

2. Богомолова Н.І. Фінансове забезпечення прискорення залізничних перевезень / Богомолова Н.І., Соколова Е.О. // Інвестиції: практика та досвід, 2011. – С. 20-24.
3. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей / Пашенко Ю.Є., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М. та ін. – К. : РВПСУ, 2005. – 266 с.
4. Запара В.М. Визначення тарифів на перевезення вантажів загальною мережею залізниць з погодженими скороченнями строків доставки / В.М. Запара, Н.М. Колесникова // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2003. – № 2. – С. 93 – 97.
5. Кірка Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему : [монографія] / Г.М. Кірка. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2004. – 248с.
6. Кулаев Ю. Ф. Методические подходы к оценке эффективности скоростного движения на железнодорожном транспорте / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України, 2004. – № 2. – С. 3 – 6.
7. Курган М.Б. Наукові основи перебудови існуючих залізниць України для впровадження швидкісного руху поїздів: Автореф. дис. д-ра техн. наук: 05.22.06 «Залізнична колія». – Д., 2004. – 33 с.
8. Сич Є.М. Економічні «умови-принципи» прискорення залізничних перевезень: сутність і зміст / Є.М. Сич, Н.І. Богомолова // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія “Економіка і управління”, 2009. – Вип. 14. – С. 79 – 87.
9. Сугурин С.В. Экономическая оценка влияния фактора времени на эффективность перевозочного процесса железной дороги : дис. канд. экон. наук : 08.00.05. – Новосибирск, 2004. – 179 с.
10. Чебанова Н.В. Визначення тарифів на прискорене вантажне перевезення / Н.В. Чебанова, І.В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2008. – Вип. 21. – С. 124–130.

Анотація. В статті розглянуті фінансові умови і принципи забезпечення прискорення доставки вантажів і пасажирів залізничними дорогами України, виділені недоліки існуючої системи фінансування розвитку залізничного транспорту, запропоновані напрямки удосконалення фінансово-економічного механізму прискорення перевезень на залізничному транспорті.

Ключевые слова: фінансове забезпечення, умови, принципи, прискорення, залізничний транспорт.

Summary. The article considers the financial terms and principles of accelerating delivery of cargo and passenger railways of Ukraine highlighted the shortcomings of the existing system of financing the development of rail transport, the proposed areas to improve the financial and economic mechanism of acceleration of traffic on railways.

Keywords: financial security, terms, principles, acceleration, rail transportation.

Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Колесникова Н.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 338.512:656.2

ОБНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ – НЕОДМІННА УМОВА ЗНИЖЕННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглядається проблема росту витрат в умовах зносу і дефіциту вантажного рухомого складу, пропонуються найбільш раціональні шляхи оновлення парку вагонів.

Ключові слова: рухомий склад, витрати, реформування.

Проблеми транспортного комплексу України

Постановка проблеми. Аналіз економічних показників залізничного транспорту України вказує на високу частину витрат в доходах залізниць. Це обумовлено, головним чином, низьким темпом модернізації галузі в цілому, вкрай незадовільним рівнем технічного стану фондів (рухомого складу і колії). За таких умов становиться неможливим підвищувати інтенсивність роботи залізничного транспорту, впроваджувати економічні механізми зниження витрат, привести у відповідність рівень витрат обсягам перевезень. Варто шукати більш глибокі причини такого положення і, відповідно, пропонувати варіанти вирішення цієї проблеми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблемі зниження витрат приділяли увагу багато вчених і фахівців залізничного транспорту, зокрема О.П. Бочаров, Ю.Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, В.І. Пасечник, М. Потетюєва [1-4]. Високо оцінюючи їх вклад у вирішення цієї проблеми, слід наголосити на необхідності пов'язати вирішення проблеми зниження витрат з проблемою зносу рухомого складу, а саме з вибором найбільш вигідного варіанту оновлення фондів з відповідними економіко-математичними розрахунками.

Метою статті є обґрунтування шляхів усунення взаємопов'язаних проблем – підвищення витрат і знос вантажного рухомого складу.

Виклад основного матеріалу. Перелічимо основні причини, через які не відбувається виведення залізничної галузі з відсталості, незважаючи на стратегічну і соціально-економічну актуальність цієї проблеми:

- відставання в реалізації програми реформування і реструктуризації залізничної галузі, постійно ведуться дискусії відносно майбутнього статусу залізниць України,

недосконалість правого регулювання широкого кола питань;

- недостатня розробленість методичних і методологічних підходів щодо реалізації задач реформування;

- перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, недосконалість механізму державної фінансової підтримки пасажирських перевезень;

- недостатня державна підтримка щодо здійснення інвестицій в оновлення основних фондів;

- недостатня ефективність системи управління.

Тенденції останнього періоду свідчать про те, що резерви екстенсивного розвитку залізничного транспорту вичерпані, а інтенсивного розвитку практично не реалізуються, тому що знос рухомого складу не дозволяє в необхідній мірі досягти підвищення продуктивності вантажного рухомого складу, скорочення часу обігу вантажного вагону і всіх його складових, збільшити динамічне навантаження та швидкість руху. Тому виявляється очевидним, що починати вирішення проблеми скорочення витрат залізниці треба з оновлення рухомого складу [5].

Оскільки у напіввагони вантажиться більше половини загального обсягу вантажів, тому від наявності парку напіввагонів і їх технічного стану, перш за все, залежить перевізна спроможність залізниць. Доцільно провести техніко-економічні прогнози розрахунки потреби у вантажних вагонах на базі напіввагона, який користується найбільшим попитом у перевезенні народногосподарських вантажів. Нижче наведені розрахунки потрібного парку напіввагонів на основі прогнозних даних обсягу відправлення і потрібних вагонів на період до 2020 року (таблиця 1).

Таблиця 1

Розрахунок прогнозних даних потреби робочого парку напіввагонів [6]

| Роки | Показники | | | | |
|------|-------------------------|------|--------------|-------------|----------------------|
| | Навант. вагони, т. тонн | Обіг | Робочий парк | УЗ за корд. | Потріб. робочий парк |
| 2012 | 14857 | 5,24 | 77912 | 10458 | 88370 |
| 2013 | 15110 | 5,24 | 79237 | 10903 | 90140 |
| 2014 | 15367 | 5,24 | 80584 | 11361 | 91945 |
| 2015 | 15628 | 5,24 | 81954 | 11831 | 93785 |
| 2016 | 15894 | 5,24 | 83347 | 11949 | 95296 |
| 2017 | 16164 | 5,24 | 84764 | 12069 | 96833 |
| 2018 | 16439 | 5,24 | 86205 | 12189 | 98394 |
| 2019 | 16718 | 5,24 | 87670 | 12311 | 99982 |
| 2020 | 17002 | 5,24 | 89161 | 12434 | 101595 |

За прогнозами на 2012 рік передбачається, що:

- із загальної кількості напіввагонів, що експлуатуються 11,5% або 5082 од. підлягають виключенню по терміну служби;

Проблеми транспортного комплексу України

- 2,1% або 915 напіввагонів підлягають виключенню по терміну служби з врахуванням їх оновлення через капітальний та інші види ремонту;
- 12,5% або 5514 напіввагонів підлягають виключенню після закінчення терміну продовження строку служби;
- залишок несправних вагонів складе 5,5% або 2420 од.;
- відволікання вагонів на господарські потреби – 0,15% або 66 од.;
- інвентарний парк складе 44001 напіввагонів [6].

Математико-економічними розрахунками встановлено, що потреба у робочому парку напіввагонів складе 35086 од.

Із урахуванням вищенаведених розрахунків, для забезпечення обсягів перевезень, що прогнозується на 2012 рік залишається непокритий дефіцит -53284 напіввагона або 60,2%.

Дефіцит парку Укрзалізниці частково деякою мірою компенсується експлуатацією приватних вагонів, частка яких в загальному робочому парку у 2010 році складала 39,5%. На 2012 рік прогнозується робочий парк приватних вагонів у розмірі 23063 од., тоді проведені розрахунки

свідчать, що загальний дефіцит напіввагонів складе 30221 од. або 34,2%.

Вирішити проблему дефіциту вантажних вагонів можна наступними варіантами:

- 1) модернізувати значну частину інвентарного парку з підвищенням його продуктивності і надійності;
- 2) закупівля «Укрзалізницею» вагонів нового покоління з вищою вантажомісткістю;
- 3) нарощування парку приватних вагонів шляхом створення умов рівного доступу власників вантажних вагонів до користування інфраструктурою, як це передбачається Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту.

Що стосується останнього варіанту, то як свідчить зарубіжна практика, виникає ризик підвищення тарифів на перевезення, а також погіршення показників використання рухомого складу, зокрема збільшення порожнього пробігу вагонів, а отже і витрат.

Проведемо оцінку порівняльної ефективності перших двох варіантів. Для цього визначимо капітальні вкладення, пов'язані з організацією ремонту та закупівлею нових напіввагонів (таблиця 2).

Таблиця 2

Капітальні вкладення в оновлення рухомого складу [6, 7]

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Собівартість деповського ремонту, тис. грн. (в залежності від пробігу в середньому 1 раз на рік) | 24,0 |
| Собівартість капітального ремонту, тис. грн. (один раз в 7 років) | 82 |
| Продовження терміну служби через проведення капітального ремонту, років | 6 |
| Нормативний термін служби напіввагону, років | 22 |
| Витрати на проведення капітального ремонту старого напіввагону протягом нормативно встановленого терміну служби нового вагону, тис. грн. | $\frac{22}{7} \cdot 82 = 257,7$ |
| Собівартість капітального ремонту з продовженням терміну служби, тис. грн. | 125 |
| Витрати на проведення деповського ремонту старого напіввагону протягом нормативно встановленого терміну служби нового вагону, тис. грн. | $24 \cdot 22 = 528$ |
| Вартість закупівлі нового напіввагону, тис. грн. | 576 000 |

Таким чином, представлена таблиця доводить, що при виборі варіантів: проведення капітального ремонту, модернізації або закупівлі нового вагону, найбільш економічно вигідним є останній варіант. Новий вагон окупить себе на протязі нормативно встановленого терміну служби не тільки на капітальних, деповських і поточних ремонтах, а і підвищиться продуктивність вагону, збільшиться міжремонтний пробіг, що дозволить знизити витрати на модернізацію (яка складає від 4,2% - 19,9% вартості нового напіввагону), деповські і поточно-відчеплювальні (позапланові) ремонти (ПВР) (як свідчить практика, кожен напіввагон вилучається з експлуатації на ПВР в

середньому 8 разів на рік). Лише прямі витрати на виконання ПВР, без врахування витрат на експлуатацію склали 34 млн. грн., понад 1000 вагонів упродовж року простоюють [6].

Висновок. У комплексному вирішенні проблеми оновлення залізничного рухомого складу шляхом проведення капітальних ремонтів з продовженням терміну експлуатації та модернізації існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий, повинні розглядатися не більше, ніж допоміжні заходи. Пріоритетом повинно стати забезпечення залізниць України рухомим складом переважно нового покоління. Це дозволить покращити

показники використання рухомого складу, поліпшити безпеку та зручність перевезень, а отже знизити експлуатаційні витрати і собівартість перевезень, підвищити конкурентоспроможність залізниць України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Макаренко, М. В. Витрати на залізничному транспорті: аналіз і управління [Текст] / М. В. Макаренко, М. Ю. Гончаров, Н. С. Соколовська. К.: ВАТ «ІКТП- Центр». 1999. – 206 с.

2. Бочаров, О.П. Оптимізація експлуатаційних витрат в управлінні перевізним процесом з використанням інформаційних технологій [Текст] / О.П. Бочаров, В.І. Пасечник // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2009 р. – №4. – с. 121-126.

3. Потетюєва, М. Аналіз впливу обсягів перевезень на експлуатаційні витрати [Текст] / М. Потетюєва // Економіст. – 2006 р. – №10. – с. 28-30.

4. Кулаєв, Ю.Ф. Железнодорожные издержки: анализ, тенденции и перспективы. [Текст] / Ю.Ф. Кулаев. Тези доповідей ІХ Міжнародної наукової конференції «Проблеми економіки транспорту». – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. – 240 с.

5. Ахполов, И.К. Аналитическая записка: «Состояние и стратегические направления реформирования отечественного железнодорожного транспорта». Электронный ресурс: strategy2020.gian.ru/load/366077535

6. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки/-2009.

7. Кузнєцова О. "Годувальник" в дефіциті: Укрзалізниця щодоби не довантажує близько 1000 вагонів. Електронний ресурс: <http://economics.unian.net/ukr/detail/89987>

Аннотація. В статье рассматривается проблема роста затрат в условиях износа и дефицита грузового подвижного состава, предлагаются наиболее рациональные пути обновления парка вагонов.

Ключевые слова: грузовой подвижной состав, затраты, реформирование.

Summary. In article the problem of growth of expenses in the conditions of deterioration and deficiency of a cargo rolling stock is considered, the most rational ways of updating of park of cars are offered.

Keywords: a cargo rolling stock, expenses, reforming.

Рецензент д.е.н., професор ДІЗТ Фінагіна О.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 656.073:658.153

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Дубровська Є.В., к.е.н., доцент (ХНУБА)

В статті наведено методику оцінювання ефективності кредитної політики та політики інкасації дебіторської заборгованості для вантажних автотранспортних підприємств.

Ключові слова: дебіторська заборгованість, ефективність, управління.

Постановка проблеми. В умовах світової фінансової кризи, а також загострення конкурентної боротьби, інфляційних та інтеграційних процесів, що притаманні економіці

України на даному проміжку часу, особливо зростає роль ефективного управління дебіторською заборгованістю, своєчасного її повернення та попередження виникнення безнадійних боргів.