівня прибутковості перевезень унаслідок зменшення їх обсягів.

Зменшення кількості перевезених пасажирів призведе до зменшення доходів від пасажирських перевезень при збереженні або незначному скороченні пов'язаних з ними витрат. При цьому поточна потреба в основному і оборотному капіталі буде зберігатися для підтримки соціально необхідного рівня перевезень пасажирів (попри те, що їх збереження або збільшення не є пріоритетним напрямом розвитку галузі). Державне регулювання тарифів на соціально значущі перевезення не дозволить підняти їх до економічно обґрунтованого рівня, що сприятиме збільшенню збитковості пасажирських перевезень і збільшення необхідного обсягу перехресного субсидування для покриття виникаючих збитків і, як наслідок, – ще більшого зменшення ОФП.

Такі зміни процесів генерування ОФП будуть негативно позначатися на обсягах фінансового та інвестиційного фінансового потоків, так як інвестиційна та фінансова діяльності на транспорті є похідними від операційної.

Основним джерелом формування інвестиційного фінансового потоку (ІФП) на залізничному транспорті є кошти амортизаційного фонду і чистий прибуток галузі. У результаті зменшення обсягу ОФП у наступні періоди часу буде значне зниження або повне скорочення як необхідних капітальних інвестицій в інфраструктуру та рухомий склад, так й інвестицій розвитку. Наслідком цього буде подальше погіршення їхнього стану та зниження рівня транспортного сервісу, що може призвести до підвищення частоти аварійних ситуацій під час транспортування вантажів, пасажирів і багажу й у результаті – до часткового припинення функціонування залізничного транспорту (за окремими напрямками або ненадання певних видів послуг). Це сприятиме подальшому зменшенню попиту на послуги галузі. Залучення зовнішніх інвестицій для поліпшення стану основних фондів галузі є малоімовірним унаслідок як низької інвестиційної привабливості галузі та відсутності її державної підтримки, так і високої вартості реального інвестування в Україні. Отже, буде спостерігатися послідовне зменшення обсягу ІФП.

Зменшення ОФП і, як наслідок, ІФП призведе до збільшення необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів із зовнішніх джерел для підтримки інфраструктури і рухомого складу в робочому стані, тобто буде мати пряий вплив на генерування фінансового потоку, пов'язаного з фінансовою діяльністю (ФФП). Однак при погіршенні фінансового стану залізничного транспорту, як результату зменшення ОФП, значних змін в обсязі та структурі ФФП не відбудеться: фінансові установи, як українські, так і зарубіжні, не будуть фінансувати галузь, яка має значні проблеми з платоспроможністю та ліквідністю. У разі залучення зовнішніх фінансових ресурсів для здійснення необхідних капітальних інвестицій для підтримання основних фондів галузі в робочому стані, виникне необхідність здійснення розрахунків за взятими зобов'язаннями. При цьому вартість обслуговування кредитів може виявитися надмірною, адже вони будуть розглядатися як ризиковані, що також сприятиме генеруванню негативного чи нульового ФФП.

Таким чином, результатом реалізації даного сценарію буде поступове і послідовне зменшення фінансових потоків галузі, що призведе до наростаючого дефіциту власного оборотного капіталу, погіршення стану інфраструктури та рухомого складу, збереження практики перехресного субсидування, збільшення питомої ваги непрямих витрат у собівартості транспортних послуг.

Сценарій 2 – «Поточний» – передбачає реалізацію негативних очікувань функціонування залізничного транспорту для внутрішнього середовища (збереження існуючих тенденцій розвитку при продовженні політики номінального реформування галузі) при збереженні високого попиту на послуги з перевезення вантажів і пасажирів. «Поточний» сценарій також є дуже реалістичним і ґрунтується на існуючих тенденціях функціонування залізничного транспорту. Так, прогнозується, що попит на транспортні послуги галузі щорічно буде зростати на 4–5 %. Це дозволить до 2015 р. збільшити обсяги вантажних перевезень на 27–28 %, а пасажирських – на 2,7 %; до 2020 р. збільшити перевезення вантажів – у 1,5–2 рази, а пасажирів – у 1,3–1,5 рази [11, с. 1]. Розглянемо реалізацію даного сценарію з позицій генерування фінансових потоків.

Зростання попиту на послуги з перевезення вантажів і пасажирів не призведе до різкого збільшення ОФП. Це можна пояснити такими причинами:

1) обмежені перевізні спроможності залізничного транспорту внаслідок недостатньої кількості транспортних засобів (вагонів та локомотивів) і стану інфраструктури та активної частини інших основних виробничих фондів. Крім цього, без необхідних капітальних інвестицій перевізні здатності галузі будуть поступово зменшуватися за рахунок списання непридатних основних виробничих фондів;

2) постійне зростання цін на основні види матеріалів, а також тарифів буде призводити до зниження прибутковості вантажних перевезень навіть за умови збереження високого попиту на них і проведеної продуманої і раціональної тарифної політики в галузі;

3) збільшення ОФП за рахунок зростання тарифів також не дасть позитивного результату, оскільки це сприятиме падінню попиту на послуги галузі (відповідно до закону попиту і пропозиції) та переорієнтації вантажовідправників на інші види транспорту.

Таким чином, наслідком збільшення попиту на перевезення вантажів буде можливе збільшення розмірів доходів та експлуатаційних витрат при збереженні або незначному збільшенні обсягів перевезень. Залежно від співвідношення темпів зростання доходів і витрат прибутковість вантажних перевезень може залишитися на колишньому рівні або навіть зменшитися. Збільшення перевезень буде супроводжуватися відповідними змінами потреби в основному і оборотному капіталі.

Збільшення попиту на пасажирські перевезення буде сприяти зростанню збитків від пасажирських перевезень, що стане результатом невідповідності темпів зростання тарифів на перевезення пасажирів і експлуатаційних витрат за рахунок зростання цін і тарифів на основні матеріали і енергоносії. Отже, зростання попиту на пасажирські перевезення призведе до підвищення необхідних обсягів їх субсидування за рахунок вантажних. При цьому потреба в основному і оборотному капіталі також зросте і вона також буде частково фінансуватися за рахунок перехресного субсидування. Таким чином, пасажирські перевезення будуть виступати чинником зниження сумарного ОФП галузі.

Незначні зміни в обсягах основних виробничих засобів негативно вплинуть на формування ІФП та ФФП. За існуючої практики формування ІФП збережеться тенденція недофінансування як необхідних інвестицій, так і інвестицій розвитку. Отже, при збереженні існуючих тенденцій у генеруванні ОФП фактичної зміни величини ІФП не відбудеться. Результатом такого становища стане прогресуюче фізичне і моральне старіння основних виробничих засобів, а також їх вибуття. Це негативно позначиться на здатності галузі задовольняти існуючий попит на перевезення вантажів і пасажирів, а також на рівні транспортного сервісу, що призведе до послідовного зниження ОФП і в наступні періоди часу ІФП.

Можливість фінансування існуючої потреби в капітальних інвестиціях із зовнішніх джерел, як уже було зазначено раніше, практично повністю відсутня через низьку інвестиційну привабливість галузі і надмірну вартість фінансових ресурсів. Отже, ФФП фактично не формуватиметься.

Таким чином, результатом реалізації даного сценарію також буде поступове і послідовне зменшення фінансових потоків галузі, що проявиться у наростаючому дефіциті власного оборотного капіталу, поступовому погіршенні стану інфраструктури та рухомого складу, збереженні практики перехресного

субсидування пасажирських перевезень.

Сценарій 3 – «Негативний» – передбачає реалізацію позитивних очікувань щодо процесу реформування залізничного транспорту (виділення конкурентних та потенційно-конкурентних сегментів ринку залізничних перевезень, впровадження нової системи виробничо-економічного управління та ін.) при значному зниженні попиту на послуги з перевезення вантажів і пасажирів. «Негативний» сценарій також є досить реалістичним і фактично реалізованим при появі кризових явищ як у національній, так і світовій економіці, а також через політичні чинники (торговельні відносини з іншими країнами, входження в геополітичні союзи, можливість економічних санкцій проти України та ін.), здатних вплинути на обсяги виробництва продукції, що є основою експорту країни, і транзиту основних видів вантажів і, як наслідок, на попит на послуги залізничного транспорту.

Результатом здійснення програми реформування залізничного транспорту будуть зміни як у системі управління галуззю, так і формуванні оборотного та основного капіталу, що знаходиться відображення і в процесі генерування фінансових потоків галузі.

Перший етап (2012–2013 роки) – створення єдиної державної акціонерної компанії (публічного акціонерного товариства (ПАТ)) і розподіл функцій управління між компанією та державою. На даному етапі не відбудеться істотних змін у процесі генерування ОФП і будуть спостерігатися тенденції, розглянуті в сценарії 1, тобто послідовне зменшення ОФП за рахунок зниження попиту на послуги галузі та помітне скорочення обсягу ІФП, наслідком чого буде подальше зниження фінансової стійкості і платоспроможності галузі.

Другий етап (2013–2015 роки) – створення вертикально-інтегрованих виробничо-технологічних систем залізничного транспорту, структурованих за видами діяльності. Програмою реформування передбачається:

1) удосконалення тарифної політики і забезпечення вільного ціноутворення в конкурентних секторах ринку транспортних послуг, що в умовах зниження попиту на послуги галузі дасть тільки негативний результат, оскільки спроби збільшення тарифів призведуть до ще більшого зниження попиту, а отже, і обсягів ОФП. Крім цього, спроби забезпечення вільного ціноутворення на ринку вантажних перевезень (за відсутності змови учасників ринку) будуть сприяти зниженню тарифів у відповідності із законом попиту і пропозиції;

2) запровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень та створення у сфері приміських і регіональних пасажирських перевезень суб'єктів господарювання у формі господарських товариств за участю ПАТ «Укрзалізниця» та місцевих органів влади. Фінансова підтримка пасажирських перевезень буде можлива тільки за рахунок прибутку, отриманого від надання рухомого складу для здійснення вантажних перевезень, які при зниженні попиту будуть приносити мінімальний прибуток, що ще більше буде знижувати сумарний ОФП. Імовірність одержання фінансової підтримки від держави або місцевих органів влади в період кризових явищ в економіці фактично дорівнює нулю;

3) збільшення частки приватних компаній, що володіють парком вагонів.

Отже, на другому етапі реформи залізничного транспорту при зниженні попиту на послуги галузі буде спостерігатися подальше зниження обсягу ОФП, що зробить практично неможливим генерування позитивних ІФП та ФФП.

Третій етап (2016–2019 роки) – повна ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і створення корпоративно-залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у далекому та місцевому сполученнях за умови досягнення його беззбиткової діяльності. При негативних фінансових результатах перших двох етапів і збереженні низького попиту на послуги галузі реалізація третього етапу є малоймовірною, оскільки недостатність обсягів ІФП та ФФП на перших двох етапах унеможливило підтримання і поліпшення стану рухомого складу, зайнятого на пасажирських перевезеннях. Це призведе до подальшого зменшення ОФП і неможливості забезпечення операційної та фінансової ефективності функціонування галузі.

Аналіз даного сценарію показав, що, навіть при позитивних результатах реалізації процесу реформування галузі, існуючі негативні тенденції, пов'язані з генеруванням як ОФП, так і ІФП, при зниженні попиту на послуги залізничного транспорту не зникнуть, а ще більше посилюватимуться, результатом чого стануть наростаючий дефіцит власного основного й оборотного капіталу, погіршення стану інфраструктури та рухомого складу, практична неможливість залучення додаткових фінансових ресурсів із зовнішніх джерел, відсутність можливості своєчасного і повного фінансування програми реформування залізничного транспорту.

Сценарій 4 – «Оптимістичний» – передбачає реалізацію позитивних очікувань щодо ефективності процесу реформування залізничного транспорту (відповідно до затвердженої програми реформування галузі) при збереженні або підвищенні попиту на послуги з перевезення вантажів і пасажирів. Даний сценарій також є цілком реалістичним, оскільки номенклатура продукції галузі, тобто види основних перевезених вантажів є досить постійною, та залізничний транспорт має можливість здійснювати перевезення великих обсягів вантажів на значні відстані. Крім цього, прогнозується, що до 2020 р. попит на вантажні перевезення збільшиться в 1,5–2 рази, а на пасажирські – в 1,3–1,5 рази [1, с. 1]. Зміни у процесах генерування фінансових потоків також розглядатимемо з урахуванням етапів реформування залізничного транспорту.

Перший етап (2012–2013 роки). Створення ПАТ «Укрзалізниця» за умови збереження або збільшення попиту на послуги галузі не матиме позитивного впливу на генерування ОФП, оскільки фізичний знос ОПФ становить більше 90 %, що перевищує рівень, який вважається допустимим у світовій практиці. Це вкрай негативно позначається на здатності галузі здійснювати безпечні, своєчасні й у необхідному обсязі перевезення. Крім цього, є дуже актуальною проблема забезпечення необхідного розміру основного та оборотного капіталу як для задоволення попиту на перевезення, так і підтримання основних виробничих засобів у робочому стані (збільшення поточних і капітальних витратів).

Як уже було зазначено, здійснюється поступове і послідовне витіснення залізничного транспорту в малопробуктові або непробуктові сегменти транспортного ринку з перевезень вантажів і пасажирів. Така тенденція є наслідком політики надання державних преференцій окремим галузям національної економіки і категоріям пасажирів, що дозволяє приватним компаніям займати високопробуктові сегменти ринку перевезень. При цьому недоотриманий фінансовий результат (збитки) залізничний транспорт змушений покривати з інших джерел власних доходів, а не за рахунок коштів державного бюджету або бюджетів органів місцевого самоврядування відповідно до законодавства України. Ця тенденція є дуже небезпечною для фінансового стану галузі, оскільки її наслідком є суттєве обмеження її можливостей у більш раціональному використанні отриманого прибутку. Політика різкого підвищення тарифів дасть лише короткостроковий фінансовий ефект, адже може призвести як до зниження попиту на послуги галузі.

Збитковість пасажирських перевезень і, як наслідок, збереження їх перехресного субсидування, також будуть призводити до зниження обсягу сумарного ОФП. При цьому спостерігатиметься тенденція до збільшення необхідного розміру основного і оборотного капіталу.

Результатом неефективності генерування ОФП в цей період буде неможливість здійснення інвестиційної діяльності в необхідних обсягах, тобто подальше зменшення ІФП, а також ФФП. При цьому здаються необтрунтованими надії на залучення додаткових обсягів фінансових ресурсів із зовнішніх джерел (перш за все, іноземних) для фінансування капітальних інвестицій при розподілі окремих видів діяльності залізничного транспорту на три сегменти (конкурентний, потенційно конкурентний і монополійний) через низьку інвестиційну привабливість залізничного транспорту в умовах нестабільної економічної ситуації і вкрай негативного впливу політичних і макроекономічних факторів.

Отже, при реалізації першого етапу реформування залізничного транспорту не відбудеться позитивних змін у процесі генерування фінансових потоків галузі навіть за умови збереження або підвищення попиту на її послуги.

Другий етап (2013–2015 роки). Удосконалення тарифної політики і забезпечення вільного ціноутворення в конкурентних секторах ринку транспортних послуг в умовах підвищення попиту на залізничні перевезення може призвести до збільшення ОФП за рахунок зростання доходів галузі, що дозволить підвищити обсяги ІФП і, як наслідок, поліпшити стан основних виробничих засобів. Однак ефект від удосконалення тарифної політики може бути нівельований подальшим витісненням залізничного транспорту з ринку високопробуктових перевезень як вітчизняними, так і зарубіжними приватними компаніями-перевізниками, що приведе до зниження прибутковості галузі.

Механізм фінансової підтримки пасажирських перевезень без розробленого, запровадженого і фактично функціонуючого механізму компенсації збитків від здійснення соціально значущих перевезень (у плацкартних і загальних вагонах, а також пільгових категорій пасажирів) в умовах підвищення попиту на послуги галузі буде сприяти тільки зменшенню сумарного ОФП за рахунок збільшення збитковості пасажирських перевезень і необхідності додаткового залучення в обіг основного і оборотного капіталу.

Отже, на другому етапі реформи залізничного транспорту при збільшенні попиту на послуги галузі може спостерігатися незначне зростання або збереження розміру ОФП. Однак необхідність фінансування структурного реформування галузі призведе до зменшення ОФП, що не буде сприяти підвищенню інвестиційної привабливості для як вітчизняних, так і іноземних інвесторів, тобто збережеться тенденція зниження обсягів генерування ІФП та ФФП.

При фактичній реалізації виділених тенденцій здійснення третього етапу (2016–2019 роки), що передбачає повну ліквідацію перехресного субсидування та створення корпоративно-залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у далекому та місцевому сполученнях за умови досягнення його беззбиткової діяльності, є малоймовірним через такі причини:

1) програма соціального захисту населення передбачає збереження державного регулювання тарифів на соціально значущі перевезення та надання пільг певним категоріям пасажирів без їх подальшої компенсації, результатом чого буде збереження збитковості пасажирських перевезень і необхідність її покриття за

рахунок інших доходів галузі;

2) скасування збиткових пасажирських поїздів і ліквідація нерентабельних маршрутів матиме негативний соціальний ефект, оскільки в деяких регіонах залізничний транспорт залишається єдиним доступним видом транспорту;

3) значне підвищення тарифів на пасажирські перевезення (купе, СВ і у фірмових поїздах) призведе до переорієнтації частини пасажирів на дешевші (загальний і плацкарт), що не дозволить отримати очікуваний економічний ефект. Причиною такої переорієнтації буде низька платоспроможність населення України (досвід запуску поїздів «Інтерсіті+»).

Крім цього, незадовільний стан рухомого складу та низький сервіс, що надається в поїздах, при збільшенні тарифів може спровокувати зниження попиту на перевезення. І хоча зниження попиту на пасажирські перевезення вигідне, перш за все, Укрзалізницю, оскільки дозволить вивільнити і переспрямувати основний і оборотний капітал у забезпечення рентабельних вантажних перевезень, досягнення рівня беззбитковості пасажирських перевезень є дуже малоімовірним. Отже, кількісних і якісних змін тенденцій генерування ОФП і, як наслідок, ІФП та ФФП на третьому етапі не відбудеться.

Таким чином, при збереженні стійкого і високого попиту на послуги галузі будуть отримані незначні кількісні зміни в процесах генерування фінансових потоків галузі. У результаті аналізу «оптимістичного» сценарію можна виділити такі «вузькі» місця майбутнього залізничного транспорту: витіснення галузі в малоприбуткові та неприбуткові сегменти ринку вантажних перевезень, що призведе до зниження ОФП; збереження дефіциту власного основного і оборотного капіталу; незначне поліпшення стану інфраструктури та рухомого складу за рахунок генерування ІФП, пов'язаного, насамперед, з капітальними вкладеннями в підтримку їх у робочому стані; неможливість забезпечення беззбитковості всіх пасажирських перевезень.

Висновки. На основі проведеного дослідження можна виділити фактори, які мають стати основою при виробленні стратегічних напрямків розвитку залізничного транспорту:

1) збереження практики першочергового і в повному обсязі фінансування операційної діяльності залізничного транспорту як основи фінансування його нормального функціонування та забезпечення стійкого попиту на послуги галузі;

2) максимально можливе нарощування інтенсивності капітальних вкладень для здійснення як простого, так і розширеного відтворення основних виробничих засобів, що буде сприяти підвищенню якості надаваних послуг і, як наслідок, привабливості залізничного транспорту для вантажовідправників і пасажирів;

3) пошук внутрішніх резервів і розробка дієвих механізмів залучення додаткових фінансових ресурсів із зовнішніх джерел для ефективного формування ІФП та ФФП, а також ОФП.

Література.

1. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю.С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ, 2006. – 252 с.
2. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка. – 2012. – № 1. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=881.
3. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2000. – № 11–12. – С. 48–50.
4. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ АСПЕКТ Поліграф, 2009 – 240 с.
5. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
6. Лapidус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лapidус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3. – С. 3–13.
7. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
8. Экономика железнодорожного транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 802 с.
9. Кравченко О.О. Передумови використання сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - № 37 - С. 140–144.
10. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика: [монографія] / О.О. Кравченко. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 300 с.
11. Реформа идет по графику // Магистраль. – 2012. – № 55 (1741), 25–31 июля. – С. 1,4.

References.

1. Barash, Yu.S. (2006), *Upravlenye zaliznichnim transportom krainy* [Management of railway transport of country], DNUZT, Dnipropetrovsk, Ukraine.
2. Bohomolova, N.I. (2012), “The financial strategy of railway transport development: the nature and features of formation”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol . 1, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (Accessed 24 Aug 2013).
3. Dykan, V.L. and Boyko, D.I. (2000), “Railway transport reforming (transformation strategy in the system of the industry management)”, *«Biznes-inform»*, vol. 11-12, pp. 48-50.
4. Eytutis, G.D. (2009), *Teoretyko-praktychni osnovy reformuvannya zaliznyts' Ukrainy* [Theoretical and practical basis for reforming the railways of Ukraine], TOV ASPEKT Polihraf, Nizhyn, Ukraine.
5. Kolesnikova, N.M. (2006), *Adaptyvno-harmonizatsiyniy mekhanizm tsinoutvorenya na zaliznichnomu transporti: formuvannya, funktsionuvannya ta rozvytok* [Adaptive-harmonization pricing mechanism on the railway transport: formation, operation and development], KUETT, Kyiv, Ukraine.
6. Lapidus, B.M., Besedin, I.S. and Mazo, L.A. (2004), “The main directions of economic research on railway transport in conditions of its fundamental reforming”, *Vestnik VNIIZHT*, vol. 3, pp. 3–13.
7. Makarenko, M.V. and Tsvyvetov, Yu.M. (2007), *Problemy ta osnovni napryamky reformuvannya zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Problems and main directions of Ukrainian railway transport reforming], KUETT, Kyiv, Ukraine.
8. Tereshyna, N.P. Galaburda, V.H. and Trikhunkov, M.F. (2006), *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railroad Economics], UMTS ZHDT, Moskva, Russia.
9. Kravchenko, O.O. (2012), “Preconditions for using scenario approach to financial planning and forecasting on railway transport”, *Visnyk ekonomiky transportu y promyslovosti*, vol. 37, pp. 140–144.
10. Kravchenko, O.O. (2013), *Stsenarnyy finansove planuvannya y prohnozuvannya na zaliznichnomu transporti: teoriya i praktyka* [Scenario financial planning and forecasting at the railway transport: theory and practice], DETUT, Kyiv, Ukraine.
11. “The reform is progressing on schedule” (2012), *Magistral'*, vol. 55 (1741), 25-31 iyulya, pp. 1,4.

Стаття надійшла до редакції 14.09.2013 р.



ТОВ "ДКС Центр"