
Перший рівень має включати найбільш важливі закони України: “Про природні монополії”, “Про захист економічної конкуренції”, “Про захист прав споживачів”, “Про ліцензування певних видів господарської діяльності”.

Транспортний рівень змін нормативно-правової бази має містити закони України “Про транспорт”, «Про залізничний транспорт», «Про транзитні вантажні перевезення» тощо.

Комплексний підхід перебудови діючої нормативно-правової бази залізничного транспорту до умов реформування, на загальнодержавному та транспортному рівнях, дозволить забезпечити ефективне підґрунтя для реалізації ринкової трансформації залізниць в сучасних умовах економічних перетворень на державному рівні. Спрямованість на вимоги Директив ЄС значно прискорить процес євроінтеграції залізничної галузі України.

УДК 658.152: 656.2

Чебанова Н. В., Мінка В. Ф.

Українська державна академія залізничного транспорту

ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Существующие на сегодняшний день источники инвестирования предприятий железнодорожного транспорта не позволяют в необходимом объеме обновить основные фонды украинских железных дорог. Необходима перестройка системы управления железнодорожным транспортом на рыночных основах и привлечение средств инвесторов.

Україна – держава, яка має потужну, розгалужену транспортну систему. Доля продукції її підприємств в ВВП становить близько 10 %. Надійність перевезень, висока провізна здатність залізничних магістралей, мінімальний вплив на навколишнє середовище і порівняно низька собівартість дозволяє зробити висновок, що з усіх видів транспорту найбільш перспективним є залізничний. На сьогодні в загальному вантажообігу усіх видів транспорту (без урахування трубопровідного) його питома вага складає 88,7 %, у загальному пасажирообігу – 47,4 %. Основні його складові – це залізнична інфраструктура (колії, інженерні споруди, сигналізація, енергозабезпечення, системи блокування і управління рухом, пристрої телекомунікацій) і рухомий склад (локомотиви, вагони, дизель- та електропоїзди).

Для інвестування розвитку залізничного транспорту України в сучасних умовах існує 5 джерел фінансування: бюджетні інвестиції; власні кошти Укрзалізниці; кредити банків і міжнародних фінансових організацій; доходи від спільної діяльності; лізинг. На сьогодні для галузі характерна тенденція збільшення фізичного зносу і морального старіння основних фондів. Знос пасажирських вагонів складає у середньому близько 86 % на 01.2005 р. У 2005 р. близько 3000 (50 %) пасажирських вагонів та локомотивної тяги досягли віку понад межами

терміну служби (28 років). За межами нормативно-встановленого терміну експлуатуються майже 50 % парку дизель-поїздів, приміських електропоїздів.

Тенденція збільшення фізичного зносу й морального старіння основних фондів є наслідком відсутності достатнього бюджетного фінансування галузі. Фінансування з Державного бюджету програм розвитку і оновлення рухомого складу передбачено Законом України «Про залізничний транспорт», але за останні роки кошти не виділялися.

Залізничний рухомий склад застарів не тільки фізично, але і морально. Усі типи локомотивів споживають енергії на 15-20 % більше, ніж одиниці нового покоління, потребують значно більших витрат на обслуговування і ремонт. В разі експлуатації рухомого складу за межами нормативних термінів суттєво зростають витрати ресурсів і енергоємність перевезень, погіршуються екологія і показники безпеки. Це веде, з одного боку, до збільшення тарифів, з іншого – до неможливості виконувати зростаючі обсяги перевезень через відсутність достатньої кількості рухомого складу і, як наслідок, до зменшення чистого прибутку Укрзалізниці, який може використовуватися для інвестування.

В країні поступово розвиваються ринкові відносини. Однак, до цього залізнична галузь була не зовсім готова. Розмір транспортних тарифів, якість збереження вантажів, швидкість їх доставки турбують, насамперед, відправників вантажів, вартість і комфортність перевезень – пасажирів. Незадовільний стан інфраструктури і рухомого складу є одним з важливих чинників відносно високої вартості залізничних перевезень за рахунок підвищених витрат на їх поточне утримання і ремонт. В умовах конкуренції частка залізничного транспорту на ринку транспортних послуг почала зменшуватись.

Інші чинники відсутності власних коштів для потреб інвестування – неповна (лише 41,8 %) компенсація за перевезення пільгових категорій пасажирів, а також невідповідність рівня тарифів на пасажирські перевезення вартості послуг, які надаються (компенсація в межах 38-55 %).

Одним з таких чинників є також встановлення державою дуже високих дивідендів (50 % у 2005-2006 рр.) на власність, що передана Укрзалізниці для використання.

За рахунок амортизаційних відрахувань нормальне відновлення основних фондів і рухомого складу неможливо. Дійсно, вартість основних фондів Укрзалізниці після гіперінфляції 90-х рр. зменшилась приблизно у 3 рази і складає 21 млрд грн. Як наслідок, частка амортизаційних відрахувань у собівартості перевезень зменшилась з 35 до 16 %.

Можливим джерелом інвестицій є лізинг. Лізинг, як джерело інвестування, доцільно використовувати лише у випадку, коли держава виділяє кошти на здешевлення кредитів для придбання рухомого складу через державне лізингове підприємство в такому обсязі, що відсотки по лізингу будуть менші, ніж банківській відсоток. У 2007 р. вперше в Державному бюджеті країни було передбачено 80 млн грн. на здешевлення кредитів для придбання пасажирських вагонів через таке підприємство.

Останнє з вказаних джерел інвестування (спільна діяльність) використовується залізницями України в невеликих обсягах на рівні підсобно-допоміжної діяльності. В принципі можливе внесення у таку діяльність придбання рухомого складу для їх експлуатації на території країни, але внаслідок складності оформлення таких

договорів і значної вартості нового рухомого складу на практиці ця можливість не використовується.

Отже, проведений аналіз показує, що вказані джерела інвестування не дозволяють в необхідному обсязі оновити основні фонди Укрзалізниці. Як наслідок, має місце зниження конкурентоспроможності і можливість втрати існуючих позицій на транспортному ринку. У багатьох країнах світу спостерігалася схожа ситуація. Їх досвід показує, що для забезпечення розвитку й модернізації залізничної інфраструктури та рухомого складу потрібне залучення коштів інвесторів. Тому важливим напрямком вирішення проблеми є перебудова системи управління залізничним транспортом на ринкових засадах.

УДК 330.341.1:656.2

Челядінова Н. Г.

Українська державна академія залізничного транспорту

НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

В тезисах рассмотрены основные направления внедрения инновационных проектов на железнодорожном транспорте, распределение проектов по степени инновационности, влияние модернизации технико-экономического обоснования инвестиционного проекта для включения его в программу и главные принципы бизнес-плана как основной формы технико-экономического обоснования.

На сучасному етапі розвитку вітчизняна економіка переходить на інноваційні принципи розвитку. Проекти, в результаті здійснення яких відбувається збільшення вантажопотоку, формування транспортної інфраструктури, що володіє принципово новими властивостями, відносяться до інноваційних проектів розвитку залізничного транспорту.

Інвестиційні проекти так само можна віднести до розряду інноваційних, якщо вони впливають на рівень сервісного обслуговування при перевезенні вантажів і пасажирів. Отже, враховуючи специфіку залізничної галузі, інвестиційні проекти розвитку і розширення залізничного транспорту слід вважати інноваційними.

До основних напрямів інноваційної діяльності можна віднести такі: модернізація існуючого та розробка нового типу рухомого складу; модернізація, реконструкція існуючих і розробка нових систем СЦБ і засобів зв'язку; посилення верхньої будови шляху та розробка нових типів його конструкцій; модернізація та реконструкція діючих та розробка нових пристроїв в господарстві електрифікації і енергетики; створення сучасної системи інформаційного забезпечення в управлінні розвитком, розширення сіті залізниць.

Про інноваційний характер і про ступінь новизни того або іншого інвестиційного проекту можна судити по тих показниках діяльності компанії, на які він впливає. Такий розподіл по напрямках інноваційного процесу обумовлений
