6.Миропольский Д. Модернизация теории стоимости - теоретическая предпосылка перехода к эффективному экономическому развитию России // «Проблемы современной экономики». Режим доступу: http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=19270

7.Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – М.: «Олимп-бизнес». – 2004. – 344 с.

8.Благодєтєлєва-Вовк С.Л. Підприємство в контексті розвитку та зростання постіндустріального суспільства. Режим доступу: http://exsolver.narod.ru/Artical/Managem/postindust.html

9.Козловський С.В. Синергетичне представлення еволюції і стійкості відкритої економічної системи / С.В. Козловський // Зб. Наук. праць Вінницького державного аграрного ун-ту. – Вінниця - 2009. – Вип. 37. – С. 51 – 60.

Аннотация. Систематизированы взгляды на развитие социально-экономического потенциала предприятий железнодорожного комплекса, предложены подходы к построению модели его развития вмещающий четыре основных компаненты.

Ключевые слова: социально-экономический потенциал, развитие, компаненты.

Summary.. Sights at development of social and economic potential of the enterprises of a railway complex are systematized, approaches to construction of model of its development containing four cores компаненты are offered.

Keywords: social and economic potential, development, components.

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єфіменко Т.І.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токакова І.В.*

УДК 656.073.43:338.47

ПРИЧИНИ БРАКУ ВАНТАЖНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ «УКРЗАЛІЗНИЦІ», ЯК ПЕРЕДУМОВА ДО ВТРАТИ УКРАЇНСЬКИМИ ПЕРЕВІЗНИКАМИ ПОЗИЦІЙ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (НА ПРИКЛАДІ ПІВДЕННОЇ ЗАЛІЗНИЦІ)

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто проблемні питання використання рухомого складу на залізницях України, здійснено аналіз передумов, що можуть призвести до втрати позицій на вітчизняному ринку вантажних перевезень.

Ключові слова: вантажні перевезення, альтернативний рухомий склад, піввагони для перевезень сипучих вантажів, інвентарний парк «Укрзалізниці».

Постановка проблеми. Залізничний транспорт в Україні має стратегічне значення для держави та на цей час зберігає провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Варто відзначити, що значну частину прибутку "Укрзалізниці" складають кошти отримані від здійснення вантажних перевезень. Вперше з часів світової фінансової кризи, в Україні спостерігається зростання обсягів перевезення залізничним транспортом. За 2010р. залізниці перевезли 358 млн. тон вантажів, що 11,1 % більше 2009 р. [4]. Лише за січень-лютий 2011 року перевезення вантажів залізницями порівняно з аналогічним періодом 2010 року зросло на 15,5%, у тому числі відправлення вантажів - на 15,1 % [5]. Не зважаючи на це, проблеми, що перешкоджають здійсненню вантажних перевезень вирішуються повільно та не завжди ефективно. Не вирішеними залишаються, перш за все, питання оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій, що стримує забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги. Найважливішим сучасним завданням для залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності.

© Чередніченко О.Ю.

Світовий досвід показує, що в умовах конкурентної боротьби економічного, соціального та культурного розквіту досягають лише ті держави, що мають свою стратегію розвитку і проводять свої реформи на системній основі. Проблеми, які притаманні залізницям у розвинутих європейських країнах, властиві і для українського залізничного транспорту, але мають більш гострий характер.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженням проблемних питань на ринку вантажних перевезень, міждержавним взаємовідносинам в транспортній галузі, вдосконалення тарифної політики займалися такі вчені, як В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа , Федюшин Ю.М., Сич Є М., Колеснікова Н.М. та інші.

Постановка завдання: на підставі аналізу діяльності найбільш транзитної в системі «Укрзалізниці» Південної залізниці, запропоновано рекомендації, щодо необхідності оновлення вантажного рухомого складу, основних фондів з метою недопущення втрати позицій на ринку вантажних перевезень на користь іноземним перевізникам.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих науково-практичних результатів. В теперішній час в «Укрзалізниці» дефіцит вантажних вагонів складає майже 40 тис. одиниць, або 30% вагонного парку [6]. Левова доля серед них це піввагони для перевозки сипучих вантажів. Південна залізниця, яка є транзитною залізницею в системі залізничного транспорту країни, обслуговує найбільший в Східній Європі Полтавський ГОК, інші кар'єри з видобування щебеня, піску Харківського та Полтавського регіонів, центральних областей держави. Причому, обсяги в перевезеннях ПЗ окатишів залізної руди складають 46,6 % від загального обсягу перевезень залізниці; щебня, піску та інших вантажів будівельної номенклатури складають 18,6% та 12,1 % відповідно.

Так, в січні поточного року на ПЗ було досягнуто максимального за останні 20 років завантаження руди – 921 тис. 329 тонн, а зростання відвантаження будівельних вантажів складає лише за січень 2011р.- 12,1 % в загальному обсязі перевезень залізниці, проти 4,4% за аналогічний період 2010р. При чому, за даними фахівців ПЗ прогнозується зростання обсягів перевезень вказаних вантажів як на експорт, так і по Україні[9]. За станом на 14.02.2011р. загальне відвантаження будівельних вантажів на ПЗ складає 2271 вагон і зросло у порівнянні з лютим 2010р. в 3,3 рази (120,5 ваг. ср./доб). Всього з початку року за межі України тільки рудою і будівельними вантажами на ПЗ завантажено 7483 піввагони інвентарного парку «Укрзалізниці», що в загальному завантаженні даної номенклатури займає відповідно 28,4 % і 37,8 %. При цьому наявність інвентарного парку «Укрзалізниці різко скорочується і складає по залізницях України 16989 ваг. ср./доб., тобто дефіцит вказаних вантажних вагонів складає 7213 піввагонів ср./доб. до аналогічного періоду 2010р., а до аналогічного періоду 2009р. – 11610 піввагонів, в тому числі на Південній залізниці знаходилося 1429 піввагонів ср. /доб., а у 2009р. - 2012 піввагонів ср. /доб. В поточному році за межами України знаходилося 9112 піввагонів ср./доб., з них на території СНД – 7272 піввагона, що більше до січня поточного року на 2038 піввагонів, а до аналогічного періоду 2010р. на 3968 піввагонів ср./доб [8].

З ціллю виконання технічних та фінансових планів завантажень ПЗ, збільшення доходних надходжень залізниці від вантажних перевезень залізничниками Південної збільшується використання під завантаження сипучих будівельних вантажів, залізорудного і промислової сировини (що складають більше 65% до загального обсягу перевезень) так званого альтернативного рухомого складу, або такого що не є характерним для перевезення вказаної номенклатури (вагони-платформи з нарощеними бортами, цементовози, криті вагони, бітумовози, обрізні мінераловози та інші).

Так, в січні поточного року на ПЗ завантаження руди в альтернативні вагони склала 3 тис. 320 вагонів (217,2 тис. тонн) або 24,8% перевезень даної номенклатури, що вище рівня січня минулого року на 1556 вагонів із зростанням питомої ваги їх використання на 8,8%. Під завантаження використано модернізованих (обрізних) 1104 мінераловозів (CD-906,598), 394 критих вагонів, 775 цементовозів(CD-906) і 1047 платформ з нарощеними бортами. З метою отримання додаткових обсягів завантаження промислової сировини використано, як альтернатива полу вагонам, 458 цементовозів, в яких перевезено 32,6 тис. тонн кварцового та формовочного піску, що складає 42,2 % загального завантаження даної номенклатури вантажів залізниці і збільшено до аналогічного періоду 2010р. на 111 вагонів. Перевезено 2,5 тис. тонн будівельних вантажів альтернативним рухомим складом, або 1% від загального обсягу перевезень ПЗ. Всього в січні п.р. використано 3822 альтернативних вагонів і перевезено 252,3 тис. тонн на загальну суму 17 млн. грн. На теперішній час загальне відвантаження будівельних вантажів складає 2271 вагон і зросло у порівнянні з лютим 2010р. в 3,3 рази [9].

Із вищевикладеного слідує, що в період гострого дефіциту піввагонів (в теперішній час кількість їх на ПЗ зменшилася на 44%) та зростання потреб в перевозках, питання використання альтернативних вагонів під погрузну руди на даний час є все більш актуальним. А в умовах скорочення на залізницях країни інвентарного парку піввагонів, використання альтернативних вагонів для перевезень будівельних вантажів буде збільшуватися. В той же час, вказаний рухомий склад не може бути ефективним і використовується як виключний захід, так як проектувався та виготовлявся для перевезень спеціальних вантажів та може призвести до певних втрат вантажів в ході їх перевезення. Також, його використання не за призначенням є передумовою до

надзвичайних подій. Оперативним наказом «Укрзалізниці» (УЗ) від 16.02.2011р. № ЦД/210 встановлено квоту на використання піввагонів інвентарного парку УЗ призначенням СНД для Південної залізниці не більше 50 вагонів на добу (на даний час клієнтами заявлено для перевезень 151 піввагон ср/доб) [3].

Вже зараз без послуг іноземних операторів-перевізників не можливо забезпечити клієнтів рухомим складом наведеної категорії і залізничники вимушені «свою» клієнтуру переадресовувати до російських перевізників, а саме до монополістів на ринки вантажних перевезень СНД – «Першої перевізної компанії» та «Другої перевізної компанії», що є дочірніми структурами АТ «Російські залізниці». Слід зауважити, що вказані оператори-перевізники вже контролюють майже 30% українського ринку вантажних перевезень.

Крім того, на даний час рівень тарифів на вантажні перевезення на залізницях РФ вдвічі вище українських, в результаті чого з'являється значна різниця в прибутковості експлуатації вантажних вагонів. Це призводить до перетікання в сусідні з країни, їх експлуатації російськими перевізниками на своєї території і як слідство призводить до дефіциту вагонного парку «Укрзалізниці».

Висновки даного дослідження. Таким чином, вже в найближчому майбутньому дефіцит перевізних потужностей на залізницях може стримувати розвиток національної економіки, зменшуючи її конкурентоспроможність, і в решті привести до того, що українські підприємства будуть вимушені возити свої вантажі у вагонах іноземних перевізників. Згідно з розрахунками Мінекономіки підвищення вантажних тарифів в 2009 р. повинно бути не менш 12. В 2010р. з урахуванням зростання на 25-40% цін на основні матеріали і комплектуючи тарифи треба піднімати ще більше (нині йдеться про щомісячну компенсацію впродовж року на 2,2 %). В результаті через заборону зростання тарифів залізничники не в змозі оновлювати власний вагонний парк і нарощувати обсяги послуг, а інші власники теж розвивати власний вагонний парк. Парк приватних вагонів в Росії сягає 762000 вагонів , в Україні-63000 вагонів. При існуючому рівні тарифів вагон в Україні окуповується за 22 роки, а нормативний термін його експлуатації дорівнює 20 років. В РФ вагон окуповується за 10 років [4].

Для виправлення ситуації, на думку фахівців «Укрзалізниці», необхідно термін окупності вагону до 6-7 років та підвищити вагонну складову до 42-45% як в РФ. Це можливо зацікавить потенційних інвесторів з числа приватних власників вагонів. Також, необхідно відпрацювати в новому збірнику тарифів (розробляється) механізм, який би гарантував, що частина грошей отриманих за перевезення вантажів спрямують на придбання вагонного парку. Також, в ході роботи з реформування залізничного транспорту у рамках програми «Український вагон» (яка передбачає придбання протягом п'яти років 25 тис. піввагонів) запропонувати на законодавчому рівні, можливо під гарантій держави, сприятливі умови для розвитку вітчизняних приватних вантажних структур-операторів, аналог яких наведений в статті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про залізничний транспорт»
2. Розпорядження КМ України від 27 грудня 2006 р. N 651-р Київ «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту».
3. Наказ Генерального директора «Укрзалізниці» № ЦД/210 від 16.02.2011р.
4. Газета № «Урядовий кур'єр», № 5 (4403) від 13 січня 2011р.
5. Газета № «Урядовий кур'єр», № 56 (4454) від 29 березня 2011р.
6. Суспільно-політичний щотижневик «Коментарі», №4(249) від 28 січня 2011 р.
7. Фінансовий план «Укрзалізниці».
8. Фінансовий план СТГО «Південна залізниця».
9. Аналіз діяльності служби перевезень за 2010-січень 2011року.

Аннотация. В статье рассмотрены проблемные вопросы использования подвижного состава на железных дорогах Украины, осуществлен анализ предпосылок, которые могут привести к потере позиций на отечественном рынке грузовых перевозок.

Ключевые слова: грузовые перевозки, альтернативный подвижной состав, полувагоны для перевозки сыпучих грузов, инвентарный парк «Укрзализныци».

Summary.. In article problem questions of use of a rolling stock on the railways of Ukraine are considered, the analysis of preconditions which can lead to loss of positions in the domestic market of freight traffic is carried out.

Keywords: the freight traffic, an alternative rolling stock, gondola cars for transportation of loose cargoes, inventory park «UZ».

Рецензент *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*