

УДК 330.322.010

В.П. Ільчук, д-р екон. наук, професор

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

Є.В. Талавіра, ст. викладач

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ, Україна

ОСНОВНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ПАРКУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Досліджено проблеми підвищення ефективності роботи вантажного вагонного парку залізниць України в контексті Державної цільової програми реформування залізничного транспорту. Проаналізований сучасний стан інвестиційних потоків у вагонному господарстві Укрзалізниці та представлені дослідження їх перспективного росту в період до 2021 року.

Ключові слова: вантажні вагони, інвестиції, інноваційне оновлення, реформування, експлуатаційні витрати.

Постановка проблеми. Українські залізниці, як і будь-яка інша галузь у державі, потребують прискорення процесів інноваційного оновлення та розвитку. Складна ситуація на залізницях склалася через те, що:

- вантажні та пасажирські перевезення мають різний фінансово-економічний результат;
- існує гостра потреба в сучасному вантажному вагонному складі та досконалій ремонтній базі;
- надійність та якість залізничної інфраструктури знизилась через застарілі технології оновлення та ремонту практично всіх її компонентів;
- у більшості випадків відсутній успішний менеджмент.

Такий стан речей на залізничному транспорті створює проблему ефективного функціонування залізниць, знижує їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток вантажного вагонного парку залізничного транспорту України має потребу в корінній зміні форм і методів управління, збільшенні обсягів інвестицій на його інноваційне оновлення та створення нових зразків вантажних вагонів. Реалізація цих завдань може знайти своє відображення в здійсненні програми реформування, яка вже розпочата в системі залізниць.

Проблемою реформування залізничного транспорту в Україні займалися такі відомі вчені, як: В.М. Макаренко, Н.М. Колеснікова, І.М. Аксьонов, Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривопішин, Ю.С. Бараш, В.М. Гончаренко, Т.А. Мукмінова та багато інших учених, які зробили значний внесок у розв'язання цих складних проблем.

Було розроблено та вдосконалено теоретичні й методологічні підходи щодо питання здійснення реформування вагонного господарства та вантажних перевезень й визначено цілу низку невирішених питань. Програмою реформування залізничної галузі України, затвердженою Кабінетом Міністрів України у грудні 2009 року, передбачається створення організаційних, економічних та соціальних умов для перетворення залізничної галузі у високотехнологічний транспортний комплекс. Головне завдання реформування вантажного вагонного парку полягає у забезпеченні конкурентоспроможності залізничних послуг на внутрішньому і міжнародному ринках, у вдосконаленні тарифної політики, впровадженні нових технологій для якісного обслуговування вантажовідправників, впровадженні інвестиційної моделі, у розмежуванні та вдосконаленні системи державної та приватної власності вантажного вагонного парку.

Метою цього дослідження є обґрунтування доцільності та визначення особливостей щодо проведення реформування вантажного вагонного парку для його подальшого розвитку та підвищення конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт України є однією з основних ланок соціальної та економічної систем держави, без його ефективної роботи та подальшого розвитку неможливе підвищення добробуту суспільства.

Головна мета залізничного транспорту України – це забезпечення потреб підприємств, організацій та окремих осіб у перевезенні вантажів з максимальною якістю та швидкістю. Парк вантажного вагонного складу застарів фізично і морально, оскільки останні 20 років у зв'язку з дефіцитом коштів оновлюється лише на 5-12 %, що призвело до загального його зносу до 80 %. Динаміка зносу транспортних засобів (рис. 1) показує, що без організації термінового оновлення основних фондів залізниць існує небезпека зупинки всього технологічного процесу перевезень. Залізнична інфраструктура, яка мала резерви пропускної спроможності, зараз суттєво застаріла, перебуває у незадовільному стані має значну кількість обмежень швидкості руху, що зводить нанівець ці резерви. Управління залізничною галуззю має також багато недоліків, до яких слід віднести: гальмування процесів реформування; невизначеність майбутньої залізничної транспортної моделі; застарілу організаційну структуру управління та інше.

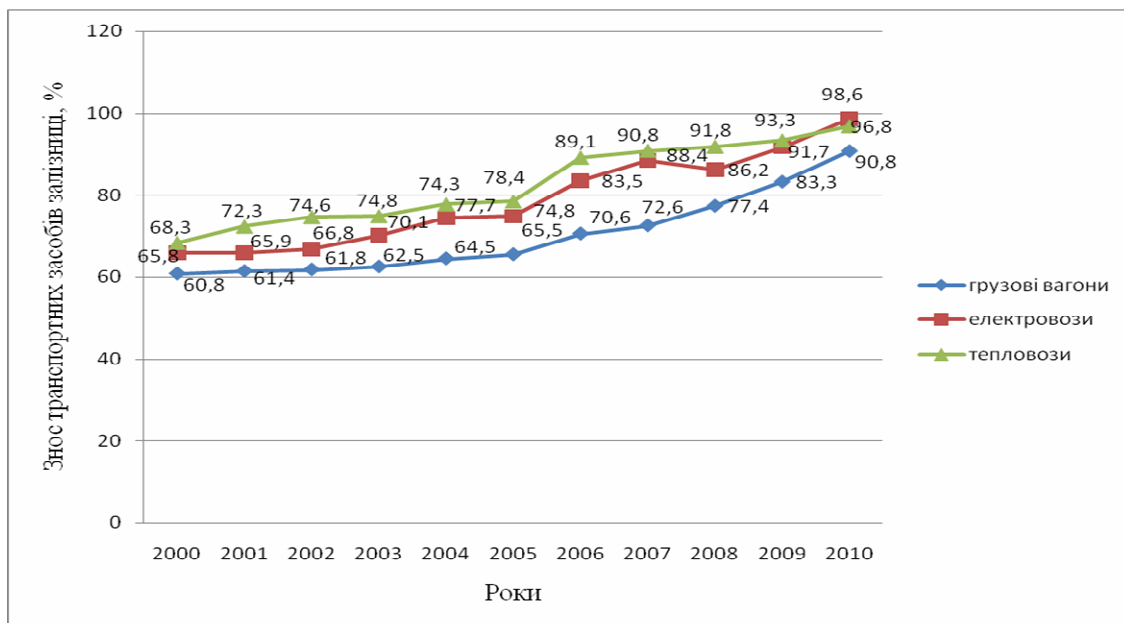


Рис. 1. Динаміка зносу транспортних засобів залізниць

Тарифна політика стосовно перевезення вантажів стала змінюватися з урахуванням реформування залізничного транспорту за новою моделлю. Але вантажні тарифи ще залишаються завищеними, оскільки транспортна складова в перевезенні вантажів не відповідає об'єктивним реаліям, а доходи від вантажних перевезень мусять перекривати збитковість пасажирського господарства.

Оскільки під реформою розуміється процес трансформації існуючої економічної системи, кожного з її найважливіших елементів (продуктивних сил, техніко-економічних, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму), тому для різних елементів економічної системи доцільно використовувати неоднакові методи реформування. В економіці існують: еволюційний (поступовий) і революційний (швидкий) методи. Для підвищення ефективності функціонування і прискорення розвитку залізничного транспорту України треба враховувати обидва методи та здійснювати реформування еволюційно-революційним методом.

В умовах реформування залізничного транспорту вантажний вагонний парк потребує комплексного вирішення власних проблеми, а саме оптимізації своєї діяльності за рахунок:

1) розрахунку прогнозу кількості окремих парків вантажних вагонів (приватної власності та парку вагонів СНД);

2) оновлення парку власників вантажних вагонів Укрзалізниці за рахунок закупівлі нових вагонів та обґрунтованої кількості капітальних ремонтів з подовженням терміну служби;

- 3) розробки нових економічно обґрунтованих міжремонтних циклів;
- 4) розробки нової організаційної структури управління вагонним господарством за верти-кально-інтегрованим принципом;
- 5) реформування технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів.

Основним функціональним напрямком роботи вантажного вагонного господарства в умовах реструктуризації є забезпечення сучасним рухомим складом, а також дотримання норм і правил безпеки руху та збереження вантажів. На сучасному етапі реформування галузі, враховуючи нинішній стан вантажного вагонного парку, а також необхідність підвищення безпеки руху, основними завданнями, які стоять перед вагонним господарством, є: поліпшення змісту та якості ремонту вагонів при зниженні його собівартості; придбання необхідного обладнання, технічної документації, засобів метрологічного забезпечення, запасних частин і матеріалів для якісного обслуговування вантажних вагонів; досягнення економічної ефективності шляхом оновлення та подальшого вдосконалення наявних вагонів; насичення вагонних парків надійним рухомим складом, що вимагає найменших витрат праці і часу на виконання вантажно-розвантажувальних робіт; ремонт і технічне обслуговування, що сприятиме повному задоволенню потреби у вантажних перевезеннях; створення і розвиток індустріальної бази технічного обслуговування ремонту вантажних вагонів; прискорення обороту рухомого складу за рахунок зниження технічних простоїв; збільшення міжремонтного ресурсу вагонів за рахунок застосування технологій, деталей і вузлів нового покоління в будівництві і ремонті вантажних вагонів; підвищення матеріальної зацікавленості робітників залізничного транспорту та забезпечення соціальних гарантій.

Інвестиційний попит на інноваційне оновлення вантажного вагонного парку не забезпечується наявними інвестиційними ресурсами (рис. 2), що потребує пошуку додаткових фінансових джерел, у тому числі і нетрадиційних, та розробки нових схем і механізмів інвестування.

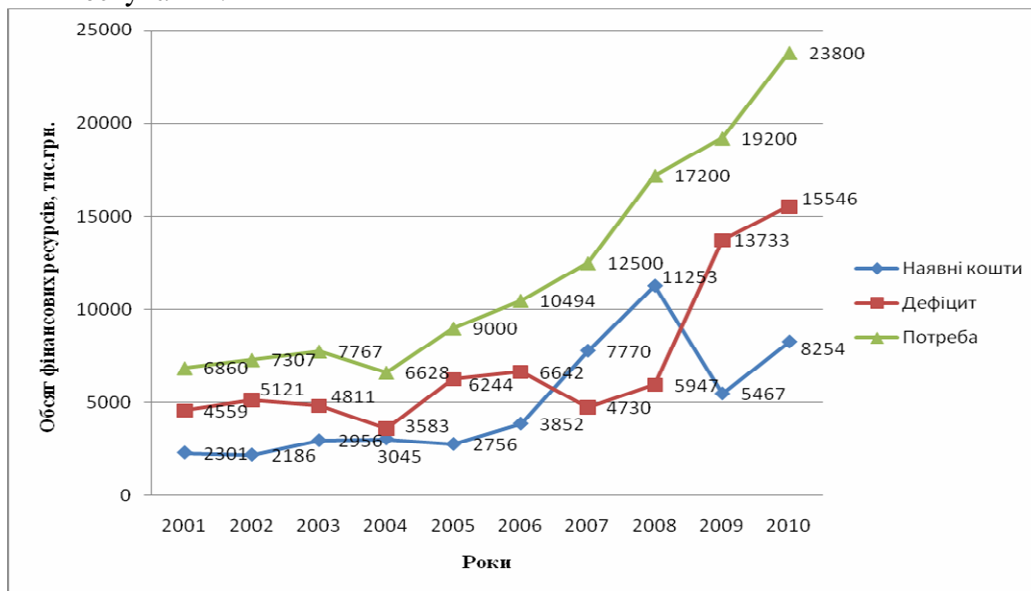


Рис. 2. Забезпеченість потреби в інвестиційних ресурсах для оновлення парку вантажних вагонів у період 2001-2010 рр.

Тобто, можна зробити висновок, що ефективна робота залізничної галузі залежить від її модернізації, технічних можливостей та стану рухомого складу. Незважаючи на те, що залізничний транспорт займає провідне місце у транспортних потоках країни за ключовими показниками: вантажообіг та відправлення пасажирів на далекі та середні відстані, його сучасний стан – не найкращий. Виробничо-технічна база залізничної галузі України вже не

відповідає вимогам сучасного розвитку ринку транспортних послуг. Значний фізичний та моральний знос основних засобів залізничної галузі підвищує витрати на їх технічну експлуатацію. Щорічні потреби в інвестиціях не задовольняються (рис. 2), у результаті чого зношення вантажного вагонного парку лише має тенденцію до зростання. Недостатня кількість коштів від амортизаційних відрахувань не дозволила своєчасно проводити оновлення, тому експлуатуються фізично та морально зношені вантажні вагони.

Розвиток науково-технічного прогресу диктує необхідність принципово нового процесу оновлення вантажного вагонного парку, яке відповідає вимогам міжнародних стандартів. Для цього необхідно запровадити суттєві вливання інвестиційних коштів (рис. 3). Дослідженнями провідних учених доведено, що проведення капітальних ремонтів рухомого складу є витратною складовою щодо залізниць України. Тому виникла необхідність розробки конкретної програми реформування на підприємствах-власниках вантажного рухомого складу, яка буде забезпечувати наукове обґрунтування та економічну доцільність впровадження нових інвестиційних проектів. Інноваційна складова спрямована на надання принципово нових, якісних послуг. У власних дослідженнях пропонується значне скорочення кількості вантажного рухомого складу за рахунок впровадження швидкісних видів руху вантажних поїздів.

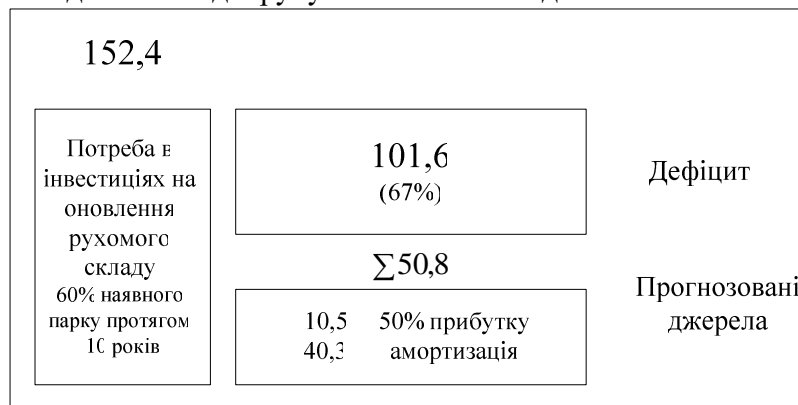


Рис. 3. Прогноз забезпеченості в інвестиційних ресурсах залізниць України для оновлення рухомого складу в період 2011-2021 рр.

Виникає необхідність наукового обґрунтування скорочення вантажного вагонного парку шляхом прискорення обігу вагону в складі поїзду. За рахунок зменшення кількості старих вантажних вагонів, оновлення парків сучасною вагонною технікою та збільшення швидкості обігу у складі поїзду, на підприємствах-власниках вантажного рухомого складу (ПВВРС) може бути досягнуто значне скорочення експлуатаційних витрат за такими статтями, як оплата праці, відрахування на соціальні заходи, витрати на ремонт вантажних вагонів та їх обслуговування, значне скорочення паливних та енергетичних витрат, а також скорочення витрат на амортизаційні відрахування звільненого рухомого складу. З економічної точки зору зросте продуктивність вантажного вагона та локомотивна, дільнична і технічна швидкості, середня вага поїзду брутто і як наслідок – зросте продуктивність праці та ефективність роботи ПВВРС. Важливе значення має підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту і послуг, що надаються, відбудеться завоювання на ринку транспортних послуг значної частки перевезень, яка буде отримана внаслідок значного збільшення швидкості руху вантажних видів перевезень.

Таким чином, впровадження програми реформування залізничного транспорту з економічної точки зору є доцільним. Це дозволить вирішити головні проблеми залізничного транспорту України та прискорити розвиток галузі.

Для успішної реалізації програми та підвищення ефективності функціонування ПВВРС слід забезпечити такі завдання: створити умови для подальшого розвитку кон-

курентного середовища на ринку перевезень вантажів; проведення капітального ремонту об'єктів інфраструктури вагонного господарства; підвищити якість та збільшити обсяги перевезень; удосконалити організаційну структуру підприємств; розробити комплекс заходів з удосконалення тарифної політики; підвищити інвестиційну привабливість; забезпечити прозорість фінансової діяльності; впровадити заходи щодо підвищення мотивації праці робітників.

Результати проведення реформування вантажного вагонного парку дозволять реалізувати такі заходи: підвищити якість перевезень при майже постійних тарифах; досягти більшого темпу зростання обсягів перевезень; підвищити рівень продуктивності праці; усунути тенденцію зменшення частки залізниць у загальному обсязі перевезень всіма видами транспорту; забезпечити сумарну рентабельність експлуатаційної діяльності; покращити трудові відносини між власником і робітником шляхом підвищення мотивації праці.

Висновки і пропозиції. Таким чином, стабільність та безпечна робота вантажного вагонного парку залізничного транспорту України буде забезпечуватись за рахунок послідовності та еволюційності реформування, а також необхідних обсягів інвестицій та технічного переоснащення галузі.

Реформування та розвиток однієї з головних ланок залізничного транспорту – вантажного вагонного парку створить умови для:

- раціонального розподілу перевезень між різними видами транспорту;
- розвитку взаємодії і координації в транспортному секторі при виконанні перевезень у змішаному сполученні;
- оптимального розподілу державної підтримки між різними видами транспорту;
- максимального використання потенціалу ПВВРС України;
- поліпшення екологічного стану держави, забезпечення швидкості і безпеки перевезень, енергозбереження.

Все це сприятиме тому, що залізниці України підвищать конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг провідних залізничних держав світу.

Список використаних джерел

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс]: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
2. Аксенов И. М. Особенности реструктуризации в современных условиях / И. М. Аксенов, В. В. Пасечник // Залізнич. транспорт України. – 2001. – № 1. – С. 11-14.
3. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю. С. Бараш // Залізнич. транспорт України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
5. Ейтутіс Г. Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов / Г. Д. Ейтутіс // Залізнич. транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 18-21.
6. Кривопишин А. М. Региональная политика железных дорог Украины в период их реформирования / А. М. Кривопишин, Г. Д. Эйтутис // Залізнич. транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 44-46.
7. Цветов Ю. М. Проблемы та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М. Ю. Цветов, М. В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
8. Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В. П. Ільчук; за ред. д-ра екон. наук, проф. Є. М. Сича. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
9. Основи управління фінансами залізничного транспорту: навчальний посібник / М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, Н. І. Богомоллова [та ін.]. – К.: ДЕТУТ, 2011. – 342 с.
10. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та магістрів ДЕТУТ «Шляхи та напрямки структурної реформи залізничного транспорту України» [Електронний ресурс]. – К., 2012. – Режим доступу: <http://www.detut.edu.ua>.