

Шарова С.В.

к.е.н., доцент, в.о.зав. кафедри «Фінанси і кредит»

Лайкова К.М.

здобувач вищої освіти за освітнім ступенем «магістр»

Запорізького національного технічного університету

СПЕЦИФІКА РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ФІНАНСОВИЙ СТАН ПІДПРИЄМСТВА

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах. Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

В Законі України «Про залізничний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, N 40, ст. 183) поняття залізничного транспорту має таке визначення:

залізничний транспорт - виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо; { Абзац другий статті 1 із

змінами, внесеними згідно із Законом N 4443-VI ([4443-17](#)) від 23.02.2012 }

Аналізу функціонування залізничного транспорту і його особливості, присвячені дослідження провідних вчених транспортної галузі, серед яких необхідно відмітити Ю.С. Бараша, І.С. Бесєдіна, Н.І. Богомолу, В.Г. Галабурду, В.Л. Диканя, Г.Д. Ейтутіса, Н.М. Колесникову, Б.М. Лапідуса, Л.А. Мазо, М.В. Макаренка, Н.П. Терьошину, М.Ф. Трихункова. Однак, зважаючи на стан залізничного транспорту сьогодні, невирішеними залишаються проблеми, пов'язані з подальшим успішним функціонуванням галузі, а також впливом її на фінансовий стан підприємства. Саме тому, я взяла дане питання, яке не розглядалося жодним із науковців. Метою даної статті є аналіз сучасного стану залізничного транспорту України, специфіка роботи та визначення основних проблем, що впливають на фінансовий стан підприємства.

Рівень перевезення пасажирів в останні кілька років трохи нижче, ніж, наприклад, 20 років тому, зараз більшість людей вважають за краще користуватися літаками і авто. Але, залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Залізничний транспорт залишається найпопулярнішим видом транспорту для перевезення різних вантажів. Особливості перевезення залізничним транспортом полягають в тому, що цей вид транспорту є дуже надійним і зручним, так як є можливість перевозити вантажі будь-якого типу, починаючи від взуття і ліків і закінчуючи паливом і металом [1]. Існує і можливість здійснювати міжнародні залізничні перевезення вантажів, такі види перевезень здійснюються на основі багатосторонніх і двосторонніх угод, ці угоди укладаються державами-учасниками угоди. Країни-лідери за кількістю залізничних перевезень - це Росія, США і Китай.

Правила перевезення залізничним транспортом включають в себе всі правила і особливості перевезення різного виду вантажів, а також список всіх необхідних документів. Такі перевезення мають невелику собівартість, ваш вантаж буде переміщатися з великою швидкістю, не потрібно турбуватися про погодні умови. В основному за допомогою залізничного транспорту перевозять вантажі

сільськогосподарської галузі, металургійної і машинобудівної промисловості. Для кожного виду вантажів є свої особливості. Такі, наприклад, для перевезення наливних, насипних і навалочних вантажів, що швидко псуються (такі вантажі перевозяться тільки на території СНД) та контейнерні перевезення [1].

На сьогоднішній день протяжність залізниць складає 21705 км, 43% з них електрифіковано. У підпорядкуванні Укрзалізниці є 1492 залізничні станції, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання, 129 залізничних вокзалів (з них 31 – першого класу і вище). На підприємствах залізничного транспорту працює більше 385 тис. осіб, які забезпечують його цілодобову роботу. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Територією України проходять 3 залізничних транспортні коридори - № 3,5,9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором №7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа — Кавказ - Азія)[2].

Інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становить 5 291 одиницю, які експлуатуються понад встановлений нормативний термін (9 більше 28 років), що складає 61,5% інвентарного парку. Крім того, частка вагонів віком від 10-20 років становить 2,8%, а віком до 10 років – лише 6%. Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно опереджають його оновлення, загальний коефіцієнт зносу становить 86,6%. Загальний парк вантажних вагонів становить 111 100 одиниць, повністю амортизовано 89,8%. Експлуатаційна протяжність головних колій становить 20 997,4 км (75% - безстикові колії), електрифікованих колій – 9 990 км (44,3%)[3].

Розглянувши дане питання, мною було виявлено, що основними вантажами, що перевозяться залізницями України є кам'яне вугілля, залізорудна сировина, будівельні вантажі та мінеральні добрива. Важливе місце займають також різноманітні метали, нафтові вантажі, зерно. Ці вантажі становлять близько чверті усіх перевезень. За обсягами перевезень вантажів українські залізниці займають четверте місце на Євразійському континенті та шосте – у світі.

Найбільш напруженими лініями вантажопотоків всередині країни є Кривий Ріг — Дніпропетровськ — Дебальцеве, Кривий Ріг — Фастів — Львів, а також лінії до морських портів: Одеси, Іллічівська, Южного, Бердянська, Маріуполя та ін.

Залізничні вантажні перевезення можуть здійснюватися у напіввагонах, крихих вагонах, цистернах, на відкритих платформах, вагонах-термосах, контейнерах різних типів і т.д.[4]

Пропускна спроможність окремих діляниць та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. З метою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне переоснащення та модернізацію.

Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20-30 млрд. грн. щорічно (без урахування коштів, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту в зоні проведення антитерористичної операції на сході України), в тому числі:

- на оновлення рухомого складу – 15-20 млрд. грн.;
- на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4-6 млрд. грн.;
- на реалізацію інвестиційних проектів – близько 2 млрд. грн.

Крім того, на відновлення об'єктів залізничного транспорту, які постраждали під час бойових та терористичних подій на Сході України необхідне фінансування в розмірі 483,7 млн. грн.

Розглядаючи динаміку змін протягом 2014 року, на залізницях зафіксовано зростання транзиту. За перші чотири тижні 2014 року залізниці України перевезли 3,4 млн тонн транзитних вантажів, що на 5,4% більше, ніж у січні минулого року. За інформацією відомства, найбільше зросли обсяги перевезень кольорової і сірчаної руди, зерна і продуктів перемолу, а також коксу, нафти і нафтопродуктів.

В плановому порядку працювали передавальні станції Укрзалізниці, які приймали і відправляли вагони і потяги на залізниці країн-сусідів (Росії, Білорусії, Молдавії, Угорщини, Польщі, Словаччини і Румунії). З 1 по 28 січня 2014р. Укрзалізниця навантажила 24,6 млн тонн вантажів. Це на 3,1% більше, ніж було навантажено за аналогічний період минулого року. Навантаження кам'яного вугілля збільшилися на 12,7% (до 7,2 млн тонн), чорних металів - на 7% (до 2,4 млн тонн), цементу - на 18,6% (до 170,6 тис. тонн), лісу - на 21,6% (до 323 тис. тонн), зерна - на 25,5% (до 2,3 млн тонн). Вантажний сектор є основним джерелом доходу залізничної галузі та донором для пасажирських перевезень.

Порівнюючи з 2014 роком, за підсумками 2013 року від вантажних перевезень залізниці отримали 9 млрд грн прибутку, тоді як від перевезень пасажирів у дальньому та приміському сполученнях - 6,7 млрд збитків. Крім покриття збитків пасажирських перевезень, за рахунок прибутку від перевезень вантажів УЗ розвиває всю інфраструктуру, в тому числі, використовувану для пасажирського сполучення. Так, у 2014 році була запланована реконструкція 325,7 км колії на суму 1,2 млрд грн, капремонт 341,4 км колії на суму 542,2 млн грн і реконструкція 155 стрілочних переводів на суму 135,3 млн грн [5].

А вже у січні 2016 року був зафіксований мінімальний за останні 11 років обсяг залізничних перевезень. У порівнянні з груднем вони зменшилися на 25%, а в порівнянні з аналогічним періодом минулого року – на 13%. Втрати за місяць тільки по відношенню до січня 2015 року – більш 3,3 млн тонн.

Основні “винуватці”: експорт (-2,2 млн.т або -23% г / г) і транзит (-1,4 млн.т або -54% г / г). В першу чергу, впав експорт будматеріалів (-90% г / г), зерна (-33% г / г) і ЗРС (-17% г / г). В транзит втрачений вантажопотік ЗРС (-65% г / г), нафти і н / п (-65% г / г) і вугілля (-52% г / г). Все це відбулося із-за того, що транзит не пішов через затримку з узгодженням знижок, без яких в українських маршрутах немає ніякої доцільності.

Якщо експорт очікувано падає на тлі досить об'єктивних причин (несприятлива кон'юнктура на світових сировинних ринках, обмеження в портах через погодні умови, братський заборона на експорт щебеню в РФ), то втрата транзиту не була невідворотною: переважно транзит не пішов через затримку з

узгодженням знижок, без яких в українських маршрутах немає ніякої доцільності [6].

На сьогоднішній день через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів та локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни.

Майже вичерпано резерви провізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості виконання пасажирських перевезень в повному обсязі та, як наслідок, зниження мобільності населення.

Яскравим прикладом роботи пов'язаної із залізничним транспортом є ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод» – провідне підприємство України, що здійснює ремонт, модернізацію і технічне обслуговування залізничного рухомого складу, електровозів фірми «Шкода», Чехія – серії ЧС-2, ЧС-4, ЧС-7, ЧС-8, «НЕВЗ» м. Новочеркаськ серії ВЛ-80^{к, т, с}, ВЛ-82м, модернізації електровоза ВЛ-80^т в пасажирський електровоз ВЛ-40^у, тягових агрегатів кар'єрного залізничного транспорту серії, ОПЭ1 і ОПЭ1А, ОПЭ1АМ з автономним і без автономного живлення, тягових електричних двигунів рухомого складу потужністю до 1000кВт класу нагрівостійкості «F» і «H», допоміжних машин рухомого складу класу нагрівостійкості «B», «F» і «H», колісних пар електровозів серій ЧС-2, ЧС-4, ЧС-7, ЧС-8, ВЛ80в/і, ОПЕ1, ОПЕ1АМ, ОПЕ1А. виготовлення запасних частин для ремонту рухомого складу, виробництво запасних частин – імпортозаміщувачів для власних потреб та потреб залізниць України [7].

У 2013 році у заводу була перспектива створення нового спільного україно-чеського підприємства "Запорізький локомотив", навіть був готовий проект нового виробництва. Чеські інвестори готові були вкласти в будівництво такого заводу 50 млн євро, в української сторони теж були кошти на будівництво. За підсумками 2013 року чистий прибуток заводу склав 200 млн. грн. Але нове керівництво заводу витратило ці оборотні кошти [8]. У 2014-му році Запорізький електровозоремонтний завод відремонтував 61 електровоз. При цьому 20

електровозів підприємство відремонтувало собі в збиток, втративши близько 5 млн. грн. Фінансова документація говорить про те, що завод зазнає колосальних збитків через дві причини: через закупівлі запчастин для ремонту за завищеними цінами і через покупки зайвих запчастин.

Прикладом таких тисячних збитків є ремонт електровоза серії ЧС-4 № 091 при якому завод зазнав збитків в 750 тис. грн. Половина цієї суми (324 тис. грн.) була витрачена на купівлю непотрібних запчастин, ще 204 тис. грн. підприємство втратило через покупки деталей за завищеними цінами. А вже починаючи з червня 2014 року, за розпорядженням керівництва підприємство купує запчастини для тих серій електровозів, які не підлягають ремонту. Так, "Укрзалізниця" ще на початку 2014 року прийняла рішення більше не ремонтувати електровози серії ЧС-4. Проте, наприклад, для електровоза № 047 ЗЕРЗ придбав запчастини на суму 115 тис. грн.

Яскравим прикладом недоцільного розпорядження коштами заводу є те, що заступник директора ЗЕРЗ по комерційній частині Леонід Єрмаков укладає договори з постачальниками на поставку всіх матеріалів і устаткування, які пропонує фірма-постачальник, а не виходячи з виробничих потреб. В результаті, зараз на складах заводу "мертвим вантажем" лежать запчастини і матеріали на суму близько 70 млн. грн. Така політика Єрмакова йде в розріз з наказом Мінінфраструктури, згідно з яким у разі покупки додаткових запчастин, крім тих, які були прописані в первісному договорі, витрати на них зобов'язаний покрити замовник [10].

Із-за такої діяльності заводу, у грудні 2014 р люди працювали по чотири дні в тиждень, а з 2015 року переходять на "триденку". "Укрзалізниця" замовила ремонт 37-ми електровозів, а для п'ятиденного роботи заводу необхідний замовлення ремонту як мінімум 80 електровозів.

Протягом 2014 року до працівників скоротили зарплати і перестали платити премії: якщо в 2013-му році люди працювали п'ять днів на тиждень і отримували зарплати 3800 грн., а також премії, то в 2014-му році середня зарплата склала 2844 грн.

Тому, важливою, хоча і не єдиною, причиною провалу ЗЕРЗ на ринках в 2014 році стали неконкурентоспроможні ціни послуг і продукції. А вони не могли бути іншими - так як до складу собівартості додалися передоплата по тендерам,

«корупційний податок», «доля» тих, хто «кришував» діяльність одного з екс-директорів ЗЕРЗ [11], тому підприємство закінчило 2014 рік з чистим збитком в 10,5 млн. грн., перейшло на триденний роботу, а через регулярних невишлат заробітної плати, робочі погрожували страйком. Завод знаходився в жалюгідному стані. Кредиторська заборгованість становила 100 млн. грн., з них 20 млн. грн. - вже проходили по судах. Якби ми нічого не змінили, то через місяць у підприємства були б заарештовані рахунки. Крім цього, завод працював на триденка, а на рахунку було лише 50 тис грн [12]. У підсумку через те, що ЗЕРЗ купує запчастини, не передбачені в первісному плані ремонту, і при цьому не укладає додаткові угоди, підприємство зазнає збитків.

В 2015 році на заводі планують відремонтувати вже 78 та в півтора рази збільшити виробництво запчастин. Тепер додатково набирають 150 фахівців: зварювальників, слюсарів, фрезерувальників, майстрів тощо. Крім того, новому директору вдалося збільшити зарплату з 1,2 до 6 тисяч гривень і перевести працівників на повноцінний робочий тиждень [14].

В даний час завод ремонтує 11 серій рухомого складу, серед яких електровози серій ЧС2, ЧС4, ЧС7, ЧС8, ВЛ80с, ВЛ80т, ВЛ80к, ВЛ82м. В кінці 1990-х років завод освоїв модернізацію електровозів серії ЧС4 (з заміною кабін машиніста і обшивки кузова, рам візків, стабілізаторів та іншого обладнання), а також модернізацію електровозів ВЛ80 з їх переробкою в односекційні електровози вл40у.

Дані фінансового звіту свідчать, що на початку 2015 року у заводу була заборгованість по кредитах на суму в 100 мільйонів гривень. Окрім того, підприємство завинило 9 мільйонів заробітної плати та 5 мільйонів за спожиту електроенергію. Як повідомляється, раніше рівень корупції на підприємстві вражав. Завод закупав товари по цінам, що в рази перевищували середньоринкові – до 254%.

Після зміни керівництва Запорізького електровозоремонтного заводу, яке взялося налагодити його ефективну роботу, підприємство перейшло на повний робочий тиждень, персонал вчасно та в повному обсязі отримує заробітну плату, відсутня заборгованість з виплати обов'язкових платежів до фондів усіх рівнів.

Цього вдалося досягти насамперед завдяки отриманню нових замовлень та завантаженню заводських потужностей.

Так, з початку 2015 року ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод» виконало ремонти 10 електровозів для залізниць України на суму 60,7 млн грн. На даний час на підприємстві у стані готовності від 10% до 95% знаходяться 9 електровозів на загальну суму 68,4 млн. грн. Крім того, завод отримав від Укрзалізниці додаткове замовлення на ремонт 17 електровозів на загальну суму 84,5 млн. грн., а також на капремонт і модернізацію 4 електровозів на суму 57,5 млн. грн. ЗЕРЗ отримав замовлення на виготовлення комплектуючих для ремонту на суму 63 млн. грн. та уклав 8 додаткових угод на реалізацію своєї продукції на загальну суму 119,9 млн. грн.

Також досягнуто домовленості про 12% знижки на постачання колісних бандажів, 45% знижки – на електроізоляційні матеріали, 30% знижки – на напівоброблені осі. Також досягнуто домовленості ще з 4 українськими підприємствами на постачання кабельно-провідникової продукції, трансформаторного мастила та інших видаткових матеріалів [13]. Наразі закупівельні ціни вдалося зменшити на 20-30% за 100 позиціями, а оборотні кошти пішли на розвиток виробництва, в першому півріччі 2015 року було виготовлено чотири електровози, у другому – 27.

Тому діяльність ЗЕРЗ в 2015 році покращилася, завод збільшив обсяги ремонту і виготовлення нових електровозів. До кінця 2016 року планують підтримувати співпрацю з Укрзалізницею, а також з заводами інших країн з метою завантаження заводських потужностей і збільшення обсягів замовлень.

Проаналізувавши динаміку змін фінансового стану протягом 2013 – 2015 року на базі нашого підприємства, можна зробити висновок про те, що необхідно вирішувати такі проблемні питання на залізницях:

- підвищення пропускнуєї спроможності мережі залізниць України;
- оновлення та модернізація основних фондів;
- технічне і технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн;
- недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і

низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;

- необхідність реформування управління галуззю з метою створення системи із чітким розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління;

- виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регульованими Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

- також одним з завдань Мінінфраструктури визначено забезпечення контролю стосовно вирішення питань, пов'язаних з безпечним функціонуванням та розвитком мережі метрополітенів.

Список використаних джерел:

1. Правила железнодорожных перевозок в Украине
<http://www.vokzal-odessa.com/pravila-perevozki.htm>
2. http://www.uz.gov.ua/about/general_information/
3. <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>
4. Загальна інформація(вантажні перевезення) <http://www.utlc-uz.com.ua/cargo.html>
5. Укрзалізниця <http://tsn.ua/groshi/ukrzeliznicya-zbilshila-obsyag-perevezen-tranzitnih-vantazhiv-332094.html>
6. <http://news.finance.ua/ua/news/-/369795/u-sichni-obsyag-vantazhnyh-zaliznychnyh-perevezen-vpav-do-11-richnogo-minimumu>
7. http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/401411/

8. <http://112.ua/statji/korupciya-v-promyshlennosti-zaporozhskiy-zavod-gigant-na-puti-k-bankrotstvu-170007.html>
10. . <http://112.ua/statji/korupciya-v-promyshlennosti-zaporozhskiy-zavod-gigant-na-puti-k-bankrotstvu-170007.html>
11. <http://lustrator.com.ua/?p=188>
- 12http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248536995&cat_id=248817973
13. <http://www.hromadske-zp.tv/zbitkovij-zaporizkij-zavod-za-rik-vijshov-u-plyus/>