

МОДЕЛІ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ДЕПОВСЬКОГО РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

У статті розглянуто можливі варіанти реструктуризації технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів та вказано їх основні недоліки й переваги.

Ключові слова: реструктуризація, депо, вантажні вагони, технічна база, непрофільний актив.

В статье рассмотрены возможные варианты реструктуризации технической базы для депоовского ремонта грузовых вагонов и указаны их недостатки и преимущества.

Ключевые слова: реструктуризация, депо, грузовые вагоны, техническая база, непрофильный актив.

The article considers possible models of restructuring of the technical bases for the depot repair of freight carriages and shows their disadvantages and advantages.

Key words: restructuring, depot, freight cars, technical base, non-core asset.

Постановка проблеми. Відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки [1] в теперішній час відбувається активне впровадження основних заходів з комплексного реформування залізничного транспорту України. В умовах акціонування галузі технічна база для деповського ремонту вантажних вагонів потребує реструктуризації, що зумовило необхідність пошуків її раціональної моделі з урахуванням:

- особливостей сучасного ринку перевезення вантажів залізничним транспортом;
- можливості виконання ремонтів вантажних вагонів іншої власності;
- спеціалізації ремонту вантажних вагонів;
- подальшої кооперації ремонту вагонів в вагонних депо та впровадження в них поточних ліній;
- можливості підсилення об'єктів ремонту з ПТО та інших регіонів;
- можливої реконструкції існуючих депо в місцях масового скупчення порожніх вантажних вагонів та підвищення програм ремонту існуючих вагонних депо до оптимальних їх потужностей;
- дефіциту капітальних вкладень на технічне переоснащення та реконструкцію вагонних депо.

Проблему вибору раціональної моделі реструктуризації технічної ремонтної бази слід вирішувати з урахуванням:

1. Тяжіння вагоноремонтних депо до конкурентного сегменту.

2. Впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.
3. Оптимізації розміру технічної ремонтної бази.
4. Механізму управління діяльністю технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти цього питання були розроблені такими вітчизняними вченими, як: Сенько В.І. [2], Гридюшко В.І. [3], Аввакумов С.М. [4], Бараиш Ю.С. [5], Мямлін В.В. [6] та інші.

Висвітленням основних проблем розвитку ринку технічного обслуговування та ремонту рухомого складу займаються такі іноземні вчені, як: Heulard A. [7], Leborgne G. [8], Garicoix M. [9].

Відзначаючи теоретичну та практичну цінність досліджень зазначених вчених слід відмітити, що питання по функціонуванню технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів в умовах акціонування галузі потребують подальших досліджень.

Мета статті. Метою даної статті є дослідження основних недоліків та переваг можливих варіантів реструктуризації технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів в умовах акціонування галузі для визначення раціональної моделі.

Виклад основного матеріалу. Перед залізничною галуззю було поставлено завдання – проведення реструктуризації технічної бази з ремонту вантажних вагонів для зниження витрат на ремонт за рахунок:

1. Спеціалізації, концентрації окремих видів ремонту, можливості проведення реконструкції вагонних депо та оптимізації їх потужностей.
2. Приєднання частини вагоноремонтних депо до залежних компаній-операторів.
3. Побудови нової організаційної структури технічною ремонтною базою в умовах акціонування галузі.

Для створення оптимальної моделі реструктуризації технічної бази з деповського ремонту вантажних вагонів, необхідно розглянути всі можливі варіанти (рис. 1), а саме:

- передача вантажних вагонних депо на баланс залежним АТ;
- виділення усіх або частини вагоноремонтних депо, як непрофільних активів у інші юридичні особи, які будуть за договором аутсорсингу виконувати ремонт для Укрзалізниці;

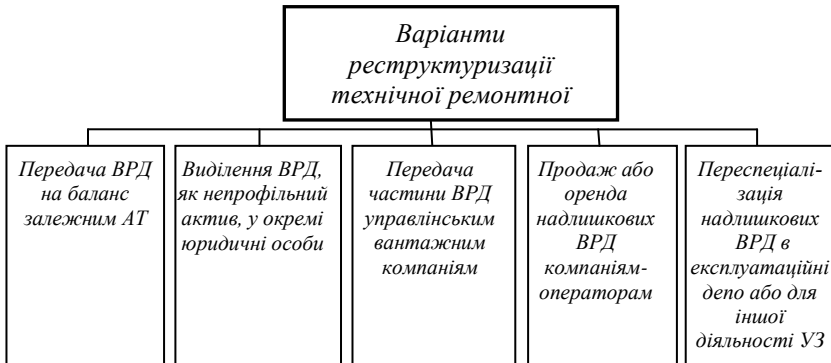


Рисунок 1. Можливі варіанти реструктуризації технічної ремонтної бази

- передача частини депо управлінським вантажним компаніям [10], які об'єднують функції комерційного та вагонного господарств Укрзалізниці;
- продаж або оренда надлишкових ВРД компаніям-операторам;
- переспеціалізація надлишкової частини вагоноремонтних депо під іншу діяльність.

Перераховані варіанти мають спільний недолік, пов'язаний зі звільненням персоналу. Більшість депо знаходиться в таких містах України, де вагоноремонтна база є основним місцем працевлаштування, тому їх закриття або продаж має негативний соціальний ефект.

Укрзалізницею було запропоновано включити до складу вагонних компаній (залежних АТ) п'ятнадцять вагоноремонтних депо (ВЧД). Інші надлишкові депо, що знаходяться на балансі АТ «Укрзалізниця», функціонуватимуть, як експлуатаційні й виконуватимуть точний ремонт вантажних вагонів.

За варіантом Укрзалізниці була створена модель реструктуризації технічної ремонтної бази, що представлена рис. 2. Дана модель реструктуризації сприяє формуванню конкурентного середовища, що має позитивно вплинути на діяльність технічної ремонтної бази, а саме: підвищити якість та знизити собівартість ремонтних робіт.

Вантажні вагонні депо не приймають безпосередньої участі у процесі залізничних перевезень, тому їх доцільно виділити як непрофі-

льний актив. Це має досить позитивний вплив, оскільки непрофільні активи відволікають суттєві адміністративні та фінансові ресурси.

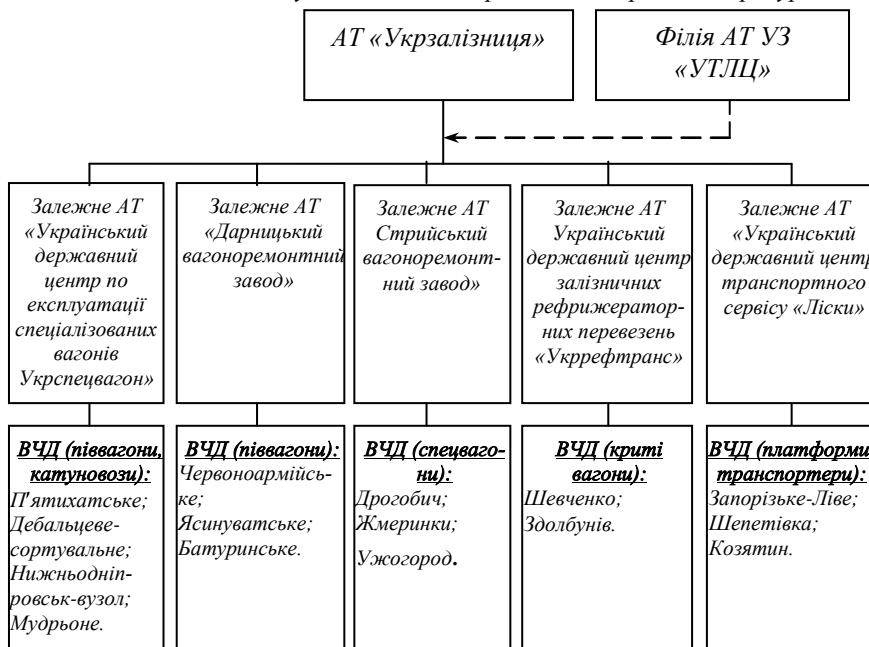


Рисунок 2. Модель реструктуризації технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів за варіантом Укрзалізниці

Їх виділення сприяє мобілізації ресурсів для основної діяльності залізничної галузі, отримання доходів від реалізації активу, зниження витрат на їх утримання, підвищення конкурентоздатності та залучення інвестицій.

У разі передачі частини депо управлінським компаніям AT «Укрзалізниця» доходу не буде отримувати, але витрати на утримання депо знижуються.

Продаж надлишкових депо принесе дохід, але не залізничній галузі, а Фонду Державного майна.

При переспеціалізації депо є можливість зберегти робочі місця, але це досить важко гарантувати. Для здійснення оптимального реформування модель та критерій оптимальності мають відповідати таким вимогам [11]:

- модель має бути керована, стабільна та не давати збій у роботі залізничного транспорту;
- витрати на реструктуризацію не повинні перевищувати дохід від структурної реформи;
- критерій має бути багатофакторним, універсальним та простим у використанні.

На критерій оптимальності впливають фактори зовнішнього та внутрішнього середовища, від яких залежить розвиток технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів (рис. 3..4).

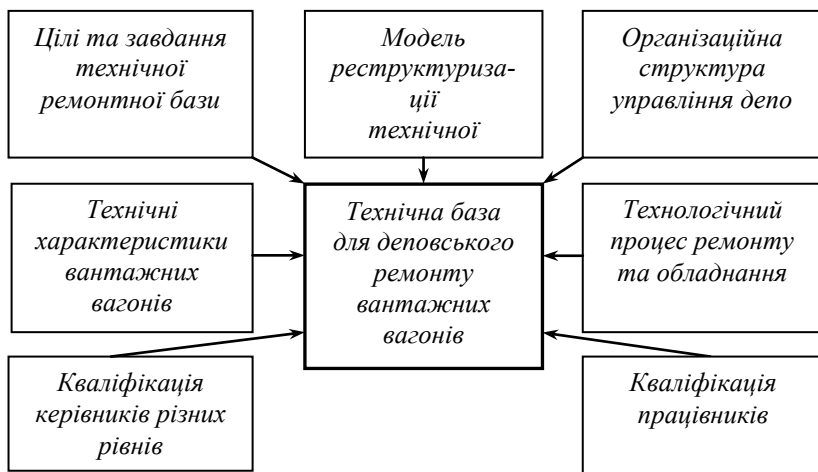


Рисунок 3. Фактори внутрішнього середовища, що впливають на технічну базу для деповського ремонту вантажних вагонів

Внутрішнє середовище формується під впливом таких змінних, як: цілі, завдання, модель реформування та організаційна структура управління технічної ремонтної бази, технологія (технологічний процес ремонту та обладнання) і люди (кваліфікація керівників різних рівнів, працівників).

Фактори зовнішнього середовища також мають суттєвий вплив на критерій оптимальності. Від постачальників прямопропорційно залежить рівень річних затрат та собівартість, якість ремонтних робіт.

Споживачі впливатимуть на рівень цін на ремонтні послуги, що звісно відобразиться тим чи іншим способом річних доходах та

витратах. Конкуренти можуть стати причиною зниження ціни на ремонт вантажних вагонів, що знизить прибутки технічної ремонтної бази.



Рисунок 4. Фактори зовнішнього середовища, що впливають на технічну базу для деповського ремонту вантажних вагонів

Проаналізувавши всі недоліки та переваги можливих варіантів реструктуризації, запропонована раціональна альтернативна модель, суть якої полягає у модифікації всіх попередніх пропозицій.

Це означає одночасне функціонування на ринку залізничних перевезень АТ «Укрзалізниця» та інших компанії-операторів (рис.5).

Для цієї моделі у якості критерію оптимальності доцільно застосувати модифіковані приведені затрати (МПЗ) (1). В даному ви-

надку чим меншими будуть МПЗ тим успішнішим буде модель реструктуризації.

$$\text{МПЗ} = \sum_{t=0}^T \frac{3_t \left(1 - \frac{\gamma}{100}\right) - A_t * \frac{\gamma}{100} + K_t + 3_t^{\text{ОРГ}} + 3_t^{\text{БК}}}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \min \quad (1)$$

де

3_t – річні затрати на здійснення діяльності за різними варіантами реструктуризації технічної ремонтної бази, грн;

γ – величина податку на прибуток, %;

A_t – амортизаційні відрахування, грн;

K_t – річні капітальні вкладення у реструктуризацію за різними варіантами, грн;

$3_t^{\text{ОРГ}}$ – організаційні витрати на реструктуризацію технічної ремонтної бази, грн;

$3_t^{\text{БК}}$ – витрати на компенсацію звільненим працівникам, грн;

E_m – ставка дисконтування;

t – номер розрахункового року;

T – строк проведення реструктуризації.

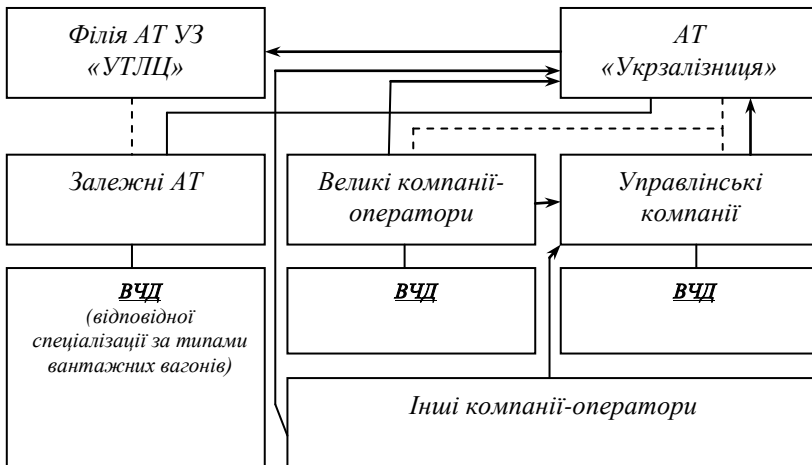


Рисунок 5. Альтернативна модель реструктуризації технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів

В умовах акціонування галузі технічна ремонтна база має удосконалити старий або побудувати новий механізм управління своєю діяльністю.

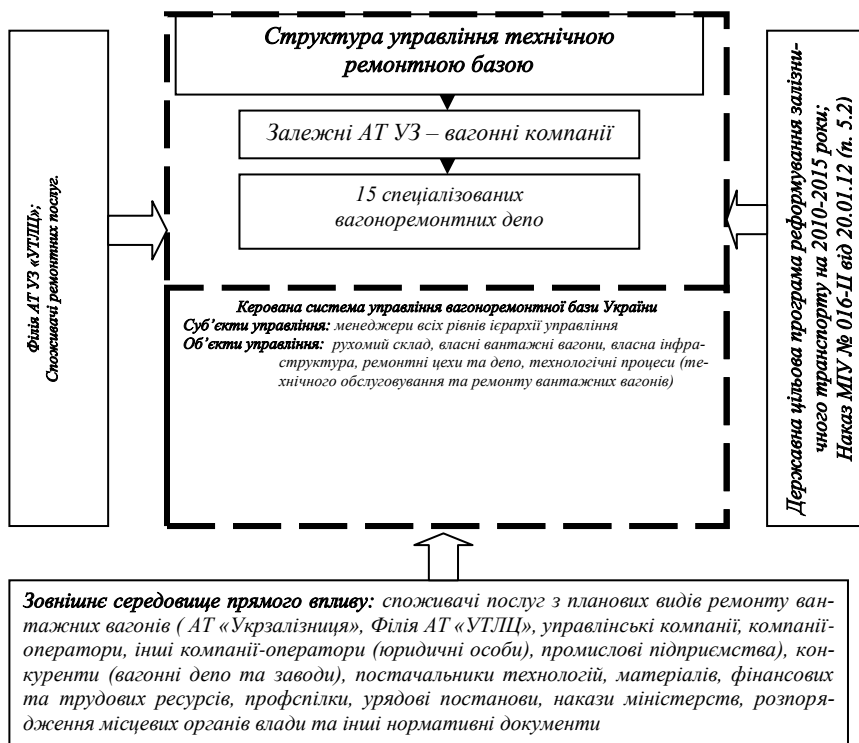


Рисунок 6. Механізм управління технічною базою для ремонту вантажних вагонів в умовах акціонування залізничної галузі.

На основі проведених досліджень автором запропоновано нове термінологічне поняття – механізм управління технічною базою для деповського ремонту вантажних вагонів – це система заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупність структурних підрозділів для ремонту вантажних вагонів, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного використання своїх функцій та реалізації загальних цілей в умовах акціонування галузі.

Висновки. В статті проаналізовано можливі варіанти реструктуризації технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів. При цьому описано критерій оптимальності, за допомогою яко-

го порівнюються зазначені варіанти. Запропоновано альтернативну модель реструктуризації технічної ремонтної бази та механізм її управління.

Список використаних джерел

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2015 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390

2. Сенько В. И. Исследование вопроса распределения мощности вагоноремонтной базы по железным дорогам сети. автореф. дис. канд. техн. наук. / В. И. Сенько. – Гомель, 1973. – 27 с.

3. Гридошко В.И. Исследование надежности грузовых вагонов и пути повышения их работоспособности: автореф. дис. д-ра техн. наук. / В.И. Гридошко. – М., 1972. – 45 с.

4. Аввакумов С.М. Исследование вопросов специализации, концен-трации и размещения вагоноремонтных предприятий по сети железных дорог СССР [Текст] : дис. канд. экон. наук / С.М. Аввакумов. – М., 1971. – 220 с.

5. Бараиш Ю.С. Рациональные пути развития технической базы для деповского ремонта грузовых вагонов [Текст] : дис. канд. техн. наук / Ю. С. Бараиш. Гомель: БИИЖТ, 1981. – 182 с.

6. Мямлин В.В. Разработка машинных методов и алгоритмов проектирования поточных линий для ремонта вагонов: автореф. дис. канд. техн. наук. / В.В. Мямлин. – М., 1989. – 23 с.

7. Neulard A. Германия: приток мощностей на рынок технического обслуживания и ремонта [Текст] / А. Neulard // Железные дороги мира : Научно-технический журнал. - 2009. - N 4. - С. 57-60

8. Leborgne G. Франция: SNCF готовится к отказу от монополии [Текст] / G. Leborgne // Железные дороги мира : Научно-технический журнал. - 2009. - N 4. - С. 53-56

9. Garicoix M. Испания: использование потенциала сотрудничества: Talgo [Текст] / M. Garicoix // Железные дороги мира : Научно-технический журнал. - 2009. - N 4. - С. 61-63

10. Марценюк Л.В. Удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України: автореф. дис. канд. экон. наук. / Л.В. Марценюк, – Д.: Днепротр. нац ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – 24 с.

11. Бараиш Ю. С. Реструктуризация залізничного транспорту України в умовах ринку: автореф. дис....д-ра экон. наук/ Ю. С. Бараиш; УкрДАЗТ. – Х., 2008. – 39 с.