

УДК 656.2:657

Яна Потороча

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ РІЗНИХ ФОРМ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто деякі шляхи фінансування програм оновлення та модернізації основних засобів залізниць України в умовах реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: оновлення основних засобів, реформування, фінансування, програма.

В статье рассмотрены некоторые пути финансирования программ обновления и модернизации основных средств железных дорог Украины в условиях реформирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: обновление основных средств, реформирование, финансирование, программа.

In the article some ways of financing of the programs of update and modernization of the fixed assets of railways of Ukraine are considered in the conditions of reformation of railway transport.

Keywords: update of the fixed assets, reformation, financing, program.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливе теоретичне і практичне значення щодо проблеми ефективного використання основних засобів мають дослідження вітчизняних учених-економістів: І. О. Чорної, С. С. Новицької, Т. Ю. Сергєєвої, А. В. Максименка, В. І. Леонтєва, О. А. Наумчук, Т. І. Войтенка, В. М. Диби, Б. А. Ройзберга, Л. І. Кулікової, Ф. Ф. Бутинця та інших. Однак, незважаючи на наявність вагомих напрацювань у цій сфері, проблема дослідження ефективності використання основних засобів залишається відкритою.

Метою статті є проведення комплексного аналізу основних засобів підприємства та обґрунтування напрямів підвищення ефективності основних засобів, що забезпечить ефективність і результативність роботи підприємства.

© Потороча Я. М., 2012

Виклад основного матеріалу. Ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою сталого функціонування всіх галузей економіки, забезпечення статусу України як великої транзитної держави, сприяє її соціальному і економічному зростанню, економічній безпеці та обороноздатності. Нові умови господарювання, що визначаються конкуренцією різних перевізників на ринку транспортних послуг, потребами саме якісного обслуговування, необхідністю надання низки послуг, супутніх транспортним тощо., висувають підвищені вимоги до залізниць, як важливої складової виробничої інфраструктури країни [3].

Основними завданнями залізниці є забезпечення попиту виробників і населення на перевезення, при цьому повинні зберігатися високий рівень безпеки і якість вантажних і пасажирських перевезень. Саме тому, вивчаючи основні проблеми залізничного транспорту, неможливо не згадати про неймовірну зношеність основних засобів залізниць України.

Основні засоби – матеріальні активи, у тому числі запаси корисних копалин наданих у користування ділянок надр (крім вартості землі, незавершених капітальних інвестицій, автомобільних доріг загального користування, бібліотечних і архівних фондів, матеріальних активів, вартість яких не перевищує 2500 грн, невиробничих основних засобів і нематеріальних активів), що призначаються платником податку для використання у господарській діяльності платника податку, вартість яких перевищує 2500 грн і поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом та очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких з дати введення в експлуатацію становить понад один рік (або операційний цикл, якщо він довший за рік).

Основні засоби підприємства – це сукупність матеріально-речових цінностей, що діють у натуральній формі протягом тривалого часу як у сфері матеріального виробництва, так і в невиробничій сфері, і вартість яких поступово зменшується у зв'язку з фізичним та моральним зносом [2].

Щорічна потреба в коштах на модернізацію та ремонт основних засобів електропостачання Укрзалізниці становить близько 1,5 млрд грн. Зокрема, у 2012 р. – 1,85 млрд, на період з 2013-2017 рр. до 1,55 млрд щороку, з них на поточні планові ремонти господарства електропостачання необхідно 200-250 млн, окрім цього на оновлення та модернізацію пристроїв електрифікації залізниць потрібно щорічно спрямовувати від 1,3 до 1,8 млрд грн. Але закладених фінпланом реальних коштів вистачає лише на поточний ремонт, ще й не в повному обсязі. За останні п'ять років фінансування обсягів капітального ремонту в середньому щорічно складало 65-70 млн грн, разом з тим фактична потреба в коштах на капітальний ремонт, враховуючи значне старіння пристроїв, втричі більша.

Через недофінансування та значне подорожчання матеріалів і обладнання темпи їх старіння перевищують темпи оновлення та модернізації – кількість електрифікованих ліній та обладнання, що працює понаднормативний термін, постійно збільшується.

Наразі експлуатаційна довжина електрифікованих ліній, що експлуатуються понад нормативний термін – 40 р. – зросла з 52% (5012 км) у 2007 р. до 61% (6175 км) у 2012 р., а на початок 2017 р. ця цифра складе 67% або 6820 км [4].

На початок 2012 р. 65% із 305 наявних тягових підстанцій відпрацювали понад 40 р., а до 2017 р. кількість підстанцій з перевищеним терміном служби збільшиться до 71%. На них експлуатується високовольтне і низьковольтне обладнання, що давно зняте з виробництва і до якого відсутні запасні частини.

За таких умов є під сумнівом питання надійності електропостачання і забезпечення повною мірою встановлених швидкостей руху та вагових норм поїздів без проведення необхідної модернізації системи електропостачання.

Поетапна модернізація та ремонт основних засобів господарства електропостачання дозволить підвищити пропускну спроможність залізниць та забезпечити стабільну роботу пристроїв електрифікації при зростанні обсягів та швидкостей перевезень, за рахунок збільшення вагових норм та зменшення міжпоїздних інтервалів на основних напрямках; зменшити експлуатаційні витрати на утримання пристроїв, відмовившись від профілактичного обслуговування в міжремонтні терміни; забезпечити економічну незалежність галузі від тарифної політики монопольних утворень в електроенергетиці; створити економічно ефективну систему управління споживанням електроенергії залізничного транспорту.

Через відсутність державної підтримки, спрямованої на створення умов для оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці, його катастрофічну зношеність та невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів існує загроза поступової втрати ринку вантажних перевезень державними вагонними компаніями Укрзалізниці з відповідними втратами держбюджету та незабезпеченням необхідних обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом підприємств України.

Зважаючи на проведений аналіз абсолютно зрозуміло – функціонування ринку вантажних залізничних перевезень в умовах жорсткого стримування тарифів, їх неіндексації є вкрай несприятливими. Неможливо вимагати розвитку та оновлення і водночас не давати фінансових інструментів для його здійснення. Лише за 2012 р. через непроведення індексації Укрзалізниці недоотримала 2 млрд грн.

Якщо подібна ситуація складатиметься і надалі, Укрзалізниця матиме проблеми з інвестиційною складовою тарифу, необхідною для розвитку, то у 2013-2017 рр. державні підприємства Укрзалізниці будуть неспроможні перевезти усю необхідну номенклатуру вантажів. Це безперечно вплине на макроекономічну ситуацію в країні в цілому – адже це не вивезення вантажів з вітчизняних підприємств, зменшення відрахувань до бюджету, втрата робочих місць та потенціалу нових виробничих потужностей – і в перспективі, втрата ринку вантажних залізничних перевезень для державних компаній Укрзалізниці.

Зокрема, без оновлення наявного парку вантажних вагонів, враховуючи його щорічне зменшення у зв'язку із закінченням нормативного терміну експлуатації, вже через найближчі п'ять років залізничний транспорт України буде не в змозі перевезти 247 млн тонн вантажів. Так у 2013 р. розрив між загальною потребою економіки країни у перевезеннях і можливостями наявного парку без його оновлення становитиме 92,3 млн тонн, у 2014 – 133,8 млн тонн, у 2015 – 180,6 млн тонн, у 2016 – 216,4 млн тонн, у 2017 – 247 млн тонн. Для поповнення парку піввагонів необхідно витратити понад 6 млрд. грн на рік.

Йдеться про логіку розвитку залізничних вантажних перевезень, роль держави в особі Укрзалізниці на цьому ринку та пошук необхідних ресурсів для забезпечення потреб економіки у залізничних перевезеннях.

Із загальної кількості 128,7 тис. вантажних вагонів Укрзалізниці – 31,5 тис. (25 %) експлуатується з подовженим терміном служби, у тому числі 26,4 тис. (44%) піввагонів, середній вік яких вже дорівнює нормативному терміну їх служби – 22 р. Не краща ситуація з іншим рухомим складом, зокрема, середній вік критичних вагонів та цистерн при нормативному терміні служби 32 р. становить відповідно 28 та 29 р.

Динаміка списання вантажних вагонів у 5 разів перевищує динаміку поповнення парку.

У цьому році закінчується термін служби 30,7 тис. вагонів, у 2013 р. – 13,0 тис., 2014 р. – 15,4 тис. вагонів. Із наявного парку, враховуючи темпи списання, у 2019 р. залишиться з невичерпаним терміном служби тільки 23,5 тис. вагонів.

У 2012 р. Донецькою залізницею придбано 180 піввагонів. Державними підприємствами «Дарницький ВРЗ», «Укрспецвагон» в липні поточного року проведені конкурсні торги по закупівлі 5000 піввагонів на умовах фінансового лізингу.

Власних коштів залізниць України недостатньо для закупівлі необхідної кількості рухомого складу, оскільки у галузі діє перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, тарифи на перевезення вантажів у межах України жорстко регулюються державою, стримуються та не проводиться їх індексація, таким чином залізниця постійно дотує інші галузі економіки. Рівень тарифів на вантажні перевезення у вагонах Укрзалізниці значно нижчий, ніж у країнах Європи, СНД та у вагонах операторів, тариф не забезпечує оптимальної вагонної складової та не містить інвестиційної складової, за рахунок яких можливо було б акумулювати кошти.

Ще одним підтримуючим фінансовим механізмом, який би слугував забезпеченню ефективної присутності держави на ринку вантажних перевезень, могло б стати сприяння в одержанні у вітчизняних банках довгострокових кредитів з відсотковою ставкою, яка не перевищуватиме ставку рефінансування Національного банку України. Для погашення залучених коштів необхідно визначити оптимальний розмір вагонної та інвестиційної складових від плати за перевезення, які б дозволяли вагоноремонтним заводам та ДП «Укрспецвагон» покривати всі витрати коштів для будівництва та закупівлі нових вагонів. Також необхідно забезпечити їх візковим вагонним литвом вітчизняних виробників.

Це надасть можливість щорічно здійснювати побудову 5000 піввагонів на підприємствах, які підпорядковані Укрзалізниці, а також закуповувати у вагонобудівних заводів 3000 вагонів на рік.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Однак через критичну зношеність основних фондів і відсутність фінансових ресурсів для оновлення залізничний перевізник ризикує втратити ці позиції, що негативно позначиться на економіці країни в цілому [4].

Фінансування оновлення основних засобів є важливою ланкою процесу управління, і воно зводиться до трьох варіантів. Перший з них ґрунтується на тому, що весь обсяг оновлення цих активів фінансується за рахунок власного капіталу. Другий з них заснований на змішаному фінансуванні оновлення основних засобів за рахунок власного й довгострокового позикового капіталу. Третій варіант передбачає оновлення їх винятково за рахунок фінансового кредиту (наприклад, за рахунок фінансового лізингу).

Вибір відповідного варіанта фінансування оновлення основних засобів по підприємству в цілому здійснюється з врахуванням таких основних факторів:

- достатності власних фінансових ресурсів для забезпечення економічного розвитку підприємства у майбутньому періоді;
- вартості довгострокового фінансового кредиту порівняно з рівнем прибутку, що генерується тими основними засобами, які оновлюються;
- досягнутого співвідношення використання власного й позикового капіталу, що визначає рівень фінансової стійкості підприємства;

– доступності довгострокового фінансового кредиту для підприємства.

У процесі фінансування оновлення основних засобів одним з найскладніших завдань є вибір альтернативного варіанта – придбання цих активів у власність або їх оренда. У сучасних умовах орендні (лізингові) операції можуть здійснюватися підприємством у формі оперативної фінансової, зворотної й інших форм лізингу (оренди) необоротних активів.

Вирішуючи дилему оренди (лізингу) або придбання у власність окремих видів матеріальних і нематеріальних цінностей, що входять до складу оновлюваних основних засобів підприємства, варто виходити з переваг і недоліків орендних операцій. Розглянемо найважливіші фінансові аспекти здійснення цих операцій.

Основними перевагами оренди (лізингу) є:

1) збільшення ринкової вартості підприємства за рахунок одержання додаткового прибутку без придбання основних засобів у власність;

2) збільшення обсягу й диверсифікація господарської діяльності підприємства без істотного розширення обсягу фінансування його необоротних активів;

3) істотна економія фінансових ресурсів на початковому етапі використання орендованих основних засобів;

4) зниження ризику втрати фінансової стійкості, оскільки оперативний лізинг (оренда) не веде до зростання фінансових зобов'язань (пасивів), а являє собою так зване позабалансове фінансування основних засобів;

5) зниження потреби в активах підприємства у розрахунку на одиницю виробленої (реалізованої) продукції, оскільки орендовані види основних засобів перебувають на балансі орендодавця; в умовах оподаткування майна це дозволяє зменшити розмір податкових платежів;

6) зниження бази оподаткування прибутку підприємства; відповідно до чинного законодавства орендна плата включається до складу собівартості продукції (витрат), що знижує обсяг балансового прибутку підприємства, в умовах високого рівня оподаткування прибутку це дозволяє одержати істотний ефект;

7) простіша процедура одержання й оформлення порівняно з одержанням і оформленням довгострокового кредиту [6].

Основними недоліками оренди (лізингу) є:

1) подорожчання собівартості продукції у зв'язку з тим, що розмір орендної плати зазвичай є набагато вищим за розмір амортизаційних відрахувань; це може послабити позиції підприємства в ціновій конкуренції або знизити рівень рентабельності його господарської діяльності;

2) здійснення прискореної амортизації (при фінансовому лізингу) може бути зроблено лише за згодою орендодавця, що обмежує можливості підприємства у формуванні власних ресурсів за рахунок проведення необхідної амортизаційної політики;

3) неможливість істотної модернізації використовуваного майна без згоди орендодавця, що обмежує швидкість його оновлення й поліпшення з метою підвищення рентабельності використання;

4) більш висока вартість в окремих випадках обслуговування лізингових платежів порівняно з обслуговуванням довгострокового банківського кредиту (при використанні фінансового або поворотного лізингу);

5) недоодержання доходу у формі ліквідаційної вартості основних засобів при оперативному лізингу, якщо строк оренди збігається зі строком повної їх амортизації [6].

Серед багатьох можливостей фінансування програми оновлення та поліпшення основних засобів залишається обрати найпривабливіші, із врахуванням сучасного стану українських залізниць – як технічного, так і економічного.

З кожним роком актуальність питань фінансування програм оновлення та модернізації основних засобів залізничного транспорту збільшується. Але пошук ефективних джерел фінансування залишається однією з основних проблем залізничного транспорту на сьогодні.

Висновки. На підставі проведеного аналізу можна зробити висновок, що в умовах реформування залізничного транспорту першочерговим завданням є оновлення основних засобів залізниць, які сьогодні перебувають у критичному стані. Основними напрямками реформування залізничного транспорту в частині основних засобів, що вимагають значних сум фінансування, є оновлення і модернізація рухомого складу та колійного господарства, проведення капітальних ремонтів основних засобів, а також електрифікація залізниць.

Оновлення рухомого складу залізниць за рахунок коштів з державного бюджету, через обмежені можливості останнього практично не виконується. Прибутковість вітчизняних залізниць досить низька, тому, враховуючи перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, істотно ускладнено забезпечення їх розвитку тільки за рахунок власних коштів з внутрішніх джерел.

Тому в сучасних умовах господарювання залізничного транспорту для оновлення основних засобів залізниць доцільно використовувати змішане фінансування, а саме: фінансування розвитку залізниць за рахунок власних коштів із зовнішніх джерел під час їх корпоратизації та перетворення в акціонерні товариства, а також за рахунок часткового використання залученого капіталу, в першу чергу фінансового лізингу тощо.

В умовах підвищення інвестиційного попиту на залізничному транспорті поряд з використанням різноманітних зовнішніх джерел фінансових ресурсів необхідно одночасно вести пошук додаткових можливостей з підвищення прибутку залізниць як основного внутрішнього джерела власних коштів, які можуть бути спрямовані на поточне відновлення та розвиток основних засобів залізничного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Державна* цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 р: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 // Офіційний вісник України. – №101.
2. *Положення* (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ Мінфіну № 92 від 27.04.2000 // Офіц. вісн. України. – 2000. – № 21. – Ст. 871.
3. *Андрощук С.* Європлани українських залізниць / С. Андрощук // *Магістраль*. – 2011. – №102.
4. *Примакова О., Піроженко О.* Основні засоби: бухгалтерський та податковий облік. – 4-те вид., перероб. і доп. – Харків: Фактор, 2004. – 148 с.
5. *Офіційний веб-сайт* Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.uz.gov.ua/>.
6. *Федаши Г. В.* Формування стратегії відтворення основних виробничих фондів підприємства // [rusnauka.com/2._SND_2007/Economics].