

галузі нагромадилася велика кількість невирішених економічних проблем: низька інвестиційна привабливість галузі, високий ступінь зношування основних фондів, недосконалість і недостатня гнучкість тарифної системи, недолік традиційних джерел фінансування. Це й викликало, поряд з іншими факторами соціально-економічного й геополітичного характеру, необхідність структурної реформи залізничного транспорту України, метою якої є підвищення ефективності роботи й розвитку транспортного комплексу на основі поділу функцій державного керування й організації господарської діяльності. Однією з головних цілей реорганізації залізничного транспорту є залучення вільного капіталу на ринок транспортних послуг для здійснення масштабних інвестицій і одержання в остаточному підсумку очікуваного ефекту у вигляді підвищення якості транспортного обслуговування користувачів.

Оскільки власних джерел фінансування недостатньо для повного задоволення потреб в інвестиційних ресурсах, необхідних для відновлення й розвитку її основних виробничих фондів, доцільно знайти найбільш ефективні механізми фінансування інвестиційних проектів залізничного транспорту, у тому числі й комерційно малоефективних, тобто таких, що мають, тривалий період окупності капітальних вкладень.

У наш час пошук джерел інвестицій є однією з головних складових інвестиційної діяльності залізничного транспорту. Фінансування комерційно ефективних проектів з невеликими строками окупності не викликає серйозних проблем із залученням коштів на їхню реалізацію через досить швидке повернення вкладеного капіталу й кредитних ресурсів. Значно гостріше сьогодні стоїть проблема реалізації комерційно малоефективних проектів, що мають державне значення, які, як правило, характеризуються високою капіталомісткістю й низькою ефективністю для інвесторів. Такі проекти, у чинність своєї збитковості не можуть бути реалізовані комерційними компаніями. З іншого боку, реалізація даних проектів за умови їхньої економічної обґрунтованості, дозволить вирішити завдання по прискоренню соціально-економічного росту країни.

У зв'язку із цим, підвищується роль держави в реалізації представлених проектів. Найважливішого значення набувають різні форми державної підтримки як складової державного регулювання.

Державна підтримка може бути здійснена в різних формах, таких як: участь залізничного транспорту в проектах, що ініціюються державою з метою збільшення обсягів перевезень, пільгове кредитування, податкові преференції, зняття бюрократичних бар'єрів, державні гарантії

вкладеного капіталу, а також розробка цільових програм.

Зважаючи на це можна стверджувати, що держава має потужний інструмент сприяння реалізації великих проектів на залізничному транспорті, які спрямовані на підвищення соціально-економічної ефективності галузі й країни.

УДК 658.5:656.2(477)

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

*Токмакова И.В., к.э.н, доцент,
Костюк Ж.С., студентка (УкрГАЖТ)*

«Укрзалізниця» работает в формате, совмещающем функции органа государственного управления и хозяйствующего субъекта. Европа же лет 10-15 как отказалась от такой системы. В соседней России реформация организационной структуры железной дороги была проведена еще семь лет назад. «Укрзалізниця» остается последней на постсоветском пространстве структурой архаического, нерыночного типа. Поэтому неудивительно, что западные финансовые учреждения не хотят иметь с ней дело».

К факторам, поддерживающим уровни кредитных рейтингов железных дорог относятся: монопольное положение "Укрзалізниця"; стратегическое значение железнодорожного транспорта для экономики Украины.

Кроме того, существуют факторы, ограничивающие уровни кредитных рейтингов железных дорог, среди них: негативные тенденции в экономике Украины, влияющие на объемы грузовых перевозок; ожидаемые значительные капиталовложения; неопределенность относительно планов реформирования и стратегии развития "Укрзалізниця"; отсутствие консолидированной финансовой отчетности "Укрзалізниця"; зависимость деятельности "Укрзалізниця" от государственного регулирования.

Прекращение кредитования для «Укрзалізниця» может грозить дефолтом системы. Ведь обновление основных производственных фондов сократилось почти в десять раз. А их износ в 2009 году вырос с 38% до 78%. И ныне активная часть производственных фондов (а это непосредственно тепловозы, электровозы, тягачи) изношена на 84%.

Морально устарелое оборудование, как известно, приводит к нерациональному

использованию энергоресурсов. Вся Украина платит за технически устарелое оборудование «Укрзалізниці». Ведь расходы из государственного бюджета на закупку энергоресурсов для железных дорог, составляющие 24 миллиарда гривен (а это бюджет восьми областей), можно сократить на 15%.

На модернизацию «Укрзалізниці», согласно подсчетам экспертов, требуется около 80 миллиардов гривен. Железнодорожный транспорт не способен сам заработать такие средства.

Недавно «Укрзалізняця» начала продажу облигаций на 1 миллиард гривен. Это позволит привлечь нужные финансовые ресурсы для деятельности. Но это дорогой путь финансирования железной дороги. Ведь облигации выпускаются под 24% годовых, то есть уже за год «Укрзалізняця» должна заработать 1 миллиард 240 миллионов гривен. В то время как кредит ЕБРР для железнодорожного транспорта Украины предоставлялся под 6—8% годовых в долларах.

Поэтому сейчас железнодорожники вынуждены просто экономить. «Укрзалізняця» были урезаны расходы на приобретение материалов, не влиявших на прирост активов отрасли (на различные непрофильные мероприятия), проведена оптимизация фонда оплаты труда. В интересах текущей экономии пришлось сократить или перенести на более поздние сроки реализацию программ капитального развития — электрификации, модернизации путей, капремонта некоторых вокзалов. Железная дорога была вынуждена пересмотреть и планы по внедрению скоростного движения по наиболее реалистичному и наименее капиталоемкому сценарию — на базе ускоренных дневных экспрессов, со скоростью движения до 160 км/ч.

Пытаются и заработать. Для этого, например, расширяют припортовые участки. Было принято решение дополнительно построить в направлении Николаев-Долинская 66 километров новых путей. Также «Укрзалізняця» делает ставку на возобновление работы так называемых багажных отделений на вокзалах, создание на основных грузовых станциях логистических центров. Еще специально для перевозок мелких партий груза на расстоянии до 3 тысяч км решено снизить тарифы. Например, для контейнерных грузов в новом тарифном сборнике цены снижены в 2,8 раза. Не остается без внимания и сектор пассажирских перевозок. Вывести его из тотальной убыточности планируется за счет восстановления и расширения спектра услуг и повышения их качества. Делаются попытки внедрить новые технологии в системе оплаты услуг (продажа билетов через интернет), новые передовые технологии организации перевозочного процесса (скоростные дневные поезда-экспрессы) и тому подобное. Все эти меры направлены на

формирование финансово-организационной базы выхода пассажирского сектора на уровень рентабельности. Ведь в результате падения грузоперевозок механизм перекрестного субсидирования, традиционно практиковавшийся «Укрзалізняцею», сегодня не спасает от убытков. То есть в поисках доходов железнодорожники вынуждены осваивать рыночные трансформации даже без прямых решений Кабмина.

В то же время, недопустимо рассчитывать лишь на рыночные механизмы, допускающие выбор клиента по принципу «где финансово выгоднее». В таком случае забывается очень важный момент общенационального значения: каждый вид транспорта в разной мере влияет на окружающую среду, состояние транспортной инфраструктуры и дорожного полотна». Исходя из этого, государство обязано проводить политику протекционизма относительно наиболее экологического вида транспорта, всячески контролировать перевозочный процесс, вводить штрафы с одной стороны и экономические стимулы — с другой.

УДК 629.4.083

ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ПОЛІПШЕННЯ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАСПОРТУ

*Фомазов. В.О., начальник технічної служби
Південної залізниці*

Існуючий стан рухомого складу залізничного транспорту України за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, не сприяє підвищенню ефективності функціонування галузі та створює реальні загрози безпеці перевезень та життю людей.

В умовах обмежених інвестиційних ресурсів для відновлення технічної бази рухомого складу й відсутності державної підтримки, для виходу зі ситуації, що склалася, потрібно сформулювати ефективну систему ремонту. При формуванні системи ремонту в неї повинні бути закладені принципи, які дозволяють їй адаптуватися до потреб перевізного процесу, до стану й ступеня зносу рухомого складу, до кількості і якості ресурсів, що необхідні для ремонту. Система ремонту, сформована на таких принципах, дозволить управляти кількістю ресурсів, що витрачаються на власні потреби й на поновлення ресурсу рухомого складу залежно від змін умов у обслуговуючому виробництві залізничного транспорту.