

ОБНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ «УКРЗАЛІЗНИЦІ»

У роботі розглянуто основні джерела інвестицій в оновлення парку пасажирських вагонів. При цьому рухомий склад, що купується, має відповідати планам стратегічного розвитку «Укрзалізниці», її фінансовим можливостям та прогнозам щодо майбутньої ринкової поведінки споживачів (пасажирів).

Ключові слова: парк пасажирських вагонів, джерела інвестицій, фінансовий лізинг

В работе рассмотрены основные источники инвестиций, которые направлены на обновление парка пассажирских вагонов. При этом подвижной состав, который покупается, должен отвечать планам стратегического развития «Укрзалізниці», ее финансовым возможностям и прогнозам относительно будущего рыночного поведения потребителей (пассажиры).

Ключевые слова: парк пассажирских вагонов, источники инвестиций, финансовый лизинг

This article is devoted to the basic sources of investments aimed at the renovation of stock of passenger coaches. Thus the rolling stock that is to be bought must meet the plans of strategic development of «Ukrzaliznytsia» (Ukrainian Railways), their financial possibilities and outlooks of the further market behavior of consumers (passengers).

Keywords: stock of passenger coaches, sources of investments, financial leasing

Вступ

В умовах світової фінансової кризи під загрозу ставиться діяльність багатьох підприємств. На сьогоднішній день виділяються пріоритетні галузі виробництва, які зможуть вистояти перед існуючими економічними негараздами. Однією з них є галузь залізничного транспорту. Проте для розвитку будь-якої галузі необхідно мати оснащену технічну базу, зокрема це стосується рухомого складу. На жаль, на сьогоднішній день приблизно 80 % усього рухомого складу, що залучений до процесу перевезень, є морально застарілим і зношеним. Він потребує модернізації та оновлення. При цьому ефективній заміні рухомого складу передує процес накопичення необхідних для цього грошових коштів. Рухомий склад, що купується, має відповідати планам стратегічного розвитку «Укрзалізниці», її фінансовим можливостям та прогнозам щодо майбутньої ринкової поведінки споживачів (пасажирів та промислових підприємств).

Постановка задачі

Залізничний транспорт виступає однією з найбільш капіталомістких галузей. Інвестиційна діяльність на залізничному транспорті – одна з пріоритетних, особливо в даний час, коли значна частина основних засобів застаріла фізично і морально, а очікуваний ріст обсягу пе-

ревозень незабаром приведе до утворення значного дефіциту рухомого складу.

Фінансовим планом залізниць України на 2009 рік передбачалися капітальні інвестиції в розвиток залізничного транспорту в обсязі 7,9 млрд грн, що в 3 рази менше від потреби. При цьому 50 % цих коштів планувалося направити на оновлення рухомого складу (придбання нового та модернізація наявного парку). Зокрема, за рахунок власних, кредитних коштів та через механізм фінансового лізингу передбачається придбати рухомого складу на суму 3,1 млрд грн, у тому числі 20 електровозів, 170 пасажирських вагонів, 1860 вантажних вагонів, 6 електропоїздів, 5 рейкових автобусів, 2 автотриси та 23 одиниці колійного рухомого складу. Проте за підсумками 2009 року залізницями України придбано лише 4 одиниці електровозів загальною вартістю 103,4 млн грн.

Результати

Існує декілька джерел фінансування (інвестицій): прибуток, амортизаційні відрахування, бюджетне фінансування, банківський кредит та фінансовий лізинг.

Основним інвестиційним джерелом оновлення парку пасажирських вагонів є доходи від пасажирських перевезень. Проте рівень тарифів на пасажирські перевезення не відповідає вартості наданих послуг. Відсоток покриття

загальних витрат доходами від пасажирських перевезень коливається в межах від 52 до 65 %.

Законом України «Про залізничний транспорт» передбачено, що оновлення рухомого складу відбувається за рахунок коштів, передбачених Державним бюджетом України. Проте за останні роки кошти залізничному транспорту не виділялись. В 2007 році вперше було передбачено 80 млн грн на здешевлення кредитів на придбання пасажирських вагонів через державне лізингове підприємство [1].

Традиційним джерелом інвестування розвитку діяльності залізниць є кредити банків та міжнародних фінансових організацій. Для цілей кредитування оновлення парку пасажирських вагонів планувалося залучити за період 2007–2015 рр. вітчизняні кредитні ресурси у обсязі 1,73 млрд грн та отримати кредит ЄБРР [2]. Проте, розмір цих кредитів під впливом світової економічної кризи значно скоротився і не зможе суттєво допомогти «Укрзалізниці» у ви-

рішенні проблеми оновлення парку пасажирських вагонів. При цьому відсутність статусу суб'єкта господарювання не дозволяє «Укрзалізниці» отримати пільгові кредити міжнародних фінансових організацій, а статутний фонд окремих залізниць – суб'єктів господарювання недостатній для його отримання. До того ж, «Укрзалізниці» не може отримати оцінку кредитного рейтингу з боку міжнародних рейтингових агенцій, що теж значно ускладнює процес залучення іноземних інвестицій.

Одним із перспективних джерел інвестиційного розвитку «Укрзалізниці» може бути фінансовий лізинг, який зараз дуже активно застосовується саме для оновлення парку пасажирських вагонів. У схемі лізингу є декілька переваг, які дуже важливі для «Укрзалізниці» [2]. Про ефективність використання фінансового лізингу свідчить щорічне зростання вартості лізингових угод (рис. 1).

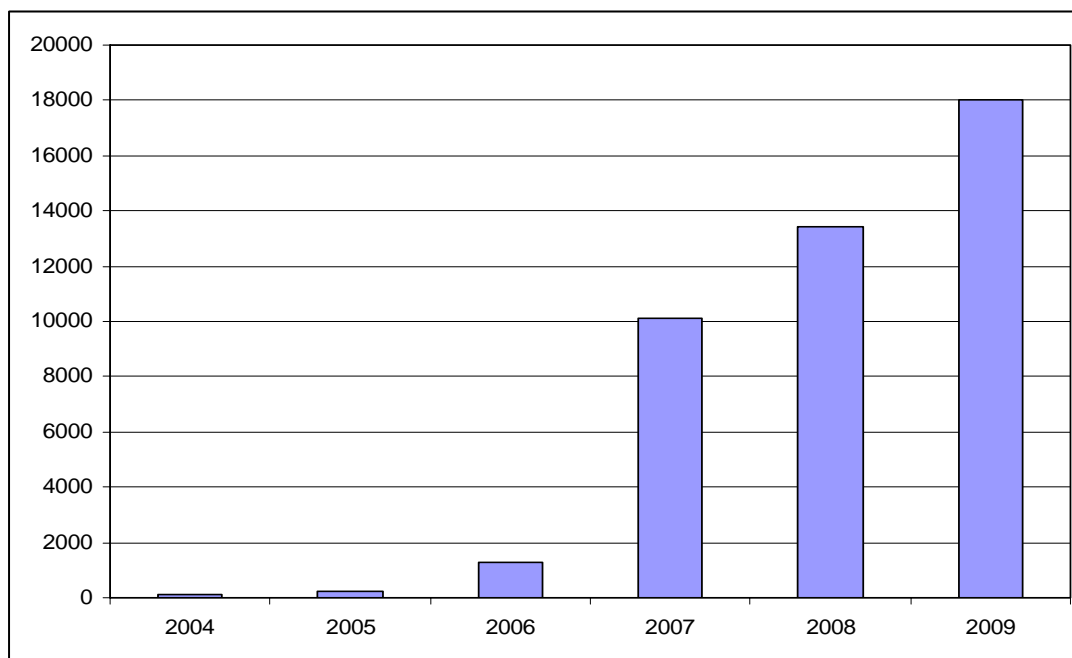


Рис. 1. Кількість укладених лізингових угод за роками [2]

На сьогодні відомо, що оновлення парку пасажирських вагонів відбувалося за рахунок двох джерел: власні кошти та кошти, залучені на умовах фінансового лізингу.

За період з 1992 по 2009 рік «Укрзалізницею» було придбано 625 вагонів, в тому числі 532 нових та 93, що були у використанні (табл. 1).

На сьогодні «Укрзалізниці» має 532 вагони, вік яких менше 20 років. Найбільше нових вагонів було придбано після 1999 року, що пояснюється поступовим виходом із кризи, що ви-

никла після розпаду СРСР. У 2008 році було придбано 179 вагонів, що є найбільшим показником за останні 20 років. Майже половину із них було придбано на умовах фінансового лізингу.

Функціонування залізничного транспорту за умов ринкової економіки вимагає перегляду інвестиційної політики. Розвиток конкурентного середовища дає стимул для формування взаємовигідних великих інвестиційних проектів із тривалим інвестиційним циклом та тривалим періодом окупності [3].

Відмінність такого фінансування від звичайного кредитування полягає у тому, що кошти для реалізації цих проектів залучаються через банки, фірми-консультанти, покупців продукції, постачальників будматеріалів, основного та допоміжного устаткування. Основною перевагою такого фінансування є чітке розмежування рівня участі партнерів та розмежування ризиків участі у ньому. Проте, як показує досвід зарубіжних країн, такі проекти все одно не залучають необхідної кількості коштів для

оновлення матеріально-технічної бази транспорту. Це свідчить про необхідність удосконалення не тільки інвестиційної, але й технічної політики залізничного транспорту [3].

По-перше, необхідно налагодити співпрацю між вітчизняними виробниками рухомого складу та підприємствами залізничного транспорту. Оскільки, саме незлагодженість інтересів «Укрзалізниці» та підприємств-виробників рухомого складу ускладнює процес технічного переоснащення залізниць України.

Таблиця 1

Придбання пасажирських вагонів «Укрзалізницею» з 1992 по 2009 роки [1]

Рік поставки	Придбано вагонів		
	нових	б/в	усього
1992	22	0	22
1993	8	0	8
1994	4	12	16
1995	17	23	40
1996	8	0	8
1997	0	37	37
1998	5	5	10
1999	22	0	22
2000	24	0	24
2001	37	2	39
2002	28	8	36
2003	31	2	33
2004	20	4	24
2005	24	0	24
2006	62	0	62
2007	37	0	37
2008	179	0	179
2009	0	0	0
Усього	532	93	625

Виробнича потужність вітчизняної вагонобудівної галузі – щонайменше 25 тисяч вагонів на рік. В Україні їх виробляють ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (єдиний, що займається як пасажирськими, так і вантажними вагонами), ЗАТ «Азовмаш», ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод» (вантажні), ЗАТ «Харківський вагонобудівний завод» (пасажирські). Проте основними їх споживачами досі залишаються Росія, Іран, Білорусія, Казахстан, країни Балтії. На

український ринок направляється усього 5 % виготовленої продукції, що йде переважно промисловим підприємствам та приватним компаніям. Наприклад, у 2007 році ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» отримав тендер на поставку вагонів «Укрзалізниці», проте це склало всього 20 % виробничої потужності заводу [3].

Пасажирські залізничні перевезення у дальньому сполученні виконуються рухомим складом, який не відповідає європейським стандар-

там за рівнем якості, комфорту та швидкості руху. Ширина купе, система пожежної безпеки, система вентиляції, туалети, плавність руху та інше залишають бажати кращого. З кожним роком формувати поїзди стає все складніше. Потрібне суттєве оновлення парку вагонами нового покоління.

Найбільшої уваги зараз заслуговують пасажирські вагони виробництва Крюківського вагонобудівного заводу. Рухомий склад цього заводу відповідає європейським санітарним нормам, має покращений дизайн та комфортність. Їх доцільно закупляти для формування поїздів, які курсують в Україні та за кордон.

Вагони, які виготовляються на Тверському вагонобудівному заводі, мають нижчу вартість, проте не повністю відповідають європейським стандартам (ширина купе, відсутність екологічного туалету та ін.). Усі представлені вагони запроектовані на конструктивну швидкість 160 км/год.

Враховуючи те, що Крюківський вагонобудівний завод має велику потужність, необхідну культуру виробництва і є українським заводом, рекомендовано закупляти нові вагони на ньому. Інколи висока ціна пасажирських вагонів на цьому заводі пояснюється виконанням усіх умов європейських стандартів [5].

В Україні є досвід експлуатації пасажирських вагонів ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» та ВАТ «Тверський вагонобудівний завод» (Росія), які курсують зі швидкостями до 140 км/год. Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень необхідно закупляти вагони нового покоління, які відповідають нормам європейських стандартів та підвищеним швидкостям руху до 200 км/год [5].

Для експлуатації на залізницях України також підходять двоповерхові фінські вагони Transtech. Ці вагони досить популярні у Європі через свою комфортабельність та надійність. Випускають також двоповерхові купейні спальні вагони Transtech для поїздок вночі. Крю-

ківський вагонобудівний завод запропонував для експлуатації новий двоповерховий пасажирський вагон, у якому буде фінський кузов, адаптований до залізниць України, а візки – українського виробництва.

Висновки

У 2010 році «Укрзалізниця» планує закупити 63 пасажирські вагони. Середня вартість одного пасажирського вагона на сьогодні складає приблизно 8500 тис. грн. Тобто, на оновлення рухомого складу потрібно витратити приблизно 535,5 млн грн. В умовах фінансової кризи знайти такі кошти не легко, саме тому «Укрзалізниця» необхідно вдосконалювати та розвивати інвестиційну політику, яка б дозволила знайти необхідні кошти для оновлення парку пасажирських вагонів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дані «Укрзалізниця» [Текст].
2. Волканова, Н. Д. Дослідження інвестиційних джерел оновлення парку пасажирських вагонів Укрзалізниця [Текст] / Н. Д. Волканова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. – № 28. – С. 87-90.
3. Токмакова, І. В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту [Текст] / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. – № 25. – С. 82-84.
4. Верхоглядова, Н. І. Особливості та сучасний стан пасажирського господарства залізниць України [Текст] / Н. І. Верхоглядова, Ю. С. Бараш, О. О. Карась // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2007. – Вип. 232, т. 4. – С. 875-883.
5. Лобойко, Л. М. Проблемы и перспективы пассажирского вагоностроения в Украине [Текст] / Л. М. Лобойко // Заліз. трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 3-9.

Надійшла до редколегії 18.03.2010.

Прийнята до друку 23.03.2010.