

УДК 656.2:625.1

Оксана Головня

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто основні проблеми залізничного транспорту України, а саме: оновлення основних фондів, їх простого і розширеного відтворення, для забезпечення ефективного розвитку залізничного комплексу в сучасних ринкових умовах. Запропоновані шляхи підвищення ефективності використання основних засобів.

Ключові слова: основні засоби, відтворення основних засобів, фінансове забезпечення, фінансовий лізинг, залізничний транспорт.

В статье рассмотрены основные проблемы железнодорожного транспорта Украины, а именно: обновление основных фондов, их простого и расширенного воссоздания, для обеспечения эффективного развития железнодорожного комплекса в современных рыночных условиях. Предложенные пути повышения эффективности использования основных средств.

Ключевые слова: основные средства, воссоздание основных средств, финансовое обеспечение, финансовый лизинг, железнодорожный транспорт.

The basic problems of railway transport of Ukraine are considered in the article, namely update of capital assets, them simple and extended recreation, for providing of effective development of railway complex in modern market conditions. Offered ways of increase of efficiency of the use of the fixed assets.

Keywords: fixed assets, recreations of the fixed assets, financial providing, financial leasing, railway transport.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт – це матеріалоемна сфера виробництва. Основні виробничі фонди галузі становлять біля 8% всіх основних фондів національного господарства України.

На сьогоднішній день залізничний транспорт має певні проблеми, які становлять справжню небезпеку економічній, соціальній та оборонній безпеці держави. Через нерозсудливе державне управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю залізничного транспорту відсутнє системне оновлення основних фондів галузі, має місце високий фізичний та моральний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

Інтегрування України до світового ринку товарів і послуг та відповідне підвищення рівня конкуренції на національному ринку товарів, робіт і послуг, зростаюча складність і динамічність економічного середовища вимагає від керівництва значних зусиль зі створення ефективного механізму функціонування підприємства та спонукає вітчизняних виробників до підвищення рівня

© Головня О. Г., 2012

конкурентоспроможності продукції, що неможливо в сучасних умовах застарілих технологій, зношених основних засобів, обмежених фінансових ресурсів у посткризовий період тільки завдяки їх корінному оновленню, проведенню техніко-технологічної інноваційної модернізації, зміни підходів до управління ресурсами відповідно до сучасних умов розвитку економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням відтворення основних засобів підприємств присвячено праці багатьох учених [3, 11, 21]. У зв'язку зі значним погіршенням ресурсної бази підприємств посилюється увага до проблем використання та оновлення основних засобів у різних сферах економіки. Як зазначає Т. Величко, відсутність науково обґрунтованих концепцій формування механізму оновлення основних засобів стала однією з головних причин, що призвела до кількісного скорочення і якісного погіршення стану основних засобів підприємств [2]. У зв'язку з посиленням негативних тенденцій у використанні та оновленні основних засобів вітчизняних підприємств, розгляд цих процесів потребує посиленої уваги задля виявлення чинників, що сприяють посиленню кризи в промисловості, та розробки шляхів щодо їх нейтралізації з метою підвищення рівня техніко-технологічної оснащеності промислових підприємств.

Стан виробничо-технічної бази, технологічний рівень залізниць протягом останніх років стримує соціально-економічний розвиток країни через невідповідність масштабів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних засобів та дефіцит інвестицій, які придержують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізничного транспорту. Розгляд проблеми відсутності належного забезпечення інвестиційними ресурсами залізничної галузі свідчить, що не вирішеними залишаються питання, пов'язані з розвитком та результативною діяльністю залізниць на сучасному етапі розвитку національної економіки.

Метою статті є дослідження теоретичних і практичних основ, а також розробка шляхів удосконалення фінансового забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту.

Основна частина. Залізничний транспорт України є однією з базових галузей економіки країни. В умовах переходу економіки до ринкових відносин Укрзалізниця, використовуючи права господарської самостійності, прагне підвищити ефективність роботи залізниць, закріпити їх роль на транспортному ринку.

На даний момент залізниця переживає не найкращі часи. Повноцінні реформи та докорінні зміни не завадили б залізницям країни, оскільки резерви технічних потужностей майже вичерпані, що являє собою загрозу для безперебійного задоволення потреб суспільства в перевезеннях. Крім цього є не менш важливі проблеми:

- зношені основні виробничі фонди;
- недостатнє інвестування, яке необхідне для основних виробничих фондів та забезпечення інноваційного розвитку;
- малорозвинуте приватно-державне партнерство;
- відсутність компенсацій за витрати, пов'язані з перевезенням громадян пільгових категорій тощо.

Про необхідність реформ та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту говорилось дуже давно і на різних рівнях. Перші кроки в цьому напрямі були зроблені в 2004 р.: із структури Укрзалізниці періодично виводились визначені активи та відбулась реорганізація окремих підрозділів, але назвати це повноцінним реформуванням неможливо.

Організація будь-якої підприємницької діяльності потребує наявності засобів праці, які тривало використовуються в процесі виробництва (експлуатації), зберігають початковий зовнішній вигляд, але протягом тривалого періоду зазнають поступового зносу і переносять свою вартість на собівартість продукції поступово протягом їх нормативного строку служби.

Відповідно до П(с)БО 7 «Основні засоби», основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх у процесі виробництва або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більше одного року (або операційного циклу, якщо він більший за рік). Основні засоби підприємств складають основу їх матеріально-технічної бази, їх зростання і вдосконалення є важливою умовою підвищення якості й конкурентоспроможності продукції.

У процесі використання основні засоби зберігають свою натурально-речову форму тривалий час. Головною особливістю основних засобів у порівнянні з оборотними є те, що за їх участі створюються інші цінності.

Відтворення основних фондів – це процес безперервного їх оновлення. Процес відтворення має низку характерних ознак, зокрема:

- у процесі відтворення активів одночасно відбувається рух їхньої вартості;
- здійснюється нагромадження в грошовій формі частково перенесеної вартості активів на готову продукцію шляхом нарахуванням амортизації;
- основні засоби оновлюються в натуральній формі протягом часу.

Важливою складовою процесу відтворення основних засобів суб'єктів реального сектора економіки України є їх фінансове забезпечення у розрізі певної сукупності фінансових ресурсів. Відповідно до думки різних вчених [3] фінансове забезпечення є структурним елементом фінансового механізму підприємства. Так, В. М. Опарін вважає, що підсистемами фінансового механізму є дві взаємопов'язані складові – фінансове регулювання та фінансове забезпечення. У свою чергу, фінансове забезпечення являє собою використання суб'єктами господарювання необхідної кількості сформованих фінансових ресурсів за рахунок різних джерел їх надходження з метою виконання певних задач. При цьому фінансове забезпечення реалізується на основі відповідної системи фінансування і може здійснюватися у формі самофінансування, кредитування і зовнішнього фінансування.

Авторський колектив під керівництвом А. М. Поддєрьогіна [7] представляє склад джерел фінансування капітальних вкладень на підприємстві за допомогою класифікації фінансових ресурсів на власні, централізовані і позикові (залучені) ресурси. При цьому необхідно відзначити, що в цій класифікації джерел формування фінансових ресурсів відсутнє виділення «залучених фінансових ресурсів» як окремого елемента. Отже, з огляду на перераховані вище точки зору, категорію «фінансове забезпечення» можна розглядати щодо будь-якого досліджуваного об'єкта, оскільки фінансування будь-якого процесу є одним з першочергових факторів його розвитку. При цьому процес формування фінансових ресурсів вказує на те, що структуру фінансового забезпечення можна розглядати з двох позицій: економічної системи держави та окремого суб'єкта господарювання.

З позиції економічної системи держави фінансове забезпечення будь-якого процесу здійснюється на макроекономічному рівні і його можна розглядати як цілеспрямовану діяльність державних і місцевих органів влади з формування, розподілу

та використання загальнодержавних та місцевих фінансових ресурсів на розвиток даного процесу.

Необхідно зауважити, що бюджетні інвестиції, перш за все, направляються підприємствам, які перебувають у державній власності та юридичним особам, які беруть участь у реалізації державних програм. Залежно від рівня розв'язуваних завдань джерелом фінансування є або державний, або місцевий бюджет. При цьому до централізованих джерел формування фінансових ресурсів на підприємстві, що надаються на поворотній та безповоротній основі, належать: кошти державного бюджету, кошти місцевих бюджетів, кошти державних цільових фондів та кошти галузевих позабюджетних цільових фондів. З позиції суб'єкта господарювання фінансове забезпечення будь-якого процесу здійснюється на мікроекономічному рівні і його слід розглядати як формування, розподіл і використання децентралізованих фінансових ресурсів за рахунок власних і позикових (залучених) джерел фінансування відтворювального процесу.

Залучені (позикові) фінансові ресурси, які доповнюють потребу у власних джерелах фінансування для забезпечення потреб як простого, так і розширеного виробництва основних засобів, можна розглядати як стабілізаційні грошові кошти, які в сукупності з власними фінансовими ресурсами формують інвестиційні ресурси підприємства. До позикових коштів належать кредити банків та інших фінансово-кредитних установ, а до залучених – випущені підприємством акції й облигації.

До власних джерел фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємства належить прибуток від основної операційної та іншої операційної діяльності; від фінансово-інвестиційної діяльності та від позареалізаційних операцій; амортизаційні відрахування; надходження від реалізації вибулих основних засобів. Специфічним джерелом фінансування відтворення основних засобів, що не вимагає вкладень, є їх індексація.

Головним джерелом відтворення основних засобів є амортизаційні відрахування і прибуток. Саме завдяки їм підприємство може здійснювати не лише просте, а й розширене відтворення цього ресурсу. Прийнято вважати, що амортизація є джерелом здійснення простого відтворення основних засобів. Проте вони нерідко можуть стати і джерелом розширеного відтворення у випадках, коли підприємству ще немає потреби замінювати працюючі основні засоби, а отримані суми амортизаційних відрахувань завдяки введенню прискореної амортизації є досить значними і можуть бути використані для придбання додаткової кількості основних засобів [8].

Структура джерел фінансування капітальних вкладень підприємства залежить від багатьох факторів, зокрема: від оподаткування доходів підприємства; темпів зростання реалізації товарної продукції та їхньої стабільності; структури активів підприємства; стану ринку капіталу; відсоткової політики банків; рівня управління фінансовими ресурсами підприємства; суті стратегічних цільових фінансових рішень підприємства тощо. Найприйнятнішим для підприємства є комплексний підхід до вибору джерел фінансування відтворення основних засобів. Тоді основною передумовою визначення оптимальної структури таких джерел може бути детальний аналіз:

- 1) можливого обсягу внутрішніх джерел фінансування капітальних вкладень;
- 2) можливого обсягу залучення додаткових коштів, пов'язаних із подорожчанням капітальних витрат [5].

Висока стратегічна значимість залізничного транспорту в Україні вимагає особливого підходу до проблеми підвищення розвитку та конкурентоспроможності її

основних функціональних господарств та підприємств. Особливості діяльності підприємств залізничного транспорту вимагають пошуку окремої теоретико-методологічної основи проведення їх реструктуризації, що має враховувати специфіку діяльності кожного з них і орієнтуватися на високі європейські стандарти.

На сучасному етапі існування вітчизняної залізниці одним з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничним транспортом є оновлення технічних засобів, створення та введення в експлуатацію більш сучасних та досконаліх зразків, які б забезпечили підвищення якості і конкурентоспроможності послуг та сприяли б зниженню витрат на перевезення. Найгострішою проблемою тут є стан рухомого складу, який в результаті недофінансування в попередні періоди потребує масштабного оновлення. Причина на поверхні – залишковий ресурс роботи найважливіших видів вагонного парку досяг критичної величини.

Отже, забезпечення ефективної роботи залізничної галузі потребує пошуку нових шляхів вирішення проблеми оновлення рухомого складу. Так, у сучасних умовах залізничний транспорт працює з основними фондами, знос яких в цілому складає близько 78 %. За останні 10 років через відсутність нормативного оновлення знос зріс на 32 пункти (з 46 %). Особливо високим є рівень зносу рухомого складу, котрий перевищує критичну величину. Так, наприклад, тяговий рухомий склад зношений на 89 %, вантажні вагони – на 70,7 %, пасажирські вагони – на 82,9 %. Масово експлуатується тяговий рухомий склад, пасажирські та вантажні вагони, які відпрацювали встановлений нормативний термін служби. Все це призводить до накопичення фізично та морально застарілої техніки, скорочує провізні можливості залізничної мережі, погіршує умови безпеки [12]. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів, шляхової техніки. Однак, в самому катастрофічному стані є локомотивний парк. Термін експлуатації пасажирських локомотивів на сьогодні складає близько 50 років. Проте і їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість, комфорт і найголовніше – безпеку перевезення пасажирів [18]. Слід зазначити що не кращі справи і з парком вантажних локомотивів і вагонів

За розрахунковими даними Укрзалізниці для оновлення активної частини основних засобів та інвестицій в модернізацію і розвиток пасивної частини до 2015 р. необхідно інвестувати 94 465 млн грн, у т. ч. для придбання рухомого складу – 51978 млн грн [13]. Але залізничний транспорт, хоч і має можливості використовувати різні джерела фінансування, такі як власні кошти, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та лізинг, сьогодні неспроможний їх залучити.

Головною умовою досягнення позитивних темпів економічного зростання як реального сектора економіки, так залізничної галузі, є активна інноваційна та інвестиційна діяльність.

У кожній державі здійснюється державне регулювання та розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності. Залізничний транспорт як базова галузь економіки України потребує значних інвестиційних ресурсів підтримки належного рівня функціонування та забезпечення сталого розвитку.

Слід зазначити, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) або досягається соціальний ефект.

Згідно з Законом України «Про інвестиційну діяльність» існують такі джерела фінансування інвестиційної діяльності:

- власні фінансові ресурси інвестора (прибуток, амортизаційні відрахування, відшкодування збитків від аварій, стихійного лиха, грошові накопичення і заощадження громадян, юридичних осіб тощо);
- позичкові фінансові кошти інвестора (облігаційні позики, банківські та бюджетні кредити);
- залучені фінансові кошти інвестора (кошти, одержані від продажу акцій, пайові та інші внески громадян і юридичних осіб);
- бюджетні інвестиційні асигнування;
- безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян [12].

Активна інноваційна та інвестиційна діяльність є основною складовою в досягненні довготривалих, позитивних темпів економічного зростання як реального сектора економіки, так і окремих підприємств. Зважаючи на те, що активізація інноваційно-інвестиційної діяльності належить до системних питань макроекономічного розвитку, вирішення яких має здійснюватися, насамперед, на державному рівні.

Однією з головних передумов успішної інвестиційної діяльності є низький рівень інфляції та передбачуваність рівня цін в економіці. Основним завданням регулювання та стимулювання інвестиційної діяльності країни має стати:

- створення сприятливого інвестиційного середовища шляхом стимулювання національних інвесторів здійснювати інвестиції;
- концентрація грошових потоків на пріоритетних напрямках розвитку економіки, залізничної галузі включно;
- акумуляція достатнього обсягу фінансових ресурсів у провідних банках країни; забезпечення доступності кредитів для позичальників шляхом зниження їх вартості;
- забезпечення пріоритетного виділення кредитних ресурсів на пільгових умовах рефінансування банкам, які кредитують високоефективні інвестиційні проекти.

Розвиток інвестиційної діяльності є важливою складовою інтенсивного розвитку залізничної галузі та економіки країни в цілому.

Сучасний стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту не відповідає перспективним вантажо-та пасажиропотокам, а також не дозволяє забезпечити потреби економічного розвитку країни, оскільки існує досить велика кількість недоліків, що сприяють зниженню пропускної спроможності залізниць.

Для забезпечення зростаючого обсягу перевезень необхідно нарощування промислово-економічного потенціалу залізничного транспорту у відповідності до сучасних вимог НТП.

Аналіз джерел фінансування капітальних вкладень та напрямків їх використання показує, що в якості основного джерела виступають власні кошти залізниць, обсяг яких з роками збільшується, але залишається недостатнім для задоволення інвестиційних потреб залізниць [12].

Основні причини, які стримують приплив інвестицій в Україну та залізничну галузь можна поділити на економічні, політико-правові, організаційні.

До економічних причин належать:

- низькі темпи реформування економічної системи; складна й негнучка податкова система;
- відсутність виробленої амортизаційної політики;
- неефективно функціонуюча банківська система;

неефективний процес приватизації;
високий рівень тіньової економіки й економічної злочинності.

Політико-правовими причинами є:

- наявність протиріч між виконавчими й законодавчими органами влади;
- відсутність логічно завершеного системного законодавчого забезпечення інвестиційної діяльності;
- нестабільність законодавства; недостатня правова база захисту інвестицій.

Причинами, які мають організаційний характер є:

- відсутність сучасної системи організації державного управління економічними процесами з використанням нових стилів і методів управління;
- відсутність системного інформаційного забезпечення інвестиційної діяльності; нерозвиненість ринкової інфраструктури.

Мета інвестування в оновлення рухомого складу на залізничному транспорті – забезпечити конституційні права громадян на свободу пересування товарів і послуг на основі формування мережі транспортної інфраструктури. На даний момент особливо гостро постало питання відсутності відпрацьованої системи інвестування національного транспортного комплексу. Наприклад, оновлення парку рухомого складу відстає від забезпечення нагальних потреб. Дана проблема потребує перегляду механізмів фінансування галузі (зокрема, у разі реалізації інвестиційних проєктів з оновлення рухомого складу), створення та залучення до схем вкладання капіталу нових структур підтримки інвестиційної діяльності у транспортному комплексі на території України.

За наявності великого потенціалу залишаються невирішеними загальнодержавні економічні проблеми, щонегативно впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі, яка характеризується: багаторазовим зростанням цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту; низьким рівнем іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації транспорту; низькою конкурентоспроможністю залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринку перевезень; недостатньою ефективністю функціонування різних видів транспорту, що пов'язано насамперед із повільним вирішенням питань щодо того, щоб привести у відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційний персонал і основні фонди, транспортну інфраструктуру, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Потребують розв'язання також такі проблеми: недостатня фінансова прозорість діяльності залізничного транспорту; збитковість пасажирських перевезень, що призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; відставання темпів зростання тарифів на перевезення від темпів збільшення вартості товарів, робіт і послуг, що споживаються залізницями; недостатній технологічний рівень організації транзитних перевезень, обсяг яких не відповідає потенціалу України.

Основним джерелом фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту залишаються власні кошти. Фінансування за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку.

В умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування посилюється роль зовнішніх інвестицій. На сьогоднішній день залізниці можуть використовувати креди-

ти банків та міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг. Обсяги використання цих ресурсів незначні і для збільшення їх частки в загальному фінансуванні необхідне удосконалення законодавчої та нормативної бази. Перспективними напрямками інвестування можуть стати залучення коштів шляхом випуску спеціальних цінних паперів, залучення коштів за договорами концесії, використання інвестиційного податкового кредиту, використання інвестиційних тарифів та інших джерел і форм фінансування.

Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки потребує зміни інвестиційної політики на підставі врахування впливу зовнішнього середовища і, в першу чергу, конкурентного оточення. Розвиток конкурентних відносин є стимулом для інвестиційної діяльності. Створення загальних взаємовигідних інфраструктурних проектів і оптимізаційних проектів з вантажовласниками дозволяє залізниці повертати вантажопотоки, що йдуть на інші види транспорту, а в майбутньому – збільшити об'єми перевезень. При цьому, традиційний спосіб фінансування інвестиційних проектів – кредити банків – трансформуватиметься в фінансування великомасштабних проектів з тривалим інвестиційним циклом і тривалими термінами окупності. Перевага такого фінансування полягає в тому, що можна чітко визначити ступінь участі партнерів в проекті, розділити ризики, пов'язані з ним [6].

Згідно із ст.1 Закону України «Про лізинг», лізинг є підприємницькою діяльністю, яка спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів і полягає в наданні лізингодавцем у виключне користування на визначений строк лізингоодержувачу майна, що є власністю лізингодавця або набувається ним у власність за дорученням і погодженням із лізингоодержувачем у відповідного продавця майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів.

Договір лізингу – договір, по якому лізингодавець зобов'язується придбати у власність предмет у продавця згідно з встановленими лізингоотримувачем специфікаціями та передати його лізингоотримувачу на строк не менший, ніж один рік за визначеної плати (лізингові платежі).

Лізинг для орендаря забезпечує отримання важливих для його діяльності таких переваг:

- стовідсоткове кредитування, яке не вимагає негайного початку платежів. Контракт підписується на повну вартість майна. Орендні платежі є поточними і, як правило, починаються після постачання майна орендодавцем або пізніше;
- набагато простіше отримати контракт по лізингу, ніж позику;
- можливість через оренду сучасних і високопродуктивних технічних засобів не тільки оперативно реконструювати виробництво, а й направляти зекономлені кошти на інші потреби;
- ризик старіння обладнання повністю лягає на орендодавця. Орендар має можливість постійно оновлювати свій парк обладнання через підписання з лізинговою компанією нового контракту, на більш прогресивне обладнання;
- при підписанні контрактів з лізинговою компанією орендар може розрахувати надходження своїх доходів і виробити з нею відповідну для нього схему фінансування;
- дозволяє орендувати найновіше і дороге обладнання без значного накопичення капіталу для придбання такого обладнання;
- з'являється можливість використовувати набагато більше виробничих потужностей, ніж при купівлі технічних засобів. Тимчасово вивільнені завдяки лізингу грошові кошти орендар може витратити на будь-які виробничі потреби;

- в орендаря з'являється можливість економії по статті «Амортизація»;
- якщо орендарем є акціонерне товариство, то зростає його ліквідність, що сприяє підвищенню курсу його акцій на біржі.

Для визначення ефективності лізингу необхідно порівняти його з близьким по суті методом інвестування, а саме, банківським кредитом. Оскільки схожість проявляється в самому механізмі фінансування, а саме, лізингоотримувач купує певний актив і виплачує лізингові платежі, які є розподіленими в часі.

Як свідчить світовий досвід, застосування лізингу для оновлення основних засобів є одним з пріоритетних джерел інвестиційних надходжень. Еволюція лізингових послуг у світі схожа на розвиток будь-якого іншого ринку – зростає від виникнення до досягнення повного розвитку. Іноземні фахівці виділяють шість стадій розвитку лізингу, зокрема: оренда, простий фінансовий лізинг, комплексний фінансовий лізинг, пакетування послуг (операційний лізинг), нові лізингові продукти та зрілість лізингу.

Всього в Західній Європі через лізинг в даний час здійснюється більше 20 % інвестицій у виробничі фонди. При цьому до 80 % лізингового бізнесу Західної Європи припадає на Великобританію, Німеччину, Італію і Францію.

Моделі державно-приватного партнерства (ДПП) чудово проявили себе як з фінансової, так і з юридичної точок зору у багатьох країнах світу.

Залучення державою приватного бізнесу є й однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається у найрізноманітніших формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури.

Успішними прикладами державно-приватного партнерства є проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція).

Слід зазначити, що пошуки форм та інструментів державно-приватного партнерства неминуче впираються в аналіз національної інноваційної системи, економічного механізму її функціонування, найважливішим елементом якого є взаємодія держави й бізнесу. Тут перетинається дія ринкових стимулів і державного регулювання, тобто перебуває епіцентр рушійних сил інноваційного й економічного розвитку, відбувається формування й еволюція господарського механізму в цілому.

Укрзалізниця повинна стати ініціатором державно-приватного партнерства, тим самим не тільки активізувати освоєння окремих напрямків інноваційного розвитку, але й диверсифікувати ризики інвесторів, знизити інфраструктурну складову у витратах по окремих проектах й одержати позитивний макроекономічний ефект для економіки регіонів і країни в цілому. Існує об'єктивна необхідність розробити галузеві нормативні акти щодо конкретизації предмету державно-приватного партнерства стосовно до залізничних проектів, а також низки актів, що встановлюють порядок бюджетного фінансування і механізм надання бюджетної підтримки [12].

Здійснення перелічених заходів можливе у разі певного інвестиційного забезпечення, обсяг якого і визначає схему сталого розвитку:

- просте відновлення за схемою «інвестиції → залізниця → традиційні послуги» підтримує виробництво, що скорочується природнім шляхом: вихід з ладу виробничого обладнання, відпрацювання ресурсу, моральне зношування тощо, в результаті чого зменшуються технічні та технологічні можливості щодо реалізації традиційних товарів і послуг;

– розширене відновлення за схемою «інвестиції → залізниця → удосконалені послуги» дає можливість удосконалити традиційні транспортні послуги та підвищити їх якість;

– інноваційне відновлення за схемою «інвестиції + інновації → залізниця → інноваційні послуги» є вищим ступенем розвитку, при якому шляхом розробки та впровадження прогресивних управлінських, технічних і технологічних рішень досягають створення нової послуги або виробу.

Застосування схеми «інвестиції + інновації → залізниця → інноваційні послуги» передбачає:

– використання міжнародного досвіду під час розробки нового обладнання та прогресивних технологій перевезень з урахуванням особливостей національного ринку транспортних послуг;

– пошук і залучення інвестицій та раціональний розподіл їх за основними напрямками інноваційних розробок;

– прогнозування кон'юнктури ринку транспортних послуг й упровадження маркетингових методів досліджень попиту на перевезення;

– аналіз і вибір економічно найефективніших інвестиційних проектів, які реалізують інноваційні розробки в залізничній галузі;

– впровадження інновацій, зорієнтованих на комерційний успіх надання транспортних послуг і сервісу;

– інформування потенційних клієнтів про нові можливості залізничного транспорту у сфері надання послуг;

– реалізація загальних положень транспортної політики країни для забезпечення попиту на залізничні послуги та розвиток транспортної галузі.

Відродження галузі можна представити як поетапний процес. Особливе значення має введення спеціального режиму інвестиційної діяльності: залучення інвестицій у залізничний транспорт, що забезпечить піднесення економіки, пріоритетний розвиток галузі та утвердження її статусу як основного перевізника країни.

Спеціальний режим інвестиційної діяльності повинен передбачити введення податкових, митних та інших пільг для інвесторів, які вкладають кошти оновлення рухомого складу залізничного транспорту, створити відповідні умови для реалізації як окремих проектів, так і комплексних цільових програм розвитку кожної залізниці шляхом залучення підприємств супутніх галузей економіки та надання їм відповідних пільг.

Висновки. З вищевикладеного можна зробити висновок, що фінансове відтворення основних засобів суб'єктів реального сектора економіки, у тому числі підприємств залізничного транспорту являє собою комплекс заходів, спрямованих на формування, розподіл і використання фінансових ресурсів для забезпечення процесу відтворення основних засобів з метою збільшення ефективності їх використання та створення конкурентоспроможності продукту і послуг. Перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення рухомого складу є забезпечення тісної співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку рухомого складу, що дозволить у відсутність необхідного обсягу інвестицій забезпечити потреби в основних засобах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності. Сучасний етап розвитку залізничного транспорту характеризується активним оновленням інноваційно-інвестиційних процесів, які набувають особливо важливого

значення. Без активізації таких процесів неможливо поліпшити фінансовий стан українських залізниць.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Асмолова Г.* Механізм регулювання відтворення основних засобів підприємств. // Економіст. – 2007. – С. 24-28.
2. *Баб'як Н. Д.* Вплив амортизаційних відрахувань на результати фінансово-господарської діяльності підприємств. – 2001. – С. 34-41.
3. *Боброва О. Г.* Амортизаційна політика у відтворенні основних засобів. – С. 54-61.
4. *Гольцова, С. М.* Проблемы учета улучшения и ремонта основных средств производственных предприятий. – С. 121–125.
5. *Волкова Н.Д.* Дослідження інвестиційних джерел оновлення парку пасажирських вагонів «Укрзалізниця». – 2009. – 87 с.
6. *Губачов, В. П.* Інформація про амортизацію основних засобів та її вплив на прийняття рішення. – 2000. – С. 61-63.
7. *Дорогунцов С.* Методологічні проблеми відтворення основного капіталу в трансформаційний період. – 2002. – С. 29–35.
8. *Каличева Н. С.* Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства // Вісник економіки транспорту і промисловості – № 33. – 2011. – с. 235
9. *Кудь, Л. І.* Стан основних засобів на підприємствах та джерела їх відтворення. – 2004. – С. 28–31.
10. *Макаренко М. В.* Основи управління фінансами залізничного транспорту. – К. 2012. – С. 254–255.