

С. Ю. Шевченко,
аспірант, РВПС НАН України

ОЦІНКА ПОТРЕБИ В ІНВЕСТИЦІЙНИХ РЕСУРСАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті викладено результати досліджень у сфері напрямів інвестиційного розвитку залізничного транспорту. Зроблена аналітична оцінка щодо визначення обсягів залучення інвестицій, які за даного стану основних фондів потрібні для забезпечення стратегічного розвитку залізниць України.

The article describes the results of research in the area of the directions of investment development railway transport. The analytical assessment concerning the definition of investment volumes, which are needed to ensure strategic development of the Ukrainian railways taking into account the present state of the basic assets, is made.

Ключові слова: стан основних фондів, інвестиційна діяльність, потреби в інвестиціях, обсяги інвестицій, розвиток залізничного транспорту.

Key words: condition of basic assets, investment activity, requirements for investments, volumes of investments, railway transportation development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки та населення у перевезеннях. Досягалося це в основному за рахунок надлишку технічних потужностей, створених раніше. До 2000 року темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння та виведення з експлуатації основних фондів, особливо їх активної частини — рухомого складу. Нині такі резерви залізниць вичерпані.

Починаючи з 1991 року інвентарний парк тягового рухомого складу, за причин виведення з експлуатації рухомого складу, що відпрацював призначені терміни служби, а також через хронічне недофінансування закупівлі нового, скоротився на 2082 одиниці (26%), пасажирських вагонів — на 2584 вагони (25%), вантажних вагонів — на 120 тисяч (45%). Ситуація ускладнюється тим, що знос рухомого складу, термін експлуатації якого складає 25—30 років, становить близько 80%. Це призводить до збільшення витрат на ремонт і забезпечення безпеки руху про-

ти нормативних більше ніж у 2 рази.

У 2009—2010 роках значна частина рухомого скла-

Таблиця 1. Потреба в інвентарному парку пасажирських вагонів на період 2009—2015 рр. *

2009 р.									
Напрямок	РІЦ	СВ	ЦМК	ЦМО	ЦМОбл	ЦМР	ЦМБ	Всього	3 урахуванням 13% резерву
По Україні	36	140	1514	2203	88	73	72	4126	4662
Приміські	0	0	0	74	220	0	0	294	332
СНД та	10	70	903	1305	0	92	22	2402	2714
Європа	58	0	89	0	0	0	0	147	166
Резерв УЗ	0	0	12	168	0	0	0	180	203
Разом	104	210	2518	3750	308	165	94	7150	8079
2010 р.									
Напрямок	РІЦ	СВ	ЦМК	ЦМО	ЦМОбл	ЦМР	ЦМБ	Всього	3 урахуванням 13% резерву
По Україні	36	140	1514	2203	88	73	72	4126	4662
Приміські	0	0	0	55	191	0	0	246	278
СНД та	10	70	903	1305	0	92	22	2402	2714
Європа	58	0	89	0	0	0	0	147	166
Резерв УЗ	0	0	12	168	0	0	0	180	203
Разом	104	210	2518	3731	279	165	94	7101	8024
2015 р.									
Напрямок	РІЦ	СВ	ЦМК	ЦМО	ЦМОбл	ЦМР	ЦМБ	Всього	3 урахуванням 13% резерву
По Україні	36	140	1514	2203	88	73	72	4126	4662
Приміські	0	0	0	50	180	0	0	230	260
СНД та	10	70	903	1305	0	92	22	2402	2714
Європа	60	0	92	0	0	0	0	151	170
Резерв УЗ	0	0	12	168	0	0	0	180	203
Разом	102	210	2516	3726	268	165	94	7089	8009

Умовні позначення: РІЦ — вагон для міжнародного сполучення габарита РІЦ, СВ — люкс-вагон, ЦМК — вагон купейний, ЦМО — вагон плацкартний, ЦМОбл — вагон для міжобласного сполучення, ЦМР — вагон-ресторан, ЦМБ — вагон багажний.

*Складено та розраховано автором за [1], [2]

Таблиця 2. Прогноз капітально-відновлювального ремонту та модернізації пасажирських вагонів залізниць України*

Тип вагонів	2009		2010		2015	
	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.
Вагони РЩ	8	16,952	7	14,833	10	22,6733
Вагони СВ	10	13,650	17	23,205	23	33,5927
Купейний	87	149,553	133	228,627	140	257,506
Плацкартний	152	261,288	136	233,784	158	290,614
Міжобласний	4	5,500	5	6,875	10	14,7125
Вагон-ресторан	1	1,459	5	7,295	6	9,36678
Вагон багажний	3	1,500	1	0,500	3	1,605
ВСЬОГО	265	449,902	304	515,119	350	630,071

* Складено та розраховано автором за [1], [2]

Таблиця 3. Прогноз придбання нових пасажирських вагонів*

Тип вагонів	2009		2010		2015	
	кількість, од.	вартість, млн грн.	кількість, од.	вартість, млн грн.	кількість, од.	вартість, млн грн.
Вагони РЩ	10	72,0	10	72,0	7	52,164
Вагони СВ	-	-	-	-	-	-
Купейний	100	410,60	122	500,93	144	611,956
Міжобласний	22	90,200	-	-	10	42,435
Вагон-ресторан	18	84,024	18	84,024	9	43,4824
ВСЬОГО	150	656,824	150	656,956	170	750,037

*Складено та розраховано автором за [1], [2]

ду відпрацює вже подовжений термін експлуатації й буде списана через загрозу руйнування з причини втоми та деградації металу. Настає час, коли усі можливі резерви утримання зношеного рухомого складу буде вичерпано. Якщо не оновлювати наявний парк рухомого складу, то найближчим часом буде перетнута критична (50% зносу) межа безпеки експлуатації майже всього рухомого складу.

Неспроможність залізниць задовольнити потребу у перевезеннях негативно вплине на всю економіку України, а також на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників, чого допустити не можна.

Проблема оновлення рухомого складу на-

Таблиця 4. Розрахований обсяг необхідного парку вантажних вагонів на 2009–2015 рр.*

Тип вагонів	2009	2010	2015
Кригі	9328	9350	10236
Платформи	2341	2357	2572
Піввагони	84071	84724	92163
Цистерни	11863	12123	12184
Цементовози	2982	3001	3264
Зерновози	5915	5944	6483
Мінераловози	1559	1585	1731
Котуновози	3150	3203	3474
Інші типи	5252	5559	6048
Разом	126461	127846	139155

*Складено та розраховано автором за [1], [2]

була першочергового значення. Її вирішення висувається на рівень проблем державної ваги, що безпосередньо впливають на забезпечення національної безпеки. Відповідно до Закону України "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" №433 від 16.01.2003 року будівництво та реконструкція транспортних систем визначені стратегічним напрямом діяльності уряду.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ З ПРОБЛЕМИ

Дослідженням стану основного капіталу та інвестиційної діяльності на залізничному транспорті присвячені роботи вітчизняних вчених А.П. Абрамова, І.М. Аксьонова, С.П. Вакулєнка, М.М. Громова, Ю.В. Єлізарова, Ю.Ф. Кулаєва, Є.М. Сича, Ю.Є. Пащенко та інших. Проте питання обґрунтування напрямів інвестування потребує подальшого вивчення і ґрунтовного аналізу для розробки і реалізації стратегії, програм розвитку залізничного транспорту.

Метою статті є аналіз наявності та техніко-економічного стану основних фондів по найбільш фондмістким господарствам залізниць: пасажирському, вантажному, локомотивному, шляховому, а також капітальному будівництву, та визначення потреби в інвестиціях на перспективне відтворення основного капіталу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Економічна криза, що розпочалася в кінці 2008 р., різко знизила потреби у вантажних перевезеннях. У середині 2009 р. обсяги перевезень в порівнянні з 2008

Таблиця 5. Потрібний інвентарний парк магістральних і маневрових локомотивів для забезпечення пасажирського руху*

Тип ТРС	Роки		
	2009	2010	2015
1. Локомотиви			
Пасажирські електровози постійного струму, од.	285	286	293
Пасажирські електровози змінного струму, од.	226	227	232
Вантажні електровози постійного струму, од.	67	67	69
Вантажні електровози змінного струму, од.	96	96	99
Електровози подвійного живлення, од.	12	12	14
Всього електровозів, од.	686	688	707
Пасажирські тепловози, од.	81	86	115
Вантажні тепловози, од.	266	267	274
Маневрові тепловози, од.	52	52	53
Всього тепловозів, од.	399	405	442
Всього локомотивів, од.	1085	1093	1149
2. МВРС			
Електропоїзди постійного струму, секцій	879	891	931
Електропоїзди змінного струму, секцій	726	736	771
Дизель-поїзди, вагонів	818	830	897

*Складено та розраховано автором за [1], [2]

Таблиця 6. Потрібний інвентарний парк магістральних і маневрових локомотивів для забезпечення вантажного руху*

Тип ТРС	Роки		
	2009	2010	2015
Вантажні електровози постійного струму, од.	607	620	647
Вантажні електровози змінного струму, од.	379	382	398
Вантажні електровози подвійного живлення, од.	38	39	40
Всього електровозів, од.	1024	1041	1085
Вантажні тепловози, од.	451	456	475
Маневрові тепловози, од.	1362	1375	1434
Всього тепловозів, од.	1813	1831	1909
Всього локомотивів, од.	2837	2872	2994

* Складено та розраховано автором за [1], [2]

р. скоротилися на 30%, що відповідає показникам виробництва основних вантажоутворювальних галузей. За прогнозами, після невеликого терміну стабілізаційного періоду в середині 2012 р. обсяги виробництва і, відповідно, перевезень досягнуть рівня 2008 р. Враховуючи особливості залізничного транспорту, інерційність його розвитку, тривалі терміни служби основних фондів, темпи та обсяги інвестування не можуть точно відповідати обсягам і темпам виробництва й перевезень. Через складні фінансові умови можна лише тимчасово скоротити обсяги фінансування на ті або інші програми, але це не означає зміну потреби в капітальних вкладеннях. Тому в своїх розрахунках ми уникаємо різких інвестиційних пікових навантажень у тимчасовій площині.

Таблиця 7. Необхідні інвестиції на капітальний ремонт, модернізацію та закупку нового ТРС*

Тип ТРС та напрями інвестування	2009		2010		2015	
	кільк., од.	вартість, млн грн	кільк., од.	вартість, млн грн	кільк., од.	вартість, млн грн
Модернізація та капітальний ремонт						
Тепловози	225	516,9	192	419,3	190	414,6
Електровози	160	293,4	126	232,8	130	240,2
Електропоїзди	67	78,1	58	72,2	60	74,7
Дизель-поїзди	53	40,2	32	25,1	20	15,7
ВСЬОГО	505	928,6	408	749,4	400	745,2
Закупівля нових ТРС						
Вантажні електровози постійного струму	10	133,0	10	133,0	10	133,0
Вантажні електровози мінного струму	5	100,0	5	100,0	7	140,0
Пасажи́рські електровози	20	350,0	27	472,5	30	525,0
Пасажи́рські електровози змінного	20	464,0	20	464,0	24	556,8
Пасажи́рські електровози	10	350,0	16	560,0	18	630,0
Пасажи́рські магістральні тепловози	5	115,0	5	115,0	7	161,0
Електропоїзди постійного струму,	92	483,0	92	483,0	92	483,0
Електропоїзди змінного струму, секц.	8	48,0	8	48,0	10	60,0
Дизель-поїзди, вагонів	50	350,0	50	350,0	50	350,0
Рейкові автобуси, вагонів	5	36,0	5	36,0	7	50,4
ВСЬОГО	225	2429,0	238	2761,5	255	3089,2
Всього інвестицій по капремонті та закупівлі ТРС	730	3357,6	646	3510,9	655	3834,4

* Складено та розраховано автором за [1], [2]

Пасажи́рське господарство.

Для забезпечення пасажирських перевезень в Укрзалізниці функціонує 129 вокзалів, 1468 станцій, 18 пасажирських депо та 11 вагонних ділянок. Інвентарний парк пасажирських вагонів складає 7823 од., в т.ч. м'які — 403, купейні — 2528, міжобласні — 637, плацкартні — 3810, вагони-ресторани — 187, багажні — 108, поштово-багажні — 16, інші — 134.

Станом на 01.01.2009 р., 2889 вагонів експлуатуються більше нормативного строку служби (38% від інвентарного парку), строком від 10 до 20 років — 25%, а строком до 10 років — лише 3%. Середній вік пасажирського вагона становить 24 роки, що відповідає 86% зношеності.

Через старіння парку пасажирських вагонів щорічно зростають витрати на ремонт. Тільки за 2008 р. на ремонт пасажирських вагонів витрачено 564 млн грн.

Пасажи́рські перевезення на залізничному транспорті Україні збиткові. Чинні тарифи не компенсують витрат на пасажирські перевезення. Відсоток покриття витрат доходами в міжнародному сполученні складає 90%, у внутрішньому — 39%, в приміському — 12%. Тарифи на внутрішні перевезення пасажирів в Україні нижчі, ніж в Білорусі в 1,8 рази, в Росії — в 2,2 рази. Тільки за 2008 р. збитки від пасажирських перевезень склали більше 4 млрд грн. Відсоток покриття витрат доходами складає 44%. Найбільші збитки мають місце на внутрішніх та приміських перевезеннях.

Зрозуміло, що відновлення парку пасажирських вагонів на госпрозрахункових засадах, при існуючих тарифах в умовах збитковості пасажирських перевезень є неможливим.

Збитковість пасажирського господарства призводить до зниження якості обслуговування пасажирів, а несвоєчасне оновлення рухомого складу — до збільшення дорожньо-транспортних пригод.

Впродовж 2009—2015 рр. вичерпається ресурс у 1681 вагонів. У подальшому ситуація з пасажирськими перевезеннями може набути критичного характеру через дефіцит вагонів.

Для утримання парку пасажирських вагонів у кількості, необхідній для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях, лише за рахунок придбання нових вагонів впродовж наступних п'яти років необхідно було б придбати 3907 нових вагонів на суму 13 млрд 917 млн грн. (при визначенні вартості вагонів взято ціну, яка є середньоарифметичною цін вагонів, що виготовляють ВАТ "Крюківський вагонобудівний завод" і ВАТ "Тверський вагонобудівний за-

Таблиця 8. Прогноз інвестицій на капітальний ремонт з подовження строку експлуатації й модернізацією та закупівлею нових колійних машин*

Вид машин та напрями інвестування	2009		2010		2015	
	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.	кіл-сть, од.	вартість, млн грн.
Машини для виправки та рихтовки колії	26	24,0	24	22,2	20	18
Машини для виправки та рихтовки стрілочних переводів	18	16,2	26	23,4	35	31,5
Машини для планування баласту	1	2,0	1	2,0	1	2,0
Вакуумний навантажувач	-	-	1	2,5	1	2,5
Машини для стабілізації колії	1	2,5	1	2,5	1	2,5
Вантажні дрезини	80	13,2	82	13,5	90	14,8
Машини для глибокого очищення щебеню	2	5,0	2	5,0	2	5,0
Снігоприбиральні машини	32	13,8	36	15,5	36	15,5
Снігоочишувачі	30	3,6	30	3,6	30	3,6
Рейкошліфувальні поїзди	-	-	1	5,0	1	5,0
Зварювальні машини на залізничному ходу	4	1,1	4	1,1	5	1,4
Моторні платформи	34	6,5	58	11,0	50	10
Інші машини	32	37,1	22	20,7	20	18,0
ВСЬОГО	260	125,0	288	128,0	292	129,8
Машини для виправки та рихтовки колії	7	126,0	6	108,0	5	95,0
Машини для виправки та рихтовки стрілочних переводів	2	11,0	2	11,0	2	11,0
Машини для планування баласту	2	10,0	2	10,0	2	10
Вакуумний навантажувач	1	8,0	2	16,0	2	16
Машини для стабілізації колії	7	49,0	7	49,0	7	49
Вантажні дрезини	42	84,0	51	102,0	55	110
Машини для глибокого очищення щебеню	5	65,0	6	78,0	7	91
Снігоприбиральні машини	9	63,0	7	49,0	5	35
Снігоочишувачі	8	32,0	7	28,0	5	20
Рейкошліфувальні поїзди	1	25,0	1	25,0	1	25,0
Зварювальні машини на залізничному ходу	16	88,0	11	60,0	11	60
Моторні платформи	8	40,0	6	30,0	5	25
Інший спеціальний рухомий склад	6	47,0	3	27,0	3	27
ВСЬОГО	114	648,0	111	593,0	110	574
Всього інвестицій по капремонту та закупівлі нової техніки		773		721		703,8

*Складено та розраховано автором за [1], [2]

вод" — Російська Федерація, та становить 3,53 млн грн.).

Виходячи із стану інвентарного вагонного парку і прогнозного обсягу пасажирських перевезень є потреба в капітально-відновлювальному ремонті й закупівлі нових вагонів (табл. 2 та 3).

Вантажне господарство.

Інвентарний парк вантажних вагонів на 01.01.09 р. складає 136,8 тис. од., в тому числі критих — 16054, платформ — 10616, напіввагонів — 62902, цистерн — 12600, іншого — 34603.

В вантажній роботі задіяні 254 станцій, в т.ч. 36 сортувальних. Обслуговування і ремонт вантажного парку вагонів здійснюється трьома вагоноремонтними заводами: УДЦ, Укрспецвагон, Укррефтранс і 39 вагоноремонтними депо.

У цілому по вантажній роботі в 2008 р. отримано до-

ходів 20,5 млрд грн., витрат — 16,1 млрд грн. Рентабельність вантажних перевезень досягає 27,8%, що могло б забезпечити оновлення рухомого складу. Однак, через збитковість пасажирських перевезень значну частину доходів вантажних перевезень доводиться передавати на підтримку пасажирського господарства. В результаті коштів на відновлення основних фондів не вистачає ні на вантажні, ні на пасажирські господарства, не кажучи вже про розвиток нових видів швидкісного руху, докорінне відновлення рухомого складу.

Парк вантажних вагонів України складається з парку вантажних вагонів Укрзалізниці й вагонів, які знаходяться у власності інших транспортних й промислових підприємств.

З 90-х років значно скоротилися темпи оновлення парку вагонів. З 1996 по 2008 рік Укрзалізниця придбала в середньому 410 вагонів на рік, у той час як у 80-ті роки закупівля вагонів становила в середньому 8 600 вагонів на рік. Різке скорочення закупівлі вагонів призвело до старіння парку (як фізичного, так і

морального). Це негативно впливає на безпеку руху та підвищує поточні витрати на утримання рухомого складу. На 2008 рік питома вага вагонів з вичерпаним нормативним терміном корисного використання досягла 20 %, а в 2015 році цей показник зростає до 75 %. Склалася ситуація, коли залізничний транспорт не може задовольнити зростаючий попит на вантажні перевезення лише за рахунок існуючого парку.

Необхідний парк вантажних вагонів на прогнозний період визначається, виходячи з потреби в перевезеннях за видами вантажів, середньої завантаженості й обороту вагонів, необхідного резерву і середньої кількості вантажних вагонів, які знаходяться за кордоном. Розрахований обсяг необхідного парку вантажних вагонів на перспективу наведений в табл. 4.

За період 2009—2015 рр. потрібно модернізувати 31415 вантажних вагонів, капітально відремонтувати — 26742 вагони, придбати нових — 32935 вагонів. Загальні

Таблиця 9. Необхідні обсяги ремонтно-відновлювальних робіт в колійному господарстві*

Ремонтно-колійні заходи	Обсяги робіт по роках		
	2009	2010	2015
Модернізація колії, км	850	870	900
Посилений капітальний ремонт, км	250	260	300
Капітального ремонту з використанням старопридатних матеріалів, км	400	410	450
Середній ремонт, км	700	720	740
КОР, км	1200	1250	1300
Суцільна заміна рейок новими, км	100	ПО	1400
Суцільна заміна рейок старопридатними, км	150	160	180
Капітальний ремонт стрілочних переводів, компл.	1600	1650	1690
Капітальний ремонт стрілочних переводів із використанням старопридатних стрілочних переводів, компл.	600	630	650
Суцільна заміна металевих частин стрілочних переводів новими, компл.	300	320	340
Суцільна заміна металевих частин стрілочних переводів старопридатними, компл.	400	415	430
Середній ремонт стрілочних переводів, компл.	300	320	350
Капітальний ремонт переїздів, шт.	150	170	190
Необхідні інвестиції, млн грн.	1158	1200	1500

* Складено та розраховано автором за [1], [2]

витрати складуть — 10986 млн грн., в тому числі на модернізацію — 1570,8 млн грн., капітальний ремонт — 2100,3 млн грн. та на придбання нових вагонів — 7316 млн грн.

При розробці цільових інвестиційних програм відновлення та модернізації вантажних вагонів необхідно зробити акцент на обслуговування напіввагонів, питома вага яких складає 66% загального парку вантажних вагонів.

Таблиця 10. Розрахунок потреби в інвестиціях залізничного транспорту України*

Напрямок інвестицій	2009		2010		2015	
	кіль-сть, од.	вартість, млн грн.	кіль-сть, од.	вартість, млн грн.	кіль-сть, од.	вартість, млн грн.
1. Вагони вантажні, всього	15580	1689,3	16337	1773,2	11512	1339,1
в т.ч. капремонт та модернізація	10580	589,3	11337	673,2	6852	407,1
закупівля нових	5000	1100	5000	1100	4660	932
2. Вагони пасажирські, всього	415	1096,0	454	1161,2	520	1380,1
в т.ч. капремонт та модернізація	265	449,9	304	515,1	350	630,1
закупівля нових	150	646,1	150	646,1	170	750,0
3. Тяговий рухомий склад, всього	730	3357,6	646	3510,9	655	3834,4
в т.ч. капремонт та модернізація	505	928,9	408	749,4	400	745,2
закупівля нових	225	2429	238	2761,5	255	3089,2
4. Рухомий склад колійного господарства, всього	374	773	399	721	402	703,8
в т.ч. капремонт та модернізація	260	125,0	288	128,0	292	129,8
закупівля нових	114	648,0	111	593,0	110	574,0
5. Модернізація колії	860	1158	870	1200	900	1500
6. Капбудівництво з урахуванням інших колій		1900		1900		2000
7. Придбання основних фондів, окрім рухомого складу		513		550		600
ВСЬОГО інвестицій		104816,3		10816,3		11357,4
в т.ч. капремонт та модернізація		3250,8		3265,7		3412,2
закупівля нових		7236,1		7550,6		7945,2

* Складено та розраховано автором

Локомотивне господарство.

На 01.01.09 інвентарний парк тягового рухомого складу (ТРС) нараховує 1819 електровозів, 2488 магістральних та маневрових тепловозів, 3044 вагонів електропоїздів (1521 секції), 797 вагонів дизель-поїздів (165 дизель-поїзди). В експлуатації знаходиться електровозів — 142 од.

У відсотковому відношенні інвентарний парк локомотивів за роками побудови має наступні значення: електровози: до 10 років — 2,8%, від 10 до 20 років — 8,7%, більше 20 років — 88,5%; тепловози: до 10 років — 0%, від 10 до 20 років — 30,7%, більше 20 років — 69,3%; маневрові тепловози: до 10 років — 0%, від 10 до 20 років — 17,4%, більше 20 років — 82,6%.

Обсяг потрібного інвентарного парку магістральних і маневрових локомотивів для забезпечення пасажирського та вантажного руху наведений в табл. 5, 6.

Зведена потреба необхідних інвестицій на капітальний ремонт, модернізацію та закупку нового ТРС визначались з потреби й середньої вартості модернізації, капремонту та закупівлі нового ТРС (табл. 7)

Шляхове господарство.

У виробничо-економічній структурі Укрзалізниці колійний комплекс посідає одне з важливих місць. Сьогодні в ньому зайнято близько 70 тис. працівників, витрати на експлуатацію колії без урахування ремонтів складають біля 20% від загальних витрат, що суттєво впливає на рівень перевізних тарифів. На залізницях України експлуатується більше 29 тис. км мережі залізничних ліній.

Наявний рівень забезпеченості засобами механізації та організації їх використання на залізницях не відповідає сучасним вимогам, особливо на поточному утриманні колії. Наприклад роботи з виправки колії, виконуються в окремих випадках вручну, оскільки відсутні в необхідній кількості не тільки відповідні машини, а й засоби малої механізації. Значну частину робочого часу монтери колії витрачають на

Таблиця 11. Структура потреби в інвестиціях залізничного транспорту України*

Напрямок інвестицій	2009 млн.грн.	%	2010 млн.грн.	%	2015 млн.грн.	%
1. Вагони вантажні, всього	1689,3	16,1	1773,2	16,4	1339,1	11,8
в т.ч. капремонт та модернізація		34,9		38,0		30,4
закупівля нових		65,1		62,0		69,6
2. Вагони пасажирські, всього	1096	10,4	1161,2	10,7	1380,1	12,1
в т.ч. капремонт та модернізація		41,0		44,4		45,6
закупівля нових		59,0		55,6		54,4
3. Тяговий рухомий склад, всього	3357,6	32,0	3510,9	32,4	3834,4	33,8
в т.ч. капремонт та модернізація		27,6		21,3		19,4
закупівля нових		72,4		78,7		80,6
4. Рухомий склад колійного господарства, всього	773	7,5	721	6,7	703,8	6,2
в т.ч. капремонт та модернізація		16,2		17,8		18,4
закупівля нових		83,8		82,2		81,6
5. Модернізація колії	1158	11,0	1200	11,1	1500	13,2
6. Капбудівництво з урахуванням інших колій	1900	18,1	1900	17,6	2000	17,6
7. Придбання основних фондів, окрім рухомого складу	513	4,9	550	5,1	600	5,3
ВСЬОГО інвестицій	10486,9	100	10816,3	100	11357,4	100
в т.ч. капремонт та модернізація	3250,8	31,0	3265,7	30,2	3412,2	30,0
закупівля нових	7236,1	69,0	7550,6	69,8	7945,2	70,0

* Складено та розраховано автором

перехід до місця роботи і транспортування матеріалів та інструменту.

Оновлення парку колійних машин колійного господарства з урахуванням збільшення обсягів колійних робіт складається з таких основних напрямів:

— збільшення наявного парку колійних машин за рахунок заміни застарілих типів на нові типи сучасних високопродуктивних колійних машин;

— проведення модернізації застарілої колійної техніки.

Необхідні інвестиції на ремонт, модернізацію та закупівлю нових колійних машин наведені в табл. 8.

Прогнозні обсяги ремонтно-відновлювальних робіт в колійному господарстві та необхідні інвестиції для їх реалізації наведені в табл. 9.

Капітальне будівництво.

Значний обсяг інвестицій в розширеному відтворенні залізничного транспорту займає капітальне будівництво. На перспективу до 2015 р. найбільш капіталоємними об'єктами є виконання робіт за модернізації залізничного напрямку Полтава-Кременчук-Бурти, будівництво інших колій на напрямі Знамя-Яз-ка-Долинська, будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві, будівництво Бескидського тунелю та інші. Щорічна потреба в інвестиціях на капітальне будівництво складає 1,8—2 млрд грн.

Зведена потреба залізничного транспорту в інвестиціях приведена в табл. 10.

Для зручності оптимальних розрахунків при виборі пріоритетних напрямів інвестування потребу в інвестиціях доцільно представити в структурній площині (табл. 11).

ВИСНОВКИ

1. Дослідження свідчать, що щорічна потреба в інвестиціях Укрзалізниці складає 10—11 млрд грн. У 2015 р., в порівнянні з 2009 р., найбільше збільшення потреби очікується по ТРС на 476,8 млн грн. або 14,2% та по пасажирським вагонам на 284,1 млн грн. або на 25,9%, проте на 20,7% знизиться потреба в інвестиціях на вантажні вагони

2. Основний обсяг інвестицій припадає на рухомий склад — 65%. У структурі інвестицій капітальний ремонт і модернізація займають 33%, закупівля нової техніки та обладнання, капітальне будівництво — 67%. На перспективу очікується підвищення питомої ваги витрат на нову техніку, особливо рухомого складу.

3. Визначено, що основним джерелом капітальних вкладень є власні ресурси залізниць. До основних власних ресурсів капітальних вкладень відносяться амортизація і фонд розвитку підприємства, що складається з частини прибутку й коштів від продажу вибуваючої техніки та обладнання. Відповідно до плану капітальних інвестицій по залізницях України на 2009 р. амортизаційний фонд розвитку складає 4261 млн грн. при потребі в капітальних вкладеннях 10486,9 млн грн.

4. Модернізація й капітальний ремонт основних засобів забезпечено на 77%, придбання нових засобів — на 18%, капітальне будівництво — на 48%. Несвоєчасне оновлення рухомого складу, особливо в ринкових умовах, призведе до руйнування вітчизняної галузі залізничного транспорту, захоплення його сектора зарубіжними країнами і неефективним з державних позицій іншими видами транспорту. Виникла гостра необхідність пошуку шляхів залучення інвестиційних потоків, які забезпечували б нормальне відтворення основних фондів залізничного транспорту з врахуванням частки його власних ресурсів на нормативному рівні європейських країн порядку 60%.

Література:

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (2000—2008 роки). — К.: Укрзалізниця. — 44 с.
2. Комплексна програма оновлення рухомого складу України на 2006—2010 роки: www.uz.gov.ua
3. Концепція Державної цільової програми економічного та науково-технічного розвитку залізничного транспорту України: www.mtu.gov.ua
4. Концепція комплексної програми розвитку залізничного транспорту України на 2007—2020 роки. www.uz.gov.ua
5. Концепція Державної цільової програми економічного та науково-технічного розвитку залізничного транспорту України на 2009—2013 роки і перспективу до 2020 р.: www.mintrans.gov.ua

Стаття надійшла до редакції 02.11.2009 р.