

Н. І. Богомолова,

д. е. н., Державний економіко-технологічний університет транспорту

Е. О. Соколова,

к. е. н., Державний економіко-технологічний університет транспорту

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИСКОРЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті окреслені фінансові засади прискорення залізничних перевезень, такі як форми фінансування прискорювальних процесів, страхування засобів швидкісного руху та ціноутворення на прискорену доставку. Обґрунтовані напрями системного вдосконалення фінансово-економічного механізму швидкісних перевезень.

The article outlines the form of financial support acceleration Rail — variety of funding accelerating processes, speed of movement of insurance pricing and accelerated delivery. The directions of the system to improve financial and economic mechanism of high-speed traffic.

Ключові слова: залізничний транспорт, механізм, фінансування, прискорення, інвестиції, страхування, ціноутворення.

ВСТУП

Скорочення термінів доставки вантажів і пасажирів є важливою умовою для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Проте впровадження швидкісного руху на вітчизняних залізницях відбувається повільно та малосистемно, в першу чергу, внаслідок відсутності дієвих фінансово-економічних механізмів розвитку галузі — недостатнього фінансування інноваційних проектів і наявності блоку супутніх фінансово-економічних проблем.

Підґрунтям забезпечення прискорення залізничних перевезень є здобуток багатьох вчених та спеціалістів [3; 6—9], таких як: А. Абрамов, І. Єловой, І. Кантор, Г. Кірпа, І. Корженевич, Ф. Кочнев, Ю. Кулаєв, М. Курган, І. Левицький, М. Макаренко, Д. Мачерет, В. Мироненко, О. Назаров, С. Сутурин, В. Толмачев, Б. Торопов, А. Косарев, В. Пасічник, Ю. Пащенко, Є. Сич, І. Тарський, О. Третьяк, П. Яновський та інші.

Водночас результати зазначених досліджень спрямовані на вирішення задач щодо оцінки технічних можливостей підвищення швидкостей руху поїздів, доцільності приведення параметрів транспортного виробництва до вимог більш швидкого руху. При цьому коло фінансово-економічних завдань залишилось достатньо обмеженим, зокрема, увага дослідників була сконцентрована на науковому обґрунтуванні проведення оцінки ефективності прискорення доставки, встановленні впливу швидкості на використання тих чи інших видів виробничих ресурсів. Не отримали розвитку фінансові засади прискорення доставки вантажів і пасажирів залізницями України: недостатньо дослідженими залишаються проблеми фінансування, ціноутворення та страхування таких перевезень.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є окреслення кола фінансово-економічних проблем прискорення залізничних перевезень та

обґрунтування напрямів їх вирішення в умовах реформування залізничного транспорту. Дослідження сконцентроване на оцінці форм фінансового забезпечення процесів прискорення залізничних перевезень, серед яких найбільшу увагу приділено встановленню виважених тарифів на прискорену доставку та удосконаленню її страхового захисту.

РЕЗУЛЬТАТИ

Фінансове забезпечення будь-якої діяльності чи процесу здійснюється за допомогою таких форм, як самофінансування, кредитування, бюджетне фінансування, інвестування, лізинг, страхування тощо [10]; важливим елементом самофінансування виступає ціноутворення. Розглянемо особливості основних форм фінансового забезпечення прискорювальних процесів.

Впровадження швидкісного пасажирського руху та прискорення вантажних перевезень на залізницях України реалізується в умовах низької платоспроможності підприємницького сектора та населення, майже 80%-го зношення основних виробничих фондів, неможливості повною мірою ліквідувати перехресне субсидювання збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових, непрозорості фінансового планування в галузі. Недостатнє фінансування виступає основним стримуючим фактором в реалізації проектів прискорення руху.

Проте, такі проекти впровадження швидкісних сполучень є вкрай важливими та необхідними внаслідок потреби піднесення загального технологічного рівня вітчизняної інфраструктури, розвиток якої повною мірою може стати каталізатором виходу інших галузей економіки на стабільний рівень функціонування. Проекти мають важливе загальнодержавне значення в формуванні іміджу високотехнологічної країни, що сприятиме залученню фінансових ресурсів в супутні сфери. Досвід інших країн у впровадженні подібних проектів підтверджує той факт, що фінансування здійснювалось за ра-

хунок коштів державного бюджету та частково за рахунок приватних інвестицій (переважно шляхом кредитування, підставою якого виступали державні гарантії).

Аналіз наявних джерел фінансування підтверджує доцільність використання різних форм державно-приватного партнерства в сфері фінансування швидкісних проектів. Потреба у використанні форм державно-приватного партнерства виникає при неможливості держави ефективно керувати власним майном (а інфраструктура залізниць у відповідності до стратегії розвитку країни й надалі має залишатися у державній власності).

Слід зазначити, що у відповідності до Закону України "Про державно-приватне партнерство" [5] до сфери його застосування відноситься будівництво та експлуатація залізниць та їх інфраструктури. Державно-приватне партнерство в сфері прискореного руху транспорту являє собою форми та методів співпраці між державними органами та приватним сектором з метою фінансування, будівництва, відновлення та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення зростання швидкості доставки вантажів і пасажирів, що в сукупності сприятиме задоволенню економічних інтересів всіх учасників такого процесу.

Тобто застосування державно-приватного партнерства проявляється в формуванні та гармонізації економічних відносин між державою та приватним сектором, в результаті чого економічна вигода формується у обох сторін, проте ключова роль в збереженні форми власності на об'єкти транспортної інфраструктури зберігається за державою. При цьому з боку державних органів управління можливі форми компенсації приватних інвестицій, наприклад, відстрочені та (або) знижені податкові платежі.

В умовах реформування важливим є поєднання різних форм фінансування, диверсифікація джерел фінансування, наприклад, концесійні угоди на будівництво швидкісних ліній та відведення землі (як потенційно державного монопольного сектора) та лізингових угод на придбання рухомого складу (як потенційно конкурентного сектора) або інші варіанти поєднання з урахуванням власних джерел фінансування підприємств залізничної галузі.

Важливою формою фінансового забезпечення швидкісних проектів може стати лізинг. При укладанні угод лізингу доцільно враховувати його особливості, такі як тристоронність угод (наявність посередника), що часто зумовлює зростання витрат лізингоотримувача, можливість отримання супутніх послуг — інформаційних, консультаційних, страхування транспортних засобів, їх ремонт та технічне обслуговування; необхідно розглядати й оптимізацію податкових виплат за рахунок списання лізингових платежів на собівартість транспортних послуг.

У цілому, за умови подальшого реформування системи управління залізничного транспорту (у відповідності до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010—2015 роки [4]) існують передумови для отримання позитивних міжнародних рейтингів, що сприятиме спрощенню процесу кредитування на міжнародному фінансовому ринку. Додатковим джерелом фінансування може стати випуск облігацій та інвестиційних сертифікатів. Тим

більше, досвід в Укрзалізниці з емітування облігацій та подальшого розподілу коштів між залізницями вже є.

Прискорення руху залізницями України сприяє підвищенню конкурентоспроможності галузі, посиленню позицій на ринку транспортних послуг. Проте з підвищенням швидкості руху значно зростають ризики, що пов'язані з транспортними засобами та відповідальністю перед третіми особами, а отже, і підвищуються вимоги не тільки до інфраструктури та рухомого складу, а й до системи страхового захисту. Значну частину ризиків можна мінімізувати за допомогою існуючих програм страхування. Водночас, страхування рухомого складу залізниць є достатньо обмеженим і стосується незначної частки основних засобів. У зв'язку з цим актуальним є аналіз програм вітчизняних страховиків та особливостей страхування на залізничному транспорті, врахування зарубіжного досвіду з метою обґрунтованого використання його переваг в умовах зростання швидкості.

Зазначимо, що Законом України "Про страхування" передбачається добровільне страхування залізничного транспорту, страхування вантажів і багажу та цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника), а також обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті та страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

Засоби залізничного транспорту, в першу чергу рухомий склад — локомотиви та вагони, є головним активом галузі, тому їх страховий захист становить базу надійної та безперебійної діяльності. Об'єктом страхування засобів залізничного транспорту є майнові інтереси страховальника, пов'язані з володінням, користуванням та розпорядженням засобами залізниць, що використовуються за призначенням на визначеній території. Страхуванню підлягають як засоби залізничного транспорту, що належать страховальнику на правах власності, так і засоби, якими він розпоряджається або користується за договорами оренди, лізингу, а також транспортні засоби прийняті на ремонт, зберігання або в заставу. При цьому практика господарювання транспортних підприємств свідчить, що страхові угоди переважно розповсюджуються на орендовані засоби, меншою мірою — на власні.

Оцінка програм страхування засобів залізничного транспорту вітчизняних страхових компаній показує, що на сьогодні використовуються не тільки загальноприйняті підходи до класифікації об'єктів страхування, а й виділяються вузькоспеціалізовані групи. Саме тому в процесі організації страхового захисту швидкісних і прискорених перевезень на залізничному транспорті необхідно виділяти в окрему групу засоби, які використовуються на швидкісних лініях, оскільки для них характерні специфічні технічні рішення, особливі умови використання, а їх експлуатація пов'язана з підвищеним рівнем ризику.

Досвід страхування засобів залізничного транспорту вітчизняними та зарубіжними страховими компаніями, наприклад в сфері вантажних перевезень, свідчить про встановлення розміру страхового тарифу в залежності від:

— об'єкта страхування та переліку страхових ризиків; періоду страхування;

- типу та серії вагонів, контейнерів і тягового рухомого складу;
- технічного стану та строку експлуатації засобів;
- номенклатури вантажів, що перевозяться, та їх вартості;
- річного вантажообігу;
- виду та розміру франшизи; території використання рухомого складу та інших факторів.

Так, до переліку останніх можна включати: умови зберігання та експлуатації засобів; рівень кваліфікації машиністів та обслуговуючого персоналу; кількість вагонів та контейнерів, які одночасно перевозяться; рівень використання систем безпеки; наявність історії страхування; поширення системи визначення місцезнаходження рухомого складу; умови сплати страхового платежу; періодичність та обсяг моніторингу технічного стану залізничного транспорту тощо.

При цьому встановлення страхових тарифів базується не тільки на урахуванні ризиків, які підлягають страховому захисту, а й враховує перелік чинників залежно від особливостей рухомого складу та організації перевезень на залізниці. Тому при страхуванні засобів залізничного транспорту в процесі визначення реальних тарифів доцільно враховувати і фактор швидкості перевезень.

У відповідності до Порядку страхування на тендерній основі на залізничному транспорті визначається перелік страхових послуг, що включає страхові послуги за добровільним і обов'язковим страхуванням, відносно рухомого та нерухомого майна залізничного транспорту, а також особистого страхування. Такий перелік може розширюватись і включати інші види страхування за запитом замовника. Необхідно відмітити, що до переліку включене добровільне страхування залізничного транспорту, що знаходиться в оренді, де орендарем є підприємство залізничної галузі.

На нашу думку, можливості та переваги страхування засобів залізничного транспорту не реалізується в повному обсязі. Саме перехід до системи міжнародних стандартів організації транспортної діяльності, на якій базується впровадження прискорених та швидкісних залізничних перевезень, потребує удосконалення механізму страхування та системи страхового захисту за рахунок збільшення переліку страхових послуг, їх ґрунтованого використання та розширення об'єктів страхування засобів залізничного транспорту.

На основі аналізу особливостей діяльності страхових компаній на ринку залізничних перевезень та існуючих підходів до організації страхування залізничного транспорту можна зробити висновок про неповне використання можливостей страхового захисту. Страхування на залізничному транспорті спрямована тільки на страховий захист потенційних ризиків матеріальних збитків, які залізниця не може покрити самостійно та бажання зменшити дані витрати. Саме тому впровадження швидкісного руху на залізницях України має стати вагомим поштовхом до становлення нового підходу до організації його страхового захисту та вдосконалення умов страхування.

У процесі організації страхового захисту на залізниці необхідно виділяти в окрему групу засоби, які використовуються на швидкісних лініях, оскільки вони базуються на специфічних техніко-технологічних та управлінських рішеннях, особливих умовах використання, їх експлуата-

ція пов'язана з підвищеним комплексним ризиком. Дане страхування має ґрунтуватися на визначенні тарифів, що, поряд з іншими факторами, враховують диференціацію швидкості перевезень. Наведені розрахунки тарифів на страхування рухомого складу при здійсненні прискорених вантажних перевезень встановлюють орієнтовний рівень страхових ставок, які коригуються з урахуванням умов та інтенсивності роботи рухомого складу [1].

Як зазначалося раніше, самофінансування є ключовою формою фінансового забезпечення; при цьому формування та подальше використання власних коштів здебільшого забезпечується виваженою системою ціноутворення.

Система ціноутворення на прискорені перевезення має ряд особливостей. Якість транспортної продукції (швидкість доставки — одна з ключових її складових) є ціноутворювальним чинником, від якого залежать фінансові результати здійснення перевізної діяльності. Саме недостатній рівень зовнішнього фінансування разом з низьким рівнем тарифів на перевезення спричинили незадовільний стан залізничної галузі, невідповідність техніко-технологічного рівня виробничих ресурсів міжнародним вимогам.

Дотримання засад виваженої та гнучкої тарифної політики на залізницях України об'єктивно зумовлене посиленням конкуренції з боку інших перевізників, при цьому можливість ринкового цінового регулювання обмежується чинним законодавством щодо державного закріплення тарифів на залізничні перевезення. Тобто виникає суперечність даної ситуації дії об'єктивних економічних законів — вартості, попиту й пропозиції, конкуренції тощо.

У першу чергу, тарифи формують дохідні надходження, від їх рівня великою мірою залежить, буде процес прискореної доставки ефективним чи ні. При цьому система тарифів на вантажні та пасажирські залізничні перевезення, що враховує різні швидкісні можливості доставки, є елементом співвідношення "ціна — якість", на базі якого ґрунтується вибір клієнтом того чи іншого перевізника.

Враховуючи зазначене, пропонується застосування поелементно-орієнтованого підходу до визначення перевізних плат. Вказаний підхід базується на залежності рівня тарифу від певної частини витрат, що дає можливість змінити лише ті складові плати за перевезення, які зростають внаслідок прискорення руху поїздів, а решту — залишити незмінними. Для визначення тарифів на прискорені перевезення пропонуються наступні залежності [1]:

1) для вантажних:

$$T_{ван}^{np} = C_{п.к_1} k_{п.к_1}^p + C_{п.к_{л.ман}} k_{п.к_{л.ман}}^p + C_{п.к_6} k_{п.к_6}^p k_{п.к_6}^{np} + C_{п.ух_1} k_{п.ух_1}^p k_{п.ух_1}^{np} + C_{п.ух_{л.маг}} k_{п.ух_{л.маг}}^p k_{п.ух_{л.маг}}^{np} + C_{п.ух_{л.ман}} k_{п.ух_{л.ман}}^p + C_{п.ух_6} k_{п.ух_6}^p k_{п.ух_6}^{np} \quad (1),$$

де $C_{п.к_1}$, $C_{п.к_{л.ман}}$ та $C_{п.к_6}$ — відповідно інфраструктурна, локомотивно-маневрова та вагонна складові собівартості початково-кінцевої операції; $C_{п.ух_1}$, $C_{п.ух_{л.маг}}$, $C_{п.ух_{л.ман}}$ та $C_{п.ух_6}$ — інфраструктурна, локомотивно-магістральна, локомотивно-маневрова та вагонна складові собівартості операції руху відповідно; $k_{п.к_1}^p$, $k_{п.к_{л.ман}}^p$, $k_{п.к_6}^p$ — відповідні коефіцієнти, що враховують рентабельність тарифу у частинах інфраструктурної, локомо-

тивно-маневрової, вагонної складових початково-кінцевих операцій; $k_{рух_i}^P$, $k_{рух_{л.маг}}^P$, $k_{рух_{л.ман}}^P$, $k_{рух_в}^P$ — коефіцієнти, що враховують рентабельність тарифу у частинах інфраструктурної, локомотивно-магістральної, локомотивно-маневрової та вагонної складових операції руху (наприклад розмір коефіцієнта 1,15 відповідає 15 % рентабельності); $k_{п.к_в}^{np}$, $k_{рух_i}^{np}$, $k_{рух_{л.маг}}^{np}$, та $k_{рух_в}^{np}$ — коефіцієнти, що враховують зміну базового тарифу внаслідок прискорення доставки відповідно у частинах вагонної складової початково-кінцевих операцій, інфраструктурної, локомотивно-магістральної та вагонної складових операції руху;

2) для пасажирських:

$$T_{пас}^{np} = C_{кв_i} k_{кв_i}^P k_{кв_i}^{np} + C_{кв_{л.ман}} k_{кв_{л.ман}}^P + C_{кв_{л.маг}} k_{кв_{л.маг}}^P k_{кв_{л.маг}}^{np} + C_{кв_{вок}} k_{кв_{вок}}^P + C_{н_i} k_{н_i}^P k_{н_i}^{np} + C_{н_в} k_{н_в}^P k_{н_в}^{np} \quad (2),$$

де $C_{кв_i}$, $C_{кв_{л.ман}}$, $C_{кв_{л.маг}}$ — відповідно інфраструктурна, локомотивно-маневрова, локомотивно-магістральна складові квиткової частини собівартості перевезення пасажирів; $C_{н_i}$, $C_{н_{вок}}$, $C_{н_в}$ — інфраструктурна, вокзальна та вагонна складові плацкартної частини собівартості перевезення пасажирів відповідно;

$k_{кв_i}^P$, $k_{кв_{л.ман}}^P$, $k_{кв_{л.маг}}^P$, $k_{кв_{вок}}^P$, $k_{н_i}^P$, $k_{н_в}^P$ — відповідно основні рівні рентабельності базового тарифу у частинах інфраструктурної, локомотивної, вокзальної та вагонної складових; $k_{кв_i}^{np}$, $k_{кв_{л.маг}}^{np}$, $k_{н_i}^{np}$, $k_{н_в}^{np}$ — відповідно коефіцієнти, що враховують швидкість доставки (ті прискорення) у квитково-інфраструктурній, квитково-локомотивній, плацкартно-інфраструктурній, плацкартно-вагонній складових.

Розраховані за наведеними формулами тарифи на прискорену доставку вантажів і пасажирів є достатньо привабливими для клієнтів, навіть при використанні коефіцієнтів прискорення, що здорожують окремі частини тарифу майже вдвічі, загальний тариф збільшується лише на 35—70%, що все одно формує ціни на перевезення залізничним транспортом нижчі, ніж при аналогічних сполученнях та подібних умовах транспортування автомобільним та авіаційним видами транспорту.

Вищенаведений поелементно-орієнтований підхід до встановлення тарифів на залізничні перевезення в умовах прискорення доставки вантажів і пасажирів сприятиме фінансовому забезпеченню розвитку інфраструктури та поступовому формуванню конкурентного середовища в сфері експлуатації швидкісного рухомого складу. Застосування даного підходу дозволить поєднати важливі задачі розвитку залізничному транспорті — забезпечення надання послуг високої якості при всебічному реформуванні системи управління, а отже, сприятиме формуванню інвестиційно привабливого клімату.

ВИСНОВКИ

Фінансове забезпечення прискорення залізничних перевезень ґрунтується на необхідності диверсифікації

джерел фінансування, поєднанні форм фінансування процесів прискорення вантажо- та пасажиропотоків; доцільним є використання переваг державно-приватного партнерства за рахунок різноманітності його варіантів та врахування галузевої специфіки, зокрема укладання концесійних угод на будівництво швидкісних магістралей та лізингових угод на придбання спеціалізованого рухомого складу.

У подальшому особливої уваги потребує страхування засобів швидкісних перевезень — впровадження системи обов'язкового страхування транспортних засобів, встановлення страхових тарифів, що поряд з іншими чинниками врахують і швидкість руху. Важливим економічним важелем фінансового механізму є виважена система ціноутворення на прискорену доставку. Запропонований у статті поелементно-орієнтований підхід до ціноутворення на прискорені залізничні базується на врахуванні структури тарифу, встановленні зв'язків з тією чи іншою частиною витрат.

Зазначені форми фінансового забезпечення потребують подальшого дослідження з метою інтеграції в єдиний удосконалений фінансовий механізм прискорення залізничних перевезень.

Література:

1. Богомолова Н.І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: [монографія] / Н.І. Богомолова. — Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2009. — 240 с.
2. Ребок В. Государственно-частное партнерство в Украине. — К.: Arzinger, 2009. — 175 с.
3. Кірта Г. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія] / Г. Кірта. — Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. — 248 с.
4. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010—2015 роки: затв. постановою КМУ № 130 від 16 грудня 2009 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.mintrans.gov.ua/uk/resolution_kmu/16045.html
5. Закон України "Про державно-приватне партнерство" від 1 липня 2010 р. / Голос України. — № 140 від 30.07.2010 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>
6. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін.]. — К.: ДЕТУТ, 2008. — 277 с.
7. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей / [Пашенко Ю.Є., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М. та ін.]. — К.: РВПСУ, 2005. — 266 с.
8. Корженевич И.П. Повышение скоростей движения поездов в Украине: мифы и реальность / И.П. Корженевич, Б.И. Торопов. // Локомотив-информ, 2008. — № 7. — С. 27—29.
9. Кулаев Ю.Ф. Методические подходы к оценке эффективности скоростного движения на железнодорожном транспорте / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України. — 2004. — № 2. — С. 3—6.
10. Фінансова енциклопедія / О.П. Орлюк, Л.К. Воронова, І.Б. Завіруха та ін.; за заг. ред. О.П. Орлюк. — К.: Юрінком Інтер, 2008. — 472 с.

Стаття надійшла до редакції 19.04.2011 р.